



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

---

*Plenarsitzungsdokument*

---

**A7-0021/2013**

29.1.2013

**\*\*\*I**

## **BERICHT**

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“  
(COM(2011)0665/3 – C7-0374/2011 – 2011/0302(COD))

Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie  
Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Adina-Ioana Vălean, Dominique Riquet, Inés Ayala Sender

(Gemeinsame Ausschusssitzungen – Artikel 51 der Geschäftsordnung)

### ***Erklärung der benutzten Zeichen***

- \* Verfahren der Konsultation
- \*\*\* Verfahren der Zustimmung
- \*\*\*I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- \*\*\*II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- \*\*\*III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Rahmen des Entwurfs eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

### ***Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Gesetzgebungsakts***

In den Änderungsanträgen des Parlaments werden die Änderungen am Entwurf eines Gesetzgebungsakts durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen, dass für diese Teile des Entwurfs eines Gesetzgebungsakts im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise wenn Textteile in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

Der Kopftext zu dem gesamten Änderungsantrag zu einem bestehenden Rechtsakt, der durch den Entwurf eines Gesetzgebungsakts geändert werden soll, umfasst auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden. Textteile, die aus einer Bestimmung eines bestehenden Rechtsakts übernommen sind, die das Parlament ändern will, obwohl sie im Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht geändert ist, werden durch **Fettdruck** gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden wie folgt gekennzeichnet: [...].

## INHALT

	<b>Seite</b>
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS .....	5
BEGRÜNDUNG.....	126
STELLUNGNAHME DES RECHTSAUSSCHUSSES ZUR RECHTSGRUNDLAGE .....	132
STELLUNGNAHME DES HAUSHALTSAUSSCHUSSES .....	139
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG.....	158
VERFAHREN.....	195



## ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“  
(COM(2011)0665/3 – C7-0374/2011 – 2011/0302(COD))

**(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)**

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2011)0665/3),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 172 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0374/2011),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
  - in Kenntnis der Stellungnahme des Rechtsausschusses zu der vorgeschlagenen Rechtsgrundlage,
  - gestützt auf Artikel 55 und 37 seiner Geschäftsordnung,
  - unter Hinweis auf die gemeinsamen Beratungen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr gemäß Artikel 51 der Geschäftsordnung,
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie sowie des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und der Stellungnahmen des Haushaltsausschusses und des Ausschusses für regionale Entwicklung (A7-0021/2013),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
  2. weist darauf hin, dass der im Legislativvorschlag genannte Finanzrahmen lediglich als Anhaltspunkt für den Gesetzgeber dient und erst dann festgelegt werden kann, wenn eine Einigung über den Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014–2020 erzielt worden ist;
  3. verweist auf seine Entschließung vom 8. Juni 2011 zu der Investition in die Zukunft: ein neuer mehrjähriger Finanzrahmen (MFR) für ein wettbewerbsfähiges, nachhaltiges und inklusives Europa<sup>1</sup>; bekräftigt, dass im nächsten MFR ausreichend zusätzliche Mittel benötigt werden, damit die Europäische Union ihre bestehenden politischen Prioritäten umsetzen und die in dem Vertrag von Lissabon vorgesehenen neuen Aufgaben erfüllen sowie auf unvorhergesehene Ereignisse reagieren kann; weist darauf hin, dass selbst bei

---

<sup>1</sup> Angenommene Texte, P7\_TA(2011)0266.

einer Aufstockung des Volumens der Ressourcen für den nächsten MFR um mindestens 5 % im Vergleich zu 2013 nur ein begrenzter Beitrag zur Verwirklichung der vereinbarten Zielvorgaben und Verpflichtungen der Union sowie des Grundsatzes der Solidarität der Union geleistet werden kann; fordert den Rat, sofern er diesen Standpunkt nicht teilt, auf, klar anzugeben, welche seiner politischen Prioritäten oder Projekte trotz ihres nachweislichen europäischen Mehrwerts ganz aufgegeben werden könnten;

4. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
5. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

## Änderungsantrag 1

### Vorschlag für eine Verordnung Bezugsvermerk 1

#### *Vorschlag der Kommission*

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 172,

#### *Geänderter Text*

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf **die** Artikel 172, **174 und 349**,

## Änderungsantrag 2

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägungen 1 bis 3

#### *Vorschlag der Kommission*

**(1) Die Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ sollte das Wachstumspotenzial durch die Realisierung von Synergien zwischen der jeweiligen Politik in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation und deren Durchführung maximieren und dadurch die Effizienz des Eingreifens der Europäischen Union steigern.**

#### *Geänderter Text*

**(1) Um gemäß den Zielen der Strategie Europa 2020<sup>1</sup> zu einem intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstum zu gelangen und die Schaffung von Arbeitsplätzen zu fördern, braucht die Union moderne und leistungsstarke Infrastrukturen, die zur Verbindung und zur Integration der Union und aller ihrer Regionen beitragen, insbesondere in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation. Diese Verbindungen sollten es ermöglichen, den freien Personen-, Waren- und Kapitalverkehr und den freien Austausch von Ideen zu**

*verbessern, indem sie grenzübergreifende Verbindungen erleichtern und gleichzeitig den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt fördern, und somit zu einer wettbewerbsfähigeren sozialen Marktwirtschaft und zur Bekämpfung des Klimawandels beizutragen.*

*(1a) Es besteht die dringende Notwendigkeit zur finanziellen Vereinfachung, um die Vorteile möglicher Synergien in den Bereichen Einsatz, Entwicklung und Wartung in den Telekommunikations- und Energienetzen zu nutzen.*

*(2) Ein einheitlicher Binnenmarkt braucht, um voll funktionieren zu können, moderne und leistungsstarke Infrastrukturen, die Europa insbesondere in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation miteinander verbinden. Diese wachstumsstärkenden Verbindungen würden einen besseren Zugang zum Binnenmarkt ermöglichen und dadurch zu einer von mehr Wettbewerb geprägten Marktwirtschaft beitragen, wie es die Ziele der Strategie Europa 2020 vorsehen.*

*(2) Die Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) soll die Investitionen im Bereich der transeuropäischen Netze beschleunigen und eine Hebelwirkung für Finanzmittel sowohl aus dem öffentlichen als auch dem privaten Sektor haben und gleichzeitig die Rechtssicherheit steigern und den Grundsatz der Technologieneutralität wahren. In dieser Hinsicht sollte es die CEF ermöglichen, die Synergien zwischen den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation optimal zu nutzen, um so die Wirksamkeit des Eingreifens der Union zu steigern und eine Optimierung der Durchführungskosten zu ermöglichen.*

*(2a) Die CEF spiegelt die Bedürfnisse der für Europa prioritären Industriebereiche wider. Sie wird zu einem unverzichtbaren Werkzeug für die Entstehung einer europäischen Industriepolitik, die Voraussetzung für nachhaltiges Wachstum ist.*

*(3) Die Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ soll die Investitionen im Bereich der transeuropäischen Netze beschleunigen und eine Hebelwirkung für Finanzmittel sowohl aus dem öffentlichen als auch dem privaten Sektor haben.*

*(3) Die Finanzausstattung für die Durchführung der CEF sollte für den Zeitraum von 2014 bis 2020 auf 50 000 000 000 EUR festgesetzt werden, die für die Haushaltsbehörde während des jährlichen Haushaltsverfahrens den vorrangigen Bezugsrahmen im Sinne der*

*Nummer [17] der Interinstitutionellen Vereinbarung vom XXXX/2013 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die Zusammenarbeit im Haushaltsbereich und die wirtschaftliche Haushaltsführung bilden.*

---

*<sup>1</sup> Mitteilung der Kommission vom 3. März 2010 „Europa 2020: Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“ (COM(2010)2020).*

### **Änderungsantrag 3**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5**

##### *Vorschlag der Kommission*

(5) Die Kommission hat sich verpflichtet, den Klimawandel als Aspekt in Ausgabenprogrammen der Union zu berücksichtigen und mindestens 20 % des Unionshaushalts klimabezogenen Zielen zu widmen. Es muss sichergestellt werden, dass Maßnahmen zur Minderung und Anpassung an den Klimawandel sowie zur Risikovorbeugung und zum Risikomanagement bei der Vorbereitung, Konzeption und Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse gefördert werden. Infrastrukturinvestitionen, die unter diese Verordnung fallen, sollten zum Übergang zu einer CO<sub>2</sub>-armen und klima- und katastrophenresistenten Wirtschaft und Gesellschaft beitragen.

##### *Geänderter Text*

(5) Die Kommission hat sich verpflichtet, den Klimawandel als Aspekt in Ausgabenprogrammen der Union zu berücksichtigen und mindestens 20 % des Unionshaushalts klimabezogenen Zielen zu widmen. Es muss sichergestellt werden, dass Maßnahmen zur Minderung und Anpassung an den Klimawandel sowie zur Risikovorbeugung und zum Risikomanagement bei der Vorbereitung, Konzeption und Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse gefördert werden. Infrastrukturinvestitionen, die unter diese Verordnung fallen, sollten zum Übergang zu einer CO<sub>2</sub>-armen und klima- und katastrophenresistenten Wirtschaft und Gesellschaft beitragen **und dabei die Besonderheiten von Regionen mit natürlichen und demografischen Nachteilen, insbesondere den Regionen in äußerster Randlage und Inselregionen, berücksichtigen. Insbesondere in den Bereichen Energie und Verkehr sollte die CEF zu den mittel- und langfristigen**



*Zielen einer Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen.*

#### **Änderungsantrag 4**

##### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(5a) Die Kommission sollte sicherstellen, dass internationale Abkommen und Normen, die auf den Binnenmarkt anwendbar sind, in den Mitgliedstaaten gleichermaßen angewendet werden, ohne Wettbewerbsverzerrungen zu verursachen, um für den Erfolg europäischer Unternehmen angesichts des globalen Wettbewerbs zu sorgen.***

#### **Änderungsantrag 5**

##### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(6a) Zwischen den Finanzierungsinstrumenten der CEF und dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung sollten zur Finanzierung von Infrastrukturen in grenzübergreifenden Regionen im Rahmen des Gesamtnetzes starke Synergien erreicht werden.***

#### **Änderungsantrag 6**

##### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(7) Am 28. März 2011 nahm die

(7) Am 28. März 2011 nahm die

Kommission das Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ an. Im Weißbuch wird eine Verringerung der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors um mindestens 60 % bis 2050 bezogen auf 1990 angestrebt. Was die Infrastruktur angeht, ist das Ziel des Weißbuchs die Schaffung eines umfassend funktionsfähigen und EU-weiten multimodalen TEN-V-„Kernnetzes“ bis 2030. Das Weißbuch zielt auch auf die Optimierung der Leistung multimodaler Logistikketten ab, unter anderem durch stärkere Nutzung energieeffizienterer Verkehrsträger. Daher werden darin die folgenden einschlägigen Ziele für die TEN-V-Politik festgelegt: 30 % der im Straßenverkehr über eine Entfernung von mehr als 300 km beförderten Güter sollten bis 2030 auf andere Verkehrsträger verlagert werden, bis 2050 mehr als 50 %; die Länge des bestehenden Hochgeschwindigkeitsschienennetzes soll bis 2030 verdreifacht werden, und bis 2050 soll der Personenverkehr über mittlere Entfernungen mehrheitlich auf der Schiene abgewickelt werden; ebenfalls bis 2050 haben alle Primärflughäfen an das Eisenbahnnetz angeschlossen zu sein; und alle Seehäfen haben an den Güterzugverkehr und im Rahmen des Möglichen an das Netz der Binnenschifffahrtswege angeschlossen zu sein.

Kommission das Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ an. Im Weißbuch wird eine Verringerung der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors um mindestens 60 % bis 2050 bezogen auf 1990 angestrebt. Was die Infrastruktur angeht, ist das Ziel des Weißbuchs die Schaffung eines umfassend funktionsfähigen und *interoperablen* EU-weiten multimodalen TEN-V-„Kernnetzes“ bis 2030. ***Die Interoperabilität könnte durch innovative Lösungen gesteigert werden, die die Kompatibilität zwischen den beteiligten Systemen verbessern.*** Das Weißbuch zielt auch auf die Optimierung der Leistung multimodaler Logistikketten ab, unter anderem durch stärkere Nutzung energieeffizienterer Verkehrsträger. Daher werden darin die folgenden einschlägigen Ziele für die TEN-V-Politik festgelegt: 30 % der im Straßenverkehr über eine Entfernung von mehr als 300 km beförderten Güter sollten bis 2030 auf andere Verkehrsträger verlagert werden, bis 2050 mehr als 50 %; die Länge des bestehenden Hochgeschwindigkeitsschienennetzes soll bis 2030 verdreifacht werden, und bis 2050 soll der Personenverkehr über mittlere Entfernungen mehrheitlich auf der Schiene abgewickelt werden; ebenfalls bis 2050 haben alle Primärflughäfen an das Eisenbahnnetz angeschlossen zu sein; und alle Seehäfen haben an den Güterzugverkehr und im Rahmen des Möglichen an das Netz der Binnenschifffahrtswege angeschlossen zu sein.

## Änderungsantrag 7

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

*Vorschlag der Kommission*

(8) Das Europäische Parlament betonte in seiner Entschließung vom 6. Juli 2010 zu einer nachhaltigen Zukunft für den Verkehr, dass eine effiziente Verkehrspolitik einen Finanzrahmen erfordert, der den Herausforderungen angemessen ist, und dass zu diesem Zweck die derzeit für Verkehr und Mobilität bereitgestellten Mittel erhöht werden sollten; es hielt ferner die Schaffung einer Fazilität zur Koordinierung der Inanspruchnahme verschiedener Quellen für die Finanzierung von Verkehrsvorhaben, **von Mitteln, die im Rahmen der Kohäsionspolitik zur Verfügung stehen, sowie von öffentlich-privaten Partnerschaften („ÖPP“) oder anderen Finanzierungsinstrumenten, wie Bürgschaften**, für nötig.

**Änderungsantrag 8**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 9 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(8) Das Europäische Parlament betonte in seiner Entschließung vom 6. Juli 2010 zu einer nachhaltigen Zukunft für den Verkehr, dass eine effiziente Verkehrspolitik einen Finanzrahmen erfordert, der den Herausforderungen angemessen ist, und dass zu diesem Zweck die derzeit für Verkehr und Mobilität bereitgestellten Mittel **in den einzelnen diese Bereiche betreffenden Haushaltslinien** erhöht werden sollten; es hielt ferner die Schaffung einer Fazilität zur Koordinierung **und Optimierung** der Inanspruchnahme verschiedener Quellen für die Finanzierung von Verkehrsvorhaben sowie **aller auf EU-Ebene verfügbaren finanziellen Mittel und Mechanismen** für nötig.

*Geänderter Text*

**(9a) Der mehrjährige Finanzrahmen (2007–2013) hat gezeigt, dass begrenzte Mittel für das TEN-V das Vorankommen der wichtigsten Projekte und insbesondere der grenzübergreifenden Projekte verhindern. Ein angemessener europäischer Finanzrahmen für das TEN-V würde nicht nur einen stärkeren Anreiz für private Investitionen, sondern auch einen stärkeren nationalen politischen Willen in Bezug auf europäische Projekte bewirken und auf diese Weise zu einer besseren Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, die von grenzübergreifenden Projekten betroffen sind, führen. Die Union muss ihre**

***Bemühungen in Bezug auf große europäische Infrastrukturprojekte, bei denen die Komplexität und der Umfang der Arbeiten eine Erhöhung der zugewiesenen Mittel und eine Anpassung der betreffenden Haushaltsordnung erfordern, verstärken. Es geht darum, die für die Umsetzung der neuen TEN-V-Leitlinien erforderlichen finanziellen Mittel und Regulierungsinstrumente bereitzustellen.***

#### *Begründung*

*Im Hinblick auf den vorhergehenden mehrjährigen Finanzrahmen muss auf die enttäuschenden Ergebnisse hingewiesen werden, die auf ein begrenztes Budget und einen bisweilen ungeeigneten Regulierungsrahmen zurückzuführen sind. Die Fazilität „Connecting Europe“ wird daher eingerichtet, um einen geeigneten Finanz- und Regulierungsrahmen für die Vollendung des TEN-V zu schaffen.*

#### **Änderungsantrag 9**

##### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10**

###### *Vorschlag der Kommission*

(10) Auf der Grundlage der im Weißbuch festgelegten Ziele geben die TEN-V-Leitlinien, die in der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... festgelegt sind, die Infrastruktur des *transeuropäischen Verkehrsnetzes* an, spezifizieren die von ihr zu erfüllenden Anforderungen und stellen Maßnahmen für die Durchführung bereit. Die Leitlinien sehen insbesondere die Fertigstellung des Kernnetzes bis 2030 vor.

###### *Geänderter Text*

(10) Auf der Grundlage der im Weißbuch festgelegten Ziele geben die TEN-V-Leitlinien, die in der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... festgelegt sind, die Infrastruktur des *TEN-V* an, spezifizieren die von ihr zu erfüllenden Anforderungen und stellen Maßnahmen für die Durchführung bereit. Die Leitlinien sehen insbesondere die Fertigstellung des Kernnetzes ***durch die Schaffung neuer Infrastrukturen sowie die umfassende Modernisierung bestehender Infrastrukturen*** bis 2030 vor.

#### **Änderungsantrag 10**

## Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

*Vorschlag der Kommission*

(11) Nach Analyse der Verkehrsinfrastrukturpläne der Mitgliedstaaten schätzt die Kommission, dass sich der Investitionsbedarf im Verkehrsbereich im gesamten TEN-V-Netz für den Zeitraum 2014-2020 auf 500 Mrd. EUR beläuft, wovon schätzungsweise 250 Mrd. EUR in das Kernnetz des TEN-V zu investieren sind. ***In Anbetracht der auf EU-Ebene verfügbaren Mittel ist es nötig, sich auf die Vorhaben mit dem höchsten europäischen Mehrwert zu konzentrieren, um die gewünschte Wirkung zu erzielen. Die Unterstützung sollte sich daher auf das Kernnetz (insbesondere die Kernnetzkorridore) und auf die Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich der Verkehrsmanagementsysteme (namentlich die Flugverkehrsmanagementsysteme, die sich aus SESAR ergeben und EU-Haushaltsmittel von rund 3 Mrd. EUR erfordern) konzentrieren.***

## Änderungsantrag 11

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(11) Nach Analyse der Verkehrsinfrastrukturpläne der Mitgliedstaaten schätzt die Kommission, dass sich der Investitionsbedarf im Verkehrsbereich im gesamten TEN-V-Netz für den Zeitraum 2014–2020 auf 500 Mrd. EUR beläuft, wovon schätzungsweise 250 Mrd. EUR in das Kernnetz des TEN-V zu investieren sind.

***(12a) Um die Wirksamkeit der von der Union für die Verkehrsinfrastruktur bereitgestellten Unterstützung und den Beitrag zu den in dieser Verordnung festgelegten Zielen zu messen, sollte die Kommission gemeinsame Methoden entwickeln, die den wirtschaftlichen und umweltbezogenen Nutzen der finanzierten Vorhaben eindeutig belegen.***

## Änderungsantrag 12

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

#### *Vorschlag der Kommission*

(13) Die Erfahrungen mit dem derzeitigen Finanzrahmen haben gezeigt, dass **viele** Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, erhebliche Schwierigkeiten bei der fristgemäßen Fertigstellung komplexer grenzübergreifender Verkehrsinfrastrukturprojekte mit einem hohen EU-Mehrwert haben. Um die Durchführung von Verkehrsvorhaben, insbesondere *grenzübergreifende* Vorhaben, mit einem hohen EU-Mehrwert zu verbessern, sollte ein Teil der Kohäsionsfondszuweisung (10 Mrd. EUR) für die Finanzierung von Verkehrsvorhaben im Kernverkehrsnetz in Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, im Rahmen der *Fazilität „Connecting Europe“* übertragen werden. Die Kommission sollte die Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, bei der Entwicklung einer angemessenen Anzahl von Vorhaben unterstützen, **um den nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds größtmögliche Priorität zu geben.**

#### *Geänderter Text*

(13) Die Erfahrungen mit dem derzeitigen Finanzrahmen haben gezeigt, dass **einige** Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, erhebliche Schwierigkeiten bei der fristgemäßen Fertigstellung komplexer grenzübergreifender Verkehrsinfrastrukturprojekte mit einem hohen EU-Mehrwert **sowie bei der Ermöglichung einer effizienten Nutzung europäischer Mittel** haben. Um die Durchführung von Verkehrsvorhaben, insbesondere *grenzübergreifender* Vorhaben, mit einem hohen EU-Mehrwert zu verbessern, sollte ein Teil der Kohäsionsfondszuweisung (10 Mrd. EUR) für die Finanzierung von Verkehrsvorhaben im Kernverkehrsnetz **(und insbesondere in den Kernnetzkorridoren) oder Verkehrsvorhaben in Verbindung mit horizontalen Prioritäten** in Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, im Rahmen der CEF übertragen werden. **In einer Anfangsphase sollten bei der Wahl der für die Finanzierung geeigneten Projekte die nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds berücksichtigt werden.** Die Kommission sollte die Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, bei der Entwicklung einer angemessenen Anzahl von Vorhaben unterstützen, **insbesondere durch die Stärkung der institutionellen Kapazität der betreffenden öffentlichen Verwaltungen und die Organisation zusätzlicher Aufrufe zur Einreichung von Vorschlägen, wobei sie für ein transparentes Verfahren bei der Auswahl der Vorhaben sorgen sollte.**

## Änderungsantrag 13

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(13a) Die institutionellen und administrativen Kapazitäten sind wesentliche Voraussetzungen für eine effiziente Verwirklichung der Ziele der CEF. Die Kommission sollte sicherstellen, dass diese immer ausreichend vorhanden sind, damit Projekte auf den Weg gebracht und umgesetzt werden können, und ggf. dem betreffenden Mitgliedstaat entsprechende Mittel zur Verfügung stellen.***

## Änderungsantrag 14

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(15) Es sind umfangreiche Investitionen erforderlich, um die europäische Energieinfrastruktur zu modernisieren und auszubauen und die Netze über die Grenzen hinweg miteinander zu verbinden, damit die zentralen energiepolitischen Ziele der Union – Wettbewerbsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Versorgungssicherheit – *in* kosteneffektiver Weise erreicht werden. Der geschätzte Investitionsbedarf für die Energieinfrastruktur beläuft sich bis 2020 auf 1000 Mrd. EUR, wovon rund 200 Mrd. EUR auf Infrastrukturen für Elektrizitäts- und Erdgastransport und -speicherung entfallen, die als für Europa relevant angesehen werden. Bei den Projekten von europäischer Relevanz sind Investitionen in Höhe von rund 100 Mrd. EUR dem Risiko ausgesetzt, nicht erbracht zu werden, da Hindernisse im

(15) Es sind umfangreiche Investitionen erforderlich, um die europäische Energieinfrastruktur zu modernisieren und auszubauen, die Netze über die Grenzen hinweg miteinander zu verbinden ***und der Existenz von Energieinseln ein Ende zu setzen***, damit die zentralen energiepolitischen Ziele der Union – Wettbewerbsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Versorgungssicherheit – *in* kosteneffektiver Weise erreicht werden. ***Über weite Strecken führende Stromautobahnen werden wesentlich dazu beitragen, die Schwankungen bei den erneuerbaren Stromquellen zu überwinden, da sie diese Ressourcen zusammenführen und sie in der gesamten Europäischen Union verteilen.*** Der geschätzte Investitionsbedarf für die Energieinfrastruktur beläuft sich bis 2020

Zusammenhang mit der Erteilung von Genehmigungen, der Regulierung oder der Finanzierung bestehen.

auf 1000 Mrd. EUR, wovon rund 200 Mrd. EUR auf Infrastrukturen für Elektrizitäts- und Erdgastransport und –speicherung entfallen, die als für Europa relevant angesehen werden. Bei den Projekten von europäischer Relevanz sind Investitionen in Höhe von rund 100 Mrd. EUR dem Risiko ausgesetzt, nicht erbracht zu werden, da **gemäß dem an den Rat „Verkehr, Telekommunikation und Energie“ übermittelten Arbeitspapier der Kommissionsdienststellen mit dem Titel „Energieinfrastruktur: Investitionsbedarf und -lücken“ vom 10. Juni 2011** Hindernisse im Zusammenhang mit der Erteilung von Genehmigungen, der Regulierung oder der Finanzierung bestehen.

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17

#### *Vorschlag der Kommission*

(17) Am 4. Februar 2011 rief der Europäische Rat die Kommission auf, die Genehmigungsverfahren zu beschleunigen und zu verbessern und einen Regulierungsrahmen zu fördern, der Anreize für Investitionen bietet. Der Rat unterstrich, dass der Großteil der Investitionen vom Markt aufzubringen sein würde, deren Kosten durch Entgelte zu decken wären. Der Rat erkannte an, dass öffentliche Mittel für Projekte nötig sind, die unter dem Aspekt der Versorgungssicherheit oder Solidarität erforderlich sind und keine marktgestützte Finanzierung mobilisieren können.

#### *Geänderter Text*

(17) Am 4. Februar 2011 rief der Europäische Rat die Kommission auf, die Genehmigungsverfahren zu **optimieren, zu vereinfachen, zu** beschleunigen und zu verbessern und einen Regulierungsrahmen zu fördern, der Anreize für Investitionen bietet. Der Rat unterstrich, dass der Großteil der Investitionen vom Markt aufzubringen sein würde, deren Kosten durch Entgelte zu decken wären. Der Rat erkannte an, dass öffentliche Mittel für Projekte nötig sind, die unter dem Aspekt der Versorgungssicherheit oder Solidarität erforderlich sind und keine marktgestützte Finanzierung mobilisieren können. **Er wies ferner darauf hin, dass größere Anstrengungen notwendig sind, um die Energieinfrastruktur Europas zu modernisieren und auszubauen und über die Grenzen hinweg einen Verbund der Netze zu schaffen, damit die Solidarität**



*zwischen den Mitgliedstaaten in der Praxis funktionieren kann, alternative Versorgungs- bzw. Transitrouten und Energiequellen erschlossen werden und sich erneuerbare Energiequellen entwickeln und mit herkömmlichen Quellen in Wettbewerb treten können.*

## Änderungsantrag 16

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 19

#### *Vorschlag der Kommission*

(19) Im Bereich der Telekommunikation breiten sich immer mehr internetbasierte Infrastrukturen aus, bei denen **Breitbandnetze und digitale Dienste eng zusammenhängen**. Das Internet wird zur beherrschenden Plattform für die Kommunikation, **das Anbieten von Dienstleistungen und die Abwicklung von Geschäften**. Die europaweite Verfügbarkeit eines schnellen Internetzugangs und digitaler Dienste ist daher für das Wirtschaftswachstum und den Binnenmarkt von wesentlicher Bedeutung.

#### *Geänderter Text*

(19) Im Bereich der Telekommunikation breiten sich immer mehr internetbasierte Infrastrukturen aus, bei denen **die Infrastruktur von Breitbandnetzen als Katalysator für die Nutzung digitaler Dienste für zahlreiche Tätigkeiten innerhalb der Gesellschaft dient**. Das Internet wird zur beherrschenden Plattform für die Kommunikation, **für die Abwicklung von Geschäften, für die Bereitstellung von privaten und öffentlichen Dienstleistungen und für den gesellschaftlichen und kulturellen Zusammenhalt. Darüber hinaus treten Cloud Computing und Software as a Service als neue Paradigmen im IT-Bereich in Erscheinung**. Die europaweite Verfügbarkeit eines **überall vorhandenen**, schnellen Internetzugangs und **innovativer** digitaler Dienste ist daher für das Wirtschaftswachstum und den Binnenmarkt von wesentlicher Bedeutung.

## Änderungsantrag 17

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20

#### *Vorschlag der Kommission*

(20) Moderne **Glasfasernetze** für das

#### *Geänderter Text*

(20) Moderne, **schnelle Netze** für das

Internet sind eine entscheidende Infrastruktur für die Zukunft, was die Konnektivität europäischer Unternehmen angeht, insbesondere von KMU, die das Cloud Computing nutzen wollen, um ihre Kosteneffizienz zu verbessern.

Internet sind eine entscheidende Infrastruktur für die Zukunft, was die Konnektivität europäischer Unternehmen angeht, insbesondere von KMU, die das Cloud Computing nutzen wollen, um ihre Kosteneffizienz zu verbessern. ***Im Bereich der Telekommunikation wird besonderes Augenmerk auf Maßnahmen zur Unterstützung der Einführung von Cloud Computing und ultraschnellen drahtlosen Netzen gelegt werden. Um eine Verdopplung von Infrastruktur zu vermeiden, eine Verdrängung privater Investoren zu verhindern und den Kapazitätsaufbau zur Schaffung neuer Investitionsmöglichkeiten und zur Förderung der Umsetzung von Kostenreduzierungsmaßnahmen zu verbessern, sollten Maßnahmen ergriffen werden, die die Koordination der Breitbandförderung der Union im Rahmen der CEF und die Breitbandförderung aus allen übrigen verfügbaren Quellen, auch durch nationale Breitbandpläne, verbessern.***

## Änderungsantrag 18

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21

#### *Vorschlag der Kommission*

(21) In der Strategie Europa 2020 wird zur Umsetzung der Digitalen Agenda für Europa aufgerufen, die einen stabilen Rechtsrahmen zur Mobilisierung von Investitionen in eine offene und wettbewerbsfähige Hochgeschwindigkeits-Internetinfrastruktur und damit zusammenhängende Dienste festlegt. ***Der Europäische Rat vom Juni 2010 hat die Digitale Agenda für Europa gutgeheißen und alle Institutionen aufgerufen, sich für deren vollständige Umsetzung zu engagieren.***

#### *Geänderter Text*

(21) In der Strategie Europa 2020 wird zur Umsetzung der Digitalen Agenda für Europa aufgerufen, die einen stabilen Rechtsrahmen zur Mobilisierung von Investitionen in eine offene und wettbewerbsfähige Hochgeschwindigkeits-Internetinfrastruktur und damit zusammenhängende Dienste festlegt. ***Das Ziel sollte sein, dass Europa über die schnellsten Breitbandgeschwindigkeiten weltweit verfügt, indem sichergestellt wird, dass bis 2020 alle Europäer Zugang zu Verbindungen mit 100 Mbit/s und 50 % der Haushalte in der Union Zugang***

*zu Verbindungen mit 1 Gbit/s, wenn möglich, oder mehr haben.*

## **Änderungsantrag 19**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22**

#### *Vorschlag der Kommission*

(22) Am 31. Mai 2010 kam der Rat zu dem Schluss, dass Europa die notwendigen Mittel für die Entwicklung eines digitalen Binnenmarkts auf der Basis schneller und ultraschneller Internet- und interoperabler Anwendungen aufbringen sollte, und erkannte an, dass effiziente und wettbewerbsorientierte Investitionen in Breitbandnetze der nächsten Generation für die Innovation, die Wahlmöglichkeiten der Verbraucher und die Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union **von Bedeutung** sind und eine bessere Lebensqualität durch bessere Gesundheitsfürsorge, einen sichereren Verkehr, neue Medienmöglichkeiten und leichteren Zugang zu Gütern **und** Dienstleistungen, besonders grenzübergreifend, bieten können.

#### *Geänderter Text*

(22) Am 31. Mai 2010 kam der Rat zu dem Schluss, dass Europa die notwendigen Mittel für die Entwicklung eines digitalen Binnenmarkts auf der Basis schneller und ultraschneller Internet- und interoperabler Anwendungen aufbringen sollte, und erkannte an, dass effiziente und wettbewerbsorientierte Investitionen in Breitbandnetze der nächsten Generation für die Innovation, die Wahlmöglichkeiten der Verbraucher und die Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union **notwendig** sind und eine bessere Lebensqualität durch bessere Gesundheitsfürsorge, einen sichereren Verkehr, neue Medienmöglichkeiten und leichteren Zugang zu Gütern, Dienstleistungen **und Wissen**, besonders grenzübergreifend, bieten können.

## **Änderungsantrag 20**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 23 a (neu)**

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**(23a) Demzufolge ist es von entscheidender Bedeutung, unter Einhaltung des Grundsatzes der Technologieneutralität die europaweite Einführung von schnellen und ultraschnellen Breitbandnetzen zu fördern und die Entwicklung und Einführung transeuropäischer digitaler Dienste zu erleichtern. Öffentliche**

*Investitionen in schnelle und ultraschnelle Breitbandnetze dürfen weder zu Wettbewerbsverzerrungen führen noch Investoren abschrecken. Sie sollten eingesetzt werden, um private Investitionen zu mobilisieren, und auch nur dann, wenn nicht genügend kommerzielles Interesse an entsprechenden Investitionen besteht.*

## Änderungsantrag 21

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 24

#### *Vorschlag der Kommission*

(24) Es ist nötig, leistungsfähige und kohärente EU-weite Netze für Aktionen zur digitalen Erbringung öffentlicher Güter, an denen sowohl öffentliche Akteure als auch die Zivilgesellschaft auf nationaler **und** regionaler beteiligt sind, zu entwickeln und die unabdingbare Voraussetzung dafür ist es, die strukturierte EU-Finanzierung der Kosten des System- und Softwaredesigns sowie der Aufrechterhaltung resistenter Knotenpunkte für solche Netze sicherzustellen, so dass nur die im Land anfallenden Kosten in den Budgets der nationalen Betreiber verbleiben.

#### *Geänderter Text*

(24) Es ist nötig, leistungsfähige und kohärente EU-weite Netze für Aktionen zur digitalen Erbringung öffentlicher Güter, an denen sowohl öffentliche Akteure als auch die Zivilgesellschaft auf nationaler, regionaler **und lokaler Ebene** beteiligt sind, zu entwickeln, und die unabdingbare Voraussetzung dafür ist es, die strukturierte EU-Finanzierung der Kosten des System- und Softwaredesigns sowie der **Computer- und Netzsicherheit und der** Aufrechterhaltung resistenter Knotenpunkte für solche Netze sicherzustellen, so dass nur die im Land anfallenden Kosten in den Budgets der nationalen Betreiber verbleiben. **Im Hinblick auf die Vollendung des digitalen Binnenmarkts sollte die enge Zusammenarbeit und die Koordinierung der Tätigkeiten im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ mit den nationalen und regionalen Maßnahmen zur Förderung von Breitbandnetzen sichergestellt werden.**

## Änderungsantrag 22

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 25

*Vorschlag der Kommission*

(25) Es sind verschiedene Umsetzungsmethoden nötig, die verschiedene Finanzierungsquoten erfordern, um die Effizienz und die Wirkung der finanziellen Unterstützung der Europäischen Union zu erhöhen, private Investitionen zu fördern und den spezifischen Anforderungen einzelner Vorhaben zu entsprechen.

*Geänderter Text*

(25) Es sind verschiedene Umsetzungsmethoden nötig, die verschiedene Finanzierungsquoten **und *Finanzierungsinstrumente*** erfordern, um die Effizienz und die Wirkung der finanziellen Unterstützung der Europäischen Union zu erhöhen, private Investitionen zu fördern und den spezifischen Anforderungen einzelner Vorhaben zu entsprechen.

### **Änderungsantrag 23**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 28**

*Vorschlag der Kommission*

(28) Generische Dienste in Bereichen des öffentlichen Interesses (als Kerndienste) werden häufig durch ein hohes Maß an Marktversagen beeinträchtigt. Die zu finanzierenden Bereiche stehen im Zusammenhang mit der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (***großmaßstäbliche Einführung und Interoperabilität von eHealth, eIdentity, eProcurement***), die somit definitionsgemäß auf Ausgangsniveau nicht kommerzieller Art sind. Falls außerdem nur Kerndienste finanziert werden, bestünde die Herausforderung darin, die richtigen Anreize auf Ebene der Mitgliedstaaten und regionaler Ebene zu schaffen, um Dienste von öffentlichem Interesse tatsächlich einzuführen; dies liegt insbesondere an fehlenden Anreizen auf nationaler Ebene, nationale Systeme an die Kernsysteme anzuschließen (und somit Bedingungen für die Interoperabilität und grenzübergreifende Dienste zu entwickeln), sowie an der Tatsache, dass Privatinvestoren eine Diensteeinführung innerhalb interoperabler Rahmen nicht

*Geänderter Text*

(28) Generische Dienste in Bereichen des öffentlichen Interesses (als Kerndienste) werden häufig durch ein hohes Maß an Marktversagen beeinträchtigt. Die zu finanzierenden Bereiche stehen im Zusammenhang mit der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (***eGovernment, eHealth, eIdentity, eLearning, eProcurement und der Digitalisierung des europäischen Kulturerbes***) und ihrer ***großmaßstäblichen Einführung und Interoperabilität***, die somit definitionsgemäß auf Ausgangsniveau nicht kommerzieller Art sind. Falls außerdem nur Kerndienste finanziert würden, bestünde die Herausforderung darin, die richtigen Anreize auf Ebene der Mitgliedstaaten und regionaler Ebene zu schaffen, um Dienste von öffentlichem Interesse tatsächlich einzuführen; dies liegt insbesondere an fehlenden Anreizen auf nationaler Ebene, nationale Systeme an die Kernsysteme anzuschließen (und somit Bedingungen für die Interoperabilität und grenzübergreifende Dienste zu

allein sicherstellen würden.

entwickeln), sowie an der Tatsache, dass Privatinvestoren eine Diensteeinführung innerhalb interoperabler Rahmen nicht allein sicherstellen würden. ***Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Zusammenhang mit der grenzüberschreitenden Erbringung von elektronischen Behördendiensten (eGovernment) sollten die 25 Empfehlungen des Europäischen Interoperabilitätsrahmens für europäische öffentliche Dienste (EIF), die sich mit spezifischen Anforderungen im Bereich der Interoperabilität befassen, sowie die Möglichkeit, in ganz Europa bereits im öffentlichen Sektor implementierte Lösungen mit frei zugänglichem Quellcode zu verwenden, berücksichtigen.***

## **Änderungsantrag 24**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(29a) Die Realisierung von grenzübergreifenden Diensten durch die Einführung elektronischer Maßnahmen für den Umzug von einem europäischen Land in ein anderes wird es ermöglichen, alle nötigen bürokratischen Vorgänge elektronisch durchzuführen und somit die Mobilität der Europäer zu fördern und gleichzeitig weniger kostenaufwendig zu machen. Somit verfügen diese Dienste über das Potenzial, es Europäern zu erleichtern, in jedem Mitgliedstaat zu arbeiten, studieren und wohnhaft sein zu können, und zwar durch einheitliche Ansprechpartner, die Adressenänderungen unter Verwendung der elektronischen Identität des Herkunftslands bei allen öffentlichen Einrichtungen im Zielland (lokale Behörden, Schule, Arzt, Polizei usw.)***

*registrieren.*

## **Änderungsantrag 25**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 30**

#### *Vorschlag der Kommission*

(30) Horizont 2020 – das künftige Rahmenprogramm für Forschung und Innovation wird sich unter anderem auf die Bewältigung gesellschaftlicher Herausforderungen konzentrieren (z. B. intelligenter, umweltfreundlicher und integrierter Verkehr, sichere, saubere und effiziente Energie sowie durch Informations- und Kommunikationstechnologie ermöglichte Gesundheitsdienste, Staatsaufgaben und nachhaltige Entwicklung), um die in der Strategie Europa 2020 ermittelten Herausforderungen durch unterstützende Tätigkeiten, die das gesamte Spektrum von der Forschung bis zum Markt abdecken, unmittelbar aufzugreifen. Horizont 2020 wird alle Stufen der Innovationskette unterstützen, besonders marktnähere Aktivitäten, unter anderem auch innovative Finanzierungsinstrumente. Mit dem Ziel, der Finanzierung durch die Europäische Union eine größere Wirkung zu verleihen und Kohärenz zu gewährleisten, wird die *Fazilität „Connecting Europe“* enge Synergien mit Horizont 2020 entwickeln.

#### *Geänderter Text*

(30) Horizont 2020 – das künftige Rahmenprogramm für Forschung und Innovation – wird sich unter anderem auf die Bewältigung gesellschaftlicher Herausforderungen konzentrieren (z. B. intelligenter, umweltfreundlicher, **zugänglicher** und integrierter Verkehr, sichere, saubere und effiziente Energie sowie durch Informations- und Kommunikationstechnologie ermöglichte Gesundheitsdienste, Staatsaufgaben und nachhaltige Entwicklung), um die in der Strategie Europa 2020 ermittelten Herausforderungen durch unterstützende Tätigkeiten, die das gesamte Spektrum von der Forschung bis zum Markt abdecken, unmittelbar aufzugreifen. Horizont 2020 wird alle Stufen der Innovationskette unterstützen, besonders marktnähere Aktivitäten, unter anderem auch innovative Finanzierungsinstrumente. ***Auch das Europäische Innovations- und Technologieinstitut (EIT) verfolgt bei der Bewältigung dieser gesellschaftlichen Herausforderungen die gleichen Ziele, wobei es den Schwerpunkt auf die Nutzung von Forschungsergebnissen und der Entwicklung innovativer Produkte und Dienstleistungen setzt.*** Mit dem Ziel, der Finanzierung durch die Europäische Union eine größere Wirkung zu verleihen und Kohärenz zu gewährleisten, wird die *CEF* enge Synergien mit Horizont 2020 ***und dem EIT*** entwickeln.

#### *Begründung*

*Vor dem Hintergrund von 80 Millionen Menschen mit Behinderung in Europa, der*

*Bevölkerungsalterung und Umweltfragen stellt die Zugänglichkeit von Verkehrsmitteln eine zentrale gesellschaftliche Herausforderung dar.*

## **Änderungsantrag 26**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 30 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(30a) In ihrer Mitteilung „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020“ legte die Kommission einen Rahmen für Maßnahmen für eine sichere Infrastruktur als Schlüsselement zur Senkung der Zahl der Straßenverkehrstoten um 50 % bis 2020 fest. Die CEF sollte daher gewährleisten, dass Anträge auf Finanzierung durch die Union die in allen einschlägigen EU-Vorschriften über Straßenverkehrssicherheit festgelegten Sicherheitsanforderungen, -empfehlungen und -ziele erfüllen. In der Evaluierung der Leistung der CEF sollte die Senkung der Zahl der Straßenverkehrstoten im Straßennetz der EU-27 Berücksichtigung finden.***

## **Änderungsantrag 27**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägungen 32 bis 39 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(32) Die nach dieser Verordnung zu schaffenden Finanzierungsinstrumente sollten den Vorschriften von Titel VIII der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [neue Haushaltsordnung] und des Delegierten Rechtsakts sowie den Regeln der bewährten Praktiken für***

***entfällt***



*Finanzierungsinstrumente entsprechen.*

*(33) Fiskalische Maßnahmen in vielen Mitgliedstaaten werden öffentliche Behörden dazu veranlassen oder haben dies bereits getan, ihre Infrastrukturinvestitionsprogramme neu zu bewerten. In diesem Zusammenhang werden ÖPP als wirksames Mittel zur Verwirklichung von Infrastrukturvorhaben angesehen, die gewährleisten, dass politische Ziele wie der Kampf gegen den Klimawandel, die Förderung alternativer Energiequellen und der Energie- und Ressourceneffizienz, die Unterstützung der Nachhaltigkeit im Verkehr und die Einführung von Breitbandnetzen, erreicht werden. In der ÖPP-Mitteilung vom 19. November 2009 hat die Kommission einen verbesserten Finanzierungszugang für ÖPP durch eine Ausweitung der Bandbreite bestehender Finanzierungsinstrumente in Aussicht gestellt.*

(34) Obschon *der Großteil* der Investitionsmittel für die Strategie Europa 2020 durch die Märkte und Regulierungsmaßnahmen aufgebracht werden kann, erfordern die Herausforderungen der Finanzierung öffentliche Interventionen und EU-Unterstützung durch Zuschüsse und innovative Finanzierungsinstrumente. *Finanzierungsinstrumente sollten eingesetzt werden, um bestimmte Markterfordernisse zu erfüllen, und den Zielen der Fazilität „Connecting Europe“ entsprechen, ohne eine private Finanzierung zu verdrängen. Vor Entscheidungen zum Einsatz von Finanzierungsinstrumenten sollte die Kommission eine Ex-ante-Evaluierung dieser Instrumente vornehmen.*

(34) Obschon *ein großer Teil* der Investitionsmittel für die Strategie Europa 2020 durch die Märkte und Regulierungsmaßnahmen aufgebracht werden kann, erfordern die Herausforderungen der Finanzierung öffentliche Interventionen und EU-Unterstützung durch Zuschüsse und innovative Finanzierungsinstrumente.

*(34a) Um den Einsatz des Haushalts der Union in Form von Finanzhilfen zu optimieren, sollte er Vorhaben vorbehalten bleiben, die wenige oder*

*keine Einnahmen hervorbringen.*

*(34b) Um eine Gleichstellung zu erreichen zwischen Verkehrsvorhaben, für die bereits das Verursacherprinzip verbindlich gilt einerseits, und Vorhaben, die keine Gebühren von Verursachern erheben andererseits, sollte die Union im Rahmen von Zuschüssen Mittel für Verkehrsvorhaben, die Einnahmen generieren, zur Verfügung stellen.*

*(34c) Fiskalische Maßnahmen in Mitgliedstaaten sollten öffentliche Behörden dazu anregen, erneuerbare Energiequellen sowie Energie- und Ressourceneffizienz zu fördern.*

*(34d) Steuerliche Maßnahmen in vielen Mitgliedstaaten oder Regionen mit entsprechenden Kompetenzen werden die Behörden dazu veranlassen – oder haben sie bereits veranlasst –, ihre Programme zur Investition in Infrastruktur zu überarbeiten. In diesem Zusammenhang sollten öffentliche-private Partnerschaften (ÖPP) als effizientes Mittel fungieren, um Infrastrukturvorhaben umzusetzen, mit denen die Einhaltung politischer Vorgaben garantiert werden kann, etwa der Kampf gegen den Klimawandel, die Förderung erneuerbarer Energieträger und der effizienten Nutzung von Energie und Ressourcen, die Unterstützung nachhaltiger Verkehrssysteme und der Ausbau von Breitband-Kommunikationsnetzen. In der ÖPP-Mitteilung vom 19. November 2009 hat sich die Kommission verpflichtet, für einen verbesserten Finanzierungszugang für ÖPP durch eine Ausweitung der Bandbreite bestehender Finanzierungsinstrumente zu sorgen.*

(35) In der Mitteilung zur Überprüfung des EU-Haushalts wurde betont, dass für Projekte mit langfristigem kommerziellen Potenzial im Regelfall EU-Mittel in Partnerschaft mit dem Finanz- und

(35) In der Mitteilung zur Überprüfung des EU-Haushalts wurde betont, dass für Projekte mit langfristigem kommerziellen Potenzial im Regelfall EU-Mittel in Partnerschaft mit dem Finanz- und

Bankensektor, insbesondere mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) und den öffentlichen Finanzinstitutionen der Mitgliedstaaten, verwendet werden sollten, aber auch mit anderen internationalen Finanzinstitutionen und dem privaten Finanzsektor.

Bankensektor, insbesondere mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) und den öffentlichen Finanzinstitutionen der Mitgliedstaaten, verwendet werden sollten, aber auch mit anderen internationalen Finanzinstitutionen und dem privaten Finanzsektor, ***auch auf nationaler und regionaler Ebene. In den Partnerschaftsvereinbarungen müssen lokales Wissen und die Beziehung zwischen Vorhaben und Finanzmittlern betont werden.***

***(35a) Finanzierungsinstrumente sollten eingesetzt werden, um bestimmte Markterfordernisse zu erfüllen und für Aktionen, die einen eindeutigen europäischen Mehrwert aufweisen und den Zielen der CEF entsprechen, ohne eine private Finanzierung zu verdrängen. Sie sollten die Hebelwirkung des Einsatzes von Haushaltsmitteln der Union verbessern und eine stärkere Multiplikatorwirkung im Hinblick auf die Mobilisierung von Finanzmitteln des privaten Sektors erzielen. Dies ist besonders relevant im Kontext von Schwierigkeiten beim Zugang zu Krediten, der angespannten Lage bei den öffentlichen Finanzen und der Notwendigkeit, den wirtschaftlichen Aufschwung in Europa zu stützen. Bevor der Einsatz von Finanzierungsinstrumenten beschlossen wird, sollte die Kommission eine Ex-ante-Evaluierung dieser Instrumente vornehmen, um zu prüfen, ob eine suboptimale Investitionssituation vorliegt und das Instrument nicht eine Marktverzerrung hervorrufen wird. Im Übrigen sollte das mittels eines innovativen Finanzierungsinstruments finanzierte Vorhaben einen europäischen Mehrwert aufweisen und den Zielen der Strategie Europa 2020 entsprechen.***

***(36) In der Strategie Europa 2020 hat die Kommission zugesagt, EU-Finanzierungsinstrumente als Teil einer***

***konsistenten Finanzierungsstrategie zu mobilisieren, die öffentliche und private Finanzmittel auf Ebene der Europäischen Union und nationaler Ebene für Infrastrukturen zusammenführt. Dem liegt zugrunde, dass suboptimale Investitionssituationen und Marktunvollkommenheiten in vielen Fällen effizienter durch Finanzierungsinstrumente als durch Zuschüsse angegangen werden können.***

(37) Die Fazilität „Connecting Europe“ sollte Finanzierungsinstrumente zur Förderung einer maßgeblichen Beteiligung privater Investoren und Finanzinstitutionen an Infrastrukturinvestitionen vorschlagen. Um für den Privatsektor ausreichend attraktiv zu sein, sollte bei der Gestaltung und Anwendung der Finanzierungsinstrumente auf Vereinfachung und Verringerung der Verwaltungslasten *geachtet werden, während ein Niveau an Flexibilität anzustreben ist*, um dem ermittelten Finanzierungsbedarf in flexibler Weise entsprechen zu können. Bei der Gestaltung dieser Instrumente sollten die Erfahrungen bei der Anwendung von Finanzierungsinstrumenten im mehrjährigen Finanzrahmen 2007-2013 genutzt werden, wie das Kreditgarantieinstrument für TEN-V-Vorhaben (LGTT), die Finanzierungsfazilität mit Risikoteilung (RSFF) **und** der Europäische Fonds 2020 für Energie, Klimaschutz und Infrastruktur („Fonds Marguerite“).

(37) Die CEF sollte Finanzierungsinstrumente zur Förderung einer maßgeblichen Beteiligung privater Investoren und Finanzinstitutionen an Infrastrukturinvestitionen vorschlagen. Um für den Privatsektor ausreichend attraktiv zu sein, sollte bei der Gestaltung und Anwendung der Finanzierungsinstrumente auf Vereinfachung und Verringerung der Verwaltungslasten, *gleichzeitig jedoch auf ein ausreichendes Niveau an Flexibilität geachtet werden*, um dem ermittelten Finanzierungsbedarf in flexibler Weise entsprechen zu können. ***Die verantwortlichen Verwaltungsstellen sollten die erforderlichen Anreize schaffen, um private Investoren anzuziehen.*** Bei der Gestaltung dieser Instrumente sollten die Erfahrungen bei der Anwendung von Finanzierungsinstrumenten im mehrjährigen Finanzrahmen 2007–2013 genutzt werden, wie das Kreditgarantieinstrument für TEN-V-Vorhaben (LGTT), die Finanzierungsfazilität mit Risikoteilung (RSFF), der Europäische Fonds 2020 für Energie, Klimaschutz und Infrastruktur („Fonds Marguerite“) **und die Projektanleiheninitiative im Rahmen von Europa 2020.**

***(37a) Im Rahmen dieser innovativen Finanzierungsinstrumente wie z. B. projektbezogener Anleihen kann der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur mit europäischem Mehrwert zusätzlicher***

*Schwung verliehen werden. Ihr Einsatz sollte daher nachdrücklich bestärkt werden, um die Mittel des Unionshaushalts auf möglichst effiziente Art zu verwenden.*

*(38) Während die meisten Finanzierungsinstrumente allen Sektoren gemeinsam sein sollten, können einige spezifisch für einzelne Sektoren gelten. Nach Schätzung der Kommissionsdienststellen würde die finanzielle Unterstützung für das Breitband hauptsächlich auf Finanzierungsinstrumenten basieren, im Bereich Verkehr und Energie der Umfang der für Finanzierungsinstrumente erforderlichen EU-Haushaltsmittel jedoch nicht mehr als 2 Mrd. EUR bzw. 1 Mrd. EUR betragen.*

(39) Um eine sektorale Diversifizierung der Empfänger von Mitteln aus Finanzierungsinstrumenten zu gewährleisten sowie eine allmähliche geografische Diversifizierung bezüglich aller Mitgliedstaaten zu fördern, sollte die Kommission in Partnerschaft mit der EIB durch gemeinsame Initiativen wie das Europäische ÖPP-Kompetenzzentrum (EPEC) und Jaspers die Mitgliedstaaten dabei unterstützen, eine entsprechende Pipeline von Vorhaben zu entwickeln, die für eine Projektfinanzierung in Frage kämen.

*(38) Bei der Wahl der effektivsten Art der Finanzierungshilfe sollten sektor- und projektspezifische Merkmale angemessen berücksichtigt werden.*

(39) Um eine sektorale Diversifizierung der Empfänger von Mitteln aus Finanzierungsinstrumenten zu gewährleisten sowie eine allmähliche geografische Diversifizierung bezüglich aller Mitgliedstaaten – **mit besonderem Schwerpunkt auf den Mitgliedstaaten, die Unterstützung aus dem Kohäsionsfonds beanspruchen können** – zu fördern, sollte die Kommission in Partnerschaft mit der EIB durch gemeinsame Initiativen wie das Europäische ÖPP-Kompetenzzentrum (EPEC) und Jaspers die Mitgliedstaaten dabei unterstützen, eine entsprechende Pipeline von Vorhaben zu entwickeln, die für eine Projektfinanzierung in Frage kämen.

*(39a) Die nach dieser Verordnung zu schaffenden Finanzierungsinstrumente sollten den Vorschriften von Titel VIII der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union<sup>1</sup> und des Delegierten Rechtsakts sowie den Regeln der bewährten Praktiken für*

*Finanzierungsinstrumente<sup>2</sup> entsprechen.*

---

<sup>1</sup> *ABl. L 298, 26.10.2012, S. 1.*

<sup>2</sup> *COM(2011)xxx, Ein Rahmen für die nächste Generation von Finanzierungsinstrumenten.*

## **Änderungsantrag 28**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 41**

#### *Vorschlag der Kommission*

(41) Mehrjahresprogramme für die Unterstützung durch die *Fazilität* sollten auf die Unterstützung der Prioritäten der Europäischen Union abstellen und gewährleisten, dass die notwendigen finanziellen Mittel vorhanden sind und das gemeinsame Handeln der Europäischen Union und der Mitgliedstaaten Kohärenz und Kontinuität aufweist. Bei Vorschlägen, die im Anschluss an die Umsetzung des ersten Mehrjahresarbeitsprogramms im Bereich Verkehr vorgelegt werden, sollte die Förderfähigkeit von Kosten am 1. Januar 2014 beginnen, um die Kontinuität von Vorhaben sicherzustellen, die bereits von der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze erfasst werden.

#### *Geänderter Text*

(41) Mehrjahresprogramme für die Unterstützung durch die *CEF* sollten auf die Unterstützung der Prioritäten der Europäischen Union abstellen und gewährleisten, dass die notwendigen finanziellen Mittel vorhanden sind und das gemeinsame Handeln der Europäischen Union und der Mitgliedstaaten Kohärenz, ***Ausgewogenheit, Transparenz*** und Kontinuität aufweist. Bei Vorschlägen, die im Anschluss an die Umsetzung des ersten Mehrjahresarbeitsprogramms im Bereich Verkehr vorgelegt werden, sollte die Förderfähigkeit von Kosten am 1. Januar 2014 beginnen, um die Kontinuität von Vorhaben sicherzustellen, die bereits von der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze erfasst werden.

## **Änderungsantrag 29**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 42 a (neu)**

**(42a) In Anbetracht der begrenzten auf Unionsebene verfügbaren Mittel ist es nötig, sich auf Vorhaben mit dem höchsten europäischen Mehrwert zu konzentrieren, um die gewünschte Wirkung zu erzielen. Im Bereich Verkehr sollte die Unterstützung der Union für das Kernnetz (und insbesondere die Kernnetzkorridore) und die Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich der Verkehrsmanagementsysteme bestimmt sein. Im Bereich Energie sollte sich die finanzielle Unterstützung auf die Vollendung des Energiebinnenmarkts, die Gewährleistung der Versorgungssicherheit, die Übertragung von regenerativ erzeugter Energie zu großen Verbrauchszentren und Speichereinrichtungen und Mobilisierung privater Investitionsmittel konzentrieren. Im Bereich Telekommunikation sollte die finanzielle Unterstützung in erster Linie auf Vorhaben abzielen, die Nachfrage nach Breitbandverbindungen schaffen, einschließlich des Aufbaus einer europäischen Digitaldienst-Infrastruktur, die wiederum Investitionen in die Bereitstellung von Breitbandnetzen stimulieren sollte.**

### **Änderungsantrag 30**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 42 b (neu)**

**(42b) Im Bereich Energie sollte ein erheblicher Anteil der vorgesehenen Haushaltsmittel in Form von Finanzierungsinstrumenten zugewiesen werden. Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich Telekommunikation sollten für eine finanzielle Unterstützung**

*der Union in Form von Finanzhilfen für generische Dienste und horizontale Prioritäten, einschließlich programmunterstützende Aktionen, und in Form von Finanzhilfen und Beschaffungsmaßnahmen für Kerndienstplattformen förderfähig sein. Vorhaben im Bereich Breitbandbereitstellung einschließlich Vorhaben zur Schaffung der Nachfrage nach Breitbandverbindungen sollten für eine finanzielle Unterstützung der Union in Form von Finanzierungsinstrumenten in Frage kommen.*

#### *Begründung*

*In Anbetracht der besonderen Beschaffenheit der Bereiche Energie und Telekommunikation, um Marktverzerrungen zu vermeiden und um die EU-Fonds so kosteneffizient wie möglich und mit der größtmöglichen Hebelwirkung zu nutzen, sollte die finanzielle Unterstützung weitgehend auf Finanzierungsinstrumenten beruhen.*

### **Änderungsantrag 31**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 43**

##### *Vorschlag der Kommission*

(43) Von der Kommission sollten Halbzeit- und Ex-post-Evaluierungen durchgeführt werden, um die Effektivität und Effizienz der Finanzierung und ihrer Auswirkungen auf die Gesamtziele der *Fazilität* und der Prioritäten der Strategie Europa 2020 zu beurteilen.

##### *Geänderter Text*

(43) Von der Kommission sollten Halbzeit- und Ex-post-Evaluierungen durchgeführt ***und dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen mitgeteilt*** werden, um die Effektivität und Effizienz der Finanzierung und ihrer Auswirkungen auf die Gesamtziele der *CEF* und der Prioritäten der Strategie Europa 2020 zu beurteilen. ***Die Kommission sollte Informationen über die spezifischen Vorhaben im Rahmen der CEF veröffentlichen und mindestens einmal jährlich aktualisieren.***

### **Änderungsantrag 32**



## Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 44

### *Vorschlag der Kommission*

(44) Auf der Grundlage der *sektorspezifischer* Leitlinien, die in getrennten Verordnungen festgelegt sind, wurde eine Liste der vorrangigen Bereiche erstellt, auf die diese Verordnung Anwendung finden *sollte*, und *sollte* in Anhang I aufgenommen werden. Um möglichen Änderungen der politischen Prioritäten und technischen Fähigkeiten sowie bei den Verkehrsflüssen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte zur Änderung des Anhangs zu erlassen. ***Es ist von besonderer Wichtigkeit, dass die*** Kommission bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen – auch auf der Ebene von Sachverständigen – ***durchführt***. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission dafür sorgen, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat zeitgleich, rechtzeitig und ordnungsgemäß übermittelt werden.

## Änderungsantrag 33

## Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 47

### *Vorschlag der Kommission*

(47) Die finanziellen Interessen der Europäischen Union sollten während des gesamten Ausgabenzklus durch angemessene Maßnahmen geschützt werden, darunter die Prävention, Aufdeckung und Untersuchung von Unregelmäßigkeiten, die Rückforderung entgangener, rechtsgrundlos gezahlter oder

### *Geänderter Text*

(44) Auf der Grundlage der *sektorspezifischen* Leitlinien, die in getrennten Verordnungen festgelegt sind, wurde eine Liste der vorrangigen Bereiche erstellt, auf die diese Verordnung Anwendung finden und *die* in Anhang I aufgenommen werden *sollte*. Um möglichen Änderungen der politischen Prioritäten und technischen Fähigkeiten sowie bei den Verkehrsflüssen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte zur Änderung des Anhangs zu erlassen. ***Die*** Kommission ***sollte*** bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen – auch auf der Ebene von Sachverständigen – ***durchführen***. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission dafür sorgen, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat zeitgleich, rechtzeitig und ordnungsgemäß übermittelt werden.

### *Geänderter Text*

(47) Die finanziellen Interessen der Europäischen Union sind über den gesamten Ausgabenzklus hinweg durch angemessene Maßnahmen zu schützen, darunter die Verhütung, Aufdeckung und Untersuchung von Unregelmäßigkeiten, die Rückforderung entgangener, rechtswidrig gezahlter oder missbräuchlich

nicht widmungsgemäß verwendeter Mittel und gegebenenfalls Sanktionen.

verwendeter Mittel und gegebenenfalls **die Verhängung von** Sanktionen. **Die gesamten Informationen hierzu sollten dem Parlament in jeder Phase auf absolut transparente Weise zur Verfügung gestellt werden.**

## Änderungsantrag 34

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 47 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(47a) Die Form des zwischen den Parteien zu schließenden Vertrags sollte den Projektgrundlagen und Projektumständen entsprechen und einen breiten und fairen Wettbewerb um öffentlich ausgeschriebene Vorhaben, die durch CEF-Mittel kofinanziert werden, gewährleisten.**

**Um den wirtschaftlich günstigsten Preis und die effizienteste Durchführung zu erreichen, sollten die Vertragsgrundlagen unabhängig von nationalen oder internationalen Standards fair und den Risiken entsprechend festgelegt werden.**

## Änderungsantrag 35

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 47 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(47b) Zur Gewährleistung eines breiten und fairen Wettbewerbs für Vorhaben, die mit Fördermitteln aus der CEF finanziert werden, sollte die Vertragsform den Zielsetzungen und Umständen des Vorhabens entsprechen. Die Vertragsbedingungen sollten so abgefasst werden, dass die mit dem Auftrag verbundenen Risiken in fairer Weise**

***aufgeteilt werden, um den wirtschaftlichsten Preis und die effizienteste Auftragserfüllung zu erzielen. Dieser Grundsatz sollte unabhängig davon gelten, ob ein nationales oder ein internationales Vertragsmuster angewendet wird.***

#### *Begründung*

*In einigen EU-Mitgliedstaaten besteht unter den Vergabebehörden die wachsende Tendenz, allgemeine Vertragsbedingungen durch besondere Vertragsbedingungen zu ersetzen und dadurch die Risikoverteilung bei öffentlichen Vorhaben abzuändern. Derartige Änderungen der Risikoverteilung haben nicht nur negative Auswirkungen auf die Vertragssituation des jeweiligen Auftragnehmers, sondern auch auf das generelle Wettbewerbsumfeld in den entsprechenden Ländern sowie auf das Vorhaben selbst.*

### **Änderungsantrag 36**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 47 c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(47c) Um für einen breiten und fairen Wettbewerb für mit CEF-Mitteln geförderte Vorhaben zu sorgen, müssen Ausschreibungen auf fairen und transparenten Vertragsbedingungen basieren, und die Vertragsgestaltung muss den Zielen des Vorhabens und den Umständen entsprechend sein.***

### **Änderungsantrag 37**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 48**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(48) Einige Infrastrukturprojekte von EU-Interesse könnten an Nachbarschafts- und Heranführungsländer oder andere Drittländer anknüpfen oder durch sie verlaufen. Die *Fazilität* „*Connecting Europe*“ ***sollte*** vereinfachte Mittel für die

(48) Einige Infrastrukturprojekte von EU-Interesse könnten ***in Gebieten wie z. B. dem südlichen und östlichen Mittelmeerraum, der über bedeutende Kapazitäten an Solarenergie verfügt, welche mittels Fernstromleitungen in die***

Anbindung und Finanzierung dieser Infrastrukturen bieten, um die Kohärenz zwischen den internen und den externen Instrumenten des EU-Haushalts zu wahren.

***EU importiert werden kann, an Nachbarschafts- und Heranführungsländer oder andere Drittländer anknüpfen oder durch sie verlaufen. Die CEF muss vereinfachte Mittel für die Anbindung und Finanzierung dieser Infrastrukturen bieten, um die Kohärenz zwischen den internen und den externen Instrumenten des EU-Haushalts zu wahren. Eine Koordination zwischen den beteiligten Generaldirektionen ist notwendig, um die Umsetzung solcher Vorhaben, insbesondere im Bereich der Meeresautobahnen, nicht zu behindern.***

### **Änderungsantrag 38**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 48 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(48a) Die Beteiligung von in Drittländern angesiedelten Unternehmen ist aufgrund der Erfahrungen und des Fachwissens, die diese in die Vorhaben einbringen können, eine unerlässliche Voraussetzung für den Erfolg der CEF. Dabei muss der Erfüllung der arbeits-, sozial- und umweltrechtlichen Vorschriften durch diese Unternehmen besondere Beachtung zukommen. Hierbei handelt es sich um eine stärker werdende Forderung der europäischen Gesellschaft. Daher sollte die Kommission mit geeigneten Mitteln ausgestattet werden, um diese Aufgabe wahrzunehmen, damit ein lauterer Wettbewerb zwischen Unternehmen aus der Union und aus Drittländern gefördert wird.***

### **Änderungsantrag 39**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 48 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(48b) Die Beteiligung von in Drittländern angesiedelten Unternehmen an EU-finanzierten Vorhaben muss mit der Forderung nach Gegenseitigkeit in den Handelsbeziehungen einhergehen. Das heißt, dass Unternehmen der Union in den betreffenden Drittländern Zugang zu ähnlichen Möglichkeiten erhalten müssen.***

## **Änderungsantrag 40**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### **Gegenstand**

Mit dieser Verordnung wird die Fazilität „Connecting Europe“ geschaffen und werden die Bedingungen, Methoden und Verfahren zur Bereitstellung einer finanziellen Unterstützung der Europäischen Union für transeuropäische Netze festgelegt, um Vorhaben im Bereich der Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsinfrastrukturen zu unterstützen.

#### **Gegenstand *und Anwendungsbereich***

Mit dieser Verordnung wird die Fazilität „Connecting Europe“ geschaffen und werden die Bedingungen, Methoden und Verfahren zur Bereitstellung einer finanziellen Unterstützung der Europäischen Union für transeuropäische Netze ***sowie die im mehrjährigen Finanzrahmen 2014–2020 bereitzustellenden Mittel und die Instrumente für ihre Steuerung*** festgelegt, um Vorhaben ***von gemeinsamem Interesse*** im Bereich der Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsinfrastrukturen zu unterstützen ***und Synergien zwischen diesen Bereichen zu nutzen.***

## **Änderungsantrag 41**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(2) „grenzübergreifender Abschnitt“

(2) „grenzübergreifender Abschnitt“

bezeichnet den Abschnitt, der die Kontinuität eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse zwischen **mindestens** zwei Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Nachbarland *gewährleisten*;

bezeichnet den Abschnitt, der die Kontinuität eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse zwischen **den nächstliegenden städtischen Knoten gemäß Artikel 3 Buchstabe o der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien] beiderseits der Grenze zwischen** zwei Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Nachbarland *gewährleistet*;

## **Änderungsantrag 42**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 2 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(2a) „Nachbarland“ bezeichnet ein Land, das unter die Europäische Nachbarschaftspolitik einschließlich der strategischen Partnerschaft oder die Erweiterungspolitik fällt, oder ein Land des Europäischen Wirtschaftsraums oder der Europäischen Freihandelsassoziation.**

## **Änderungsantrag 43**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 2 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(2b) „Drittland“ bezeichnet ein Nachbarland oder ein anderes Land, mit dem die Union zusammenarbeiten kann, um die Ziele dieser Verordnung zu erreichen.**

## **Änderungsantrag 44**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 4**

*Vorschlag der Kommission*

(4) „Studien“ bezeichnet die zur Vorbereitung der Durchführung eines Vorhabens erforderlichen Tätigkeiten, wie Vorstudien, Durchführbarkeits-, Evaluierungs-, Prüf- und Validierungsstudien, einschließlich in Form von Software, und jede andere technische Unterstützungsmaßnahme, einschließlich der Vorarbeiten zur Festlegung und Entwicklung eines Vorhabens und für die Entscheidungen über die Finanzierung, wie etwa Erkundung der betreffenden Standorte und Vorbereitung des Finanzierungspakets;

*Geänderter Text*

(4) „Studien“ bezeichnet die zur Vorbereitung der Durchführung eines Vorhabens erforderlichen Tätigkeiten, wie Vorstudien, **Kartierung**, Durchführbarkeits-, Evaluierungs-, Prüf- und Validierungsstudien, einschließlich in Form von Software, und jede andere technische Unterstützungsmaßnahme, einschließlich der Vorarbeiten zur Festlegung und Entwicklung eines Vorhabens und für die Entscheidungen über die Finanzierung, wie etwa Erkundung der betreffenden Standorte und Vorbereitung des Finanzierungspakets;

*Begründung*

*Kartierung, insbesondere Breitbandkartierung, muss in diese Bestimmung des Begriffs „Studien“, die durch Finanzhilfen finanziert werden, einbezogen werden.*

**Änderungsantrag 45**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 2 – Nummer 5**

*Vorschlag der Kommission*

(5) „programmunterstützende Aktionen“ bezeichnet Begleitmaßnahmen, die zur Durchführung der Fazilität „Connecting Europe“ und einzelner sektorspezifischer Leitlinien notwendig sind, wie Dienstleistungen (insbesondere technische Unterstützung) sowie Vorbereitungs-, Durchführbarkeits-, Koordinierungs-, Überwachungs-, Kontroll-, Audit- und Evaluierungsaktivitäten, die unmittelbar zur Verwaltung **dieser** Fazilität und zur Erreichung ihrer Ziele **erforderlich sind, und** insbesondere Studien, Sitzungen, Informationen, Infrastrukturkartierung, **Twinning-Aktionen**, Verbreitung, Aktionen zur Bewusstseinsbildung und Kommunikation, Ausgaben im

*Geänderter Text*

(5) „programmunterstützende Aktionen“ bezeichnet **alle** Begleitmaßnahmen, die zur Durchführung der Fazilität „Connecting Europe“ und einzelner sektorspezifischer Leitlinien notwendig sind, wie Dienstleistungen (insbesondere technische **und finanztechnische** Unterstützung) sowie **Konsultation der interessierten Parteien und Anteilsinhaber**, Vorbereitungs-, Durchführbarkeits-, Koordinierungs-, Überwachungs-, Kontroll-, Audit- und Evaluierungsaktivitäten, die **erforderlich sind, um die Vorbereitung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse insbesondere in aus dem Kohäsionsfonds geförderten Mitgliedstaaten mit Blick auf die**

Zusammenhang mit IT-Netzen mit Schwerpunkt auf dem Informationsaustausch zusammen mit allen anderen Ausgaben für technische und administrative Unterstützung, die gegebenenfalls für die Verwaltung **dieser** Fazilität oder für die Durchführung der einzelnen sektorspezifischen Leitlinien erforderlich sind;

**Erlangung einer Finanzierung im Rahmen dieser Verordnung oder auf dem Finanzmarkt zu erleichtern oder unmittelbar zur Verwaltung *der mit dieser Verordnung geschaffenen* Fazilität und zur Erreichung ihrer Ziele. *Hierzu gehören* insbesondere Studien, Sitzungen, Informationen, Infrastrukturkartierung, Verbreitung, Aktionen zur Bewusstseinsbildung und Kommunikation **und konzertierte Aktionen**, Ausgaben im Zusammenhang mit IT-Netzen mit Schwerpunkt auf dem Informationsaustausch **über die Fazilität** zusammen mit allen anderen Ausgaben **der Kommission** für technische und administrative Unterstützung, die gegebenenfalls für die Verwaltung **der** Fazilität oder für die Durchführung der einzelnen sektorspezifischen Leitlinien erforderlich sind;**

#### Änderungsantrag 46

##### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 6

###### *Vorschlag der Kommission*

(6) „Aktion“ bezeichnet jede Aktivität, die zur Durchführung eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse notwendig **und** finanziell, technisch **oder** zeitlich **unabhängig** ist;

###### *Geänderter Text*

(6) „Aktion“ bezeichnet jede Aktivität, die zur Durchführung eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse notwendig, finanziell **und** technisch **identifizierbar und** zeitlich **begrenzt** ist;

#### Änderungsantrag 47

##### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 9

###### *Vorschlag der Kommission*

(9) „durchführende Stelle“ bezeichnet ein öffentliches oder privates Unternehmen oder eine öffentliche oder private Stelle, das/die von einem Empfänger benannt

###### *Geänderter Text*

(9) „durchführende Stelle“ bezeichnet ein öffentliches oder privates Unternehmen oder eine öffentliche oder private Stelle, das/die von einem Empfänger benannt



wurde, wenn es sich bei Letzterem um einen Mitgliedstaat oder eine internationale Organisation handelt, um die Aktion durchzuführen. Über die Benennung entscheidet der Empfänger im Rahmen seiner eigenen Verantwortung und, falls sie die Vergabe eines Beschaffungsauftrags erfordert, in Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften für das öffentliche Beschaffungswesen;

wurde, wenn es sich bei Letzterem um einen Mitgliedstaat oder eine internationale Organisation handelt, um die Aktion durchzuführen. Über die Benennung entscheidet der Empfänger im Rahmen seiner eigenen Verantwortung und, falls sie die Vergabe eines Beschaffungsauftrags erfordert, in Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften *der Union* für das öffentliche Beschaffungswesen;

## Änderungsantrag 48

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 9 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(9a) „Gesamtnetz“ bezeichnet die Verkehrsinfrastruktur gemäß Angabe nach Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien];**

## Änderungsantrag 49

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 12

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(12) „Engpass“ bezeichnet ein physisches Hindernis, das zu einem Systembruch führt, der die Kontinuität von Verkehrsflüssen über große Entfernungen beeinträchtigt. **Ein solches Hindernis kann durch neue Infrastruktur wie Brücken oder Tunnel überwunden werden, die Problemlösungen beispielsweise bezüglich Steigungen, Kurvenradien oder Lichtraumprofilen bietet. Die Notwendigkeit einer Aufwertung bestehender Infrastruktur ist nicht als Engpass anzusehen;**

(12) „Engpass“ bezeichnet ein physisches **und/oder funktionelles** Hindernis **im Bereich Verkehr**, das zu einem Systembruch führt, der die Kontinuität von Verkehrsflüssen über große Entfernungen beeinträchtigt, **und das** durch neue Infrastruktur oder **die grundlegende** Aufwertung bestehender Infrastruktur, **die zu einer deutlichen Verbesserung und somit zur Beseitigung der Beschränkungen durch den Engpass führen könnte, überwunden werden kann;**

## **Änderungsantrag 50**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 20 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(20a) „Synergien zwischen den Sektoren“ bezeichnet das Vorliegen ähnlicher oder einander ergänzender Aktionen in mindestens zweien der drei von dieser Verordnung erfassten Bereiche (Verkehr, Energie und Telekommunikation), was dank der Zusammenführung finanzieller, technischer und/oder personeller Mittel eine Optimierung der Kosten und/oder der Ergebnisse ermöglicht;**

## **Änderungsantrag 51**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Nummer 20 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(20b) „isoliertes Netz“ bezeichnet das Eisenbahnverkehrsnetz eines Mitgliedstaats oder einen Teil davon gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchstabe qq der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien].**

## **Änderungsantrag 52**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Die Fazilität „Connecting Europe“ ermöglicht die Vorbereitung und Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Rahmen der Politik für die transeuropäischen Netze in den Bereichen Energie, Verkehr und Telekommunikation. Insbesondere wird

Die Fazilität „Connecting Europe“ ermöglicht die Vorbereitung und Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Rahmen der Politik für die transeuropäischen Netze in den Bereichen Energie, Verkehr und Telekommunikation. Insbesondere wird

mit der Fazilität „Connecting Europe“ die Durchführung von Vorhaben unterstützt, die die Entwicklung und die Errichtung neuer Infrastruktur oder den Ausbau vorhandener Infrastruktur in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation bezwecken. Zu diesem Zweck verfolgt die Fazilität „Connecting Europe“ die folgenden Ziele:

mit der Fazilität „Connecting Europe“ die Durchführung von Vorhaben unterstützt, die die Entwicklung und die Errichtung neuer Infrastruktur oder den Ausbau vorhandener Infrastruktur in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation bezwecken, **wobei die Prioritäten im Bereich der fehlenden Infrastruktur gesetzt werden.** Zu diesem Zweck verfolgt die Fazilität „Connecting Europe“ die folgenden Ziele:

## Änderungsantrag 53

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Buchstabe a

#### *Vorschlag der Kommission*

(a) Leistung eines Beitrags zu einem intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstum durch den Aufbau moderner, leistungsfähiger transeuropäischer Netze, so dass sich Vorteile für die gesamte **Europäische** Union hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit und des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts im Binnenmarkt ergeben und ein Umfeld geschaffen wird, das zu mehr privaten **und** öffentlichen Investitionen führt, indem Finanzierungsinstrumente und direkte Unterstützung der Europäischen Union kombiniert **und Synergien über Sektoren hinweg genutzt** werden. Die Erreichung dieses Ziels wird anhand des Umfangs öffentlicher **und privater** Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse **gemessen, insbesondere anhand des Umfangs öffentlicher und privater Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse**, die durch die Finanzierungsinstrumente nach dieser Verordnung vorgenommen werden.

#### *Geänderter Text*

(a) Leistung eines Beitrags zu einem intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstum **gemäß der Strategie Europa 2020** durch den Aufbau moderner, leistungsfähiger transeuropäischer Netze, **die künftigen Verkehrsströmen Rechnung tragen**, so dass sich Vorteile für die gesamte Union hinsichtlich **einer Verbesserung** der Wettbewerbsfähigkeit **auf dem Weltmarkt** und des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts im Binnenmarkt ergeben und ein Umfeld geschaffen wird, das zu mehr privaten, öffentlichen **oder öffentlich-privaten** Investitionen führt, indem Finanzierungsinstrumente und direkte Unterstützung der Europäischen Union kombiniert werden, **wobei den Vorhaben eine Kombination von Instrumenten zugutekommen könnte.** Die Erreichung dieses Ziels wird anhand des Umfangs **privater, öffentlicher oder öffentlich-privater** Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse, **unter anderem derjenigen**, die durch die Finanzierungsinstrumente nach dieser Verordnung vorgenommen werden,

*gemessen.*

## Änderungsantrag 54

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission*

(b) Sie soll der Union die Erreichung **ihres Ziels** ermöglichen, bis 2020 die Treibhausgasemissionen um 20 % zu senken, die Energieeffizienz um 20 % zu steigern und den Anteil der erneuerbaren Energien auf 20 % anzuheben, und dabei eine größere Solidarität zwischen den Mitgliedstaaten gewährleisten.

*Geänderter Text*

(b) Sie soll der Union die Erreichung **ihrer Ziele in Bezug auf eine nachhaltige Entwicklung** ermöglichen, **unter anderem** bis 2020 die Treibhausgasemissionen um **mindestens 20 % gegenüber dem Niveau von 1990** zu senken, die Energieeffizienz um 20 % zu steigern und den Anteil der erneuerbaren Energien auf 20 % anzuheben, **um so zur Erreichung der mittel- und langfristigen Ziele der Union hinsichtlich der Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beizutragen**, und dabei eine größere Solidarität zwischen den Mitgliedstaaten gewährleisten.

## Änderungsantrag 55

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Buchstabe b a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(ba) Sie soll die Effizienz der im Rahmen dieser Verordnung eingesetzten Mittel erhöhen. Die Erreichung dieses Ziels wird anhand der von der Kommission bei der Verwaltung der Fazilität „Connecting Europe“ auf finanzieller, technischer und personeller Ebene erzielten Skalenerträge und gegebenenfalls anhand der Gesamtzahl der Vorhaben, die unter Nutzung der Synergien zwischen den Bereichen durchgeführt wurden, gemessen.**

## Änderungsantrag 56

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Buchstabe b b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(bb) Sie soll einen Beitrag leisten zur Unterstützung von Vorhaben mit einem europäischen Mehrwert und einem beträchtlichen gesellschaftlichen Nutzen, für die keine angemessene Finanzierung vom Markt bereitgestellt wird.***

## Änderungsantrag 57

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1 – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

1. ***Über die*** allgemeinen Ziele des Artikel 3 ***hinaus soll*** die Fazilität „Connecting Europe“ zur Erreichung der folgenden sektorspezifischen Ziele ***beitragen***:

1. ***Unbeschadet der*** allgemeinen Ziele des Artikel 3 ***trägt*** die Fazilität „Connecting Europe“ zur Erreichung der folgenden sektorspezifischen Ziele ***bei***:

## Änderungsantrag 58

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe a – Ziffer i

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

i) Beseitigung von Engpässen und Überbrückung fehlender Bindeglieder, zu messen anhand der Zahl neuer und verbesserter grenzübergreifender Verbindungen und beseitigter Engpässe auf Verkehrsstrecken, denen die Fazilität „Connecting Europe“ ***zugute gekommen*** ist;

i) Beseitigung von Engpässen und Überbrückung fehlender Bindeglieder, ***insbesondere auf grenzübergreifenden Abschnitten***, zu messen anhand der Zahl neuer und verbesserter grenzübergreifender Verbindungen und beseitigter Engpässe ***für alle Verkehrsträger*** auf Verkehrsstrecken, denen die Fazilität „Connecting Europe“ ***zugute gekommen*** ist;

## Änderungsantrag 59

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe a – Ziffer ii**

*Vorschlag der Kommission*

ii) Gewährleistung eines langfristig nachhaltigen und effizienten Verkehrs, zu messen anhand der Länge des **konventionellen** Eisenbahnverkehrsnetzes **in der EU-27 und der Länge des Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverkehrsnetzes** in der EU-27;

*Geänderter Text*

ii) Gewährleistung eines langfristig nachhaltigen und effizienten Verkehrs, zu messen anhand der Länge des **geschaffenen oder an die in Artikel 45 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien] ausgeführten Erfordernisse des Kernnetzes angepassten** konventionellen **Eisenbahnverkehrs- und Binnenschifffahrtsnetzes und anhand der Zahl der Stellen für die Versorgung von Fahrzeugen, die das Kernstraßennetz** in der EU-27 **benutzen, mit alternativen Energiequellen**;

**Änderungsantrag 60**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe a – Ziffer iii**

*Vorschlag der Kommission*

iii) Optimierung der Integration und Interkonnektivität der Verkehrsträger und Steigerung der **Interoperabilität** von Verkehrsdiensten. Die Erreichung dieses Ziels wird anhand der Zahl der **Häfen** und Flughäfen **gemessen**, die an das Eisenbahnverkehrsnetz angeschlossen sind.

*Geänderter Text*

iii) Optimierung der Integration und Interkonnektivität der Verkehrsträger und Steigerung der **Multimodalität und Zugänglichkeit** von Verkehrsdiensten. Die Erreichung dieses Ziels wird anhand der Zahl der **Binnen- und Seehäfen** und Flughäfen, die an das Eisenbahnverkehrsnetz angeschlossen sind, **sowie anhand der Zahl der geschaffenen multimodalen Logistikplattformen und Meeresautobahnen gemessen**.

**Änderungsantrag 61**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe a – Ziffer iii a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*iii a) Optimierung der Interoperabilität und der Sicherheit der Verkehrsträger. Die Erreichung dieses Ziels wird gemessen anhand der Zahl der Kilometer mit intelligenten Verkehrssystemen (ERTMS und RIS), anhand der Zahl der Kilometer der Linien, die der Regelspurweite angepasst wurden, und daran, inwieweit IVS im Bereich Straßenverkehr sowie SESAR und VTMISS verwirklicht wurden.*

## **Änderungsantrag 62**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe a – Ziffer iii b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*iii b) Vorbereitung auf zukünftiges Verkehrsaufkommen;*

## **Änderungsantrag 63**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe a – Ziffer iii c (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*iii c) Ermöglichung der Dekarbonisierung aller Verkehrsträger durch die Umstellung auf innovative CO<sub>2</sub>-arme und energieeffiziente Verkehrstechnologien sowie die Einführung alternativer Antriebssysteme und die Bereitstellung einer angemessenen Infrastruktur, die für die Umstellung auf eine CO<sub>2</sub>-arme Wirtschaft und ein CO<sub>2</sub>-armes Verkehrssystem erforderlich ist.*

## **Änderungsantrag 64**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe b – Ziffer i**

*Vorschlag der Kommission*

i) Förderung der weiteren Integration des Energiebinnenmarkts und der Interoperabilität der Elektrizitäts- und Erdgasnetze über Grenzen hinweg, einschließlich durch Sicherstellung, dass kein Mitgliedstaat vom europäischen Netz isoliert ist, gemessen anhand der Zahl der Vorhaben, mit denen Netze der Mitgliedstaaten tatsächlich zusammengeschlossen und interne Engpässe beseitigt werden;

*Geänderter Text*

i) ***Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit durch*** Förderung der weiteren Integration des Energiebinnenmarkts und der Interoperabilität der Elektrizitäts- und Erdgasnetze über Grenzen hinweg, einschließlich durch Sicherstellung, dass kein Mitgliedstaat vom europäischen Netz isoliert ist ***oder von einer einzigen Energiequelle abhängt***, gemessen anhand der Zahl der Vorhaben, ***die zum Wettbewerb zwischen Energiequellen und zur Preiskonvergenz auf dem Gasmarkt beitragen und*** mit denen Netze der Mitgliedstaaten tatsächlich zusammengeschlossen und interne Engpässe beseitigt werden;

**Änderungsantrag 65**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe b – Ziffer ii**

*Vorschlag der Kommission*

ii) Erhöhung der Versorgungssicherheit der Union, gemessen anhand der Entwicklung der Systemresistenz und der Sicherheit des Systembetriebs sowie der Zahl der Vorhaben, die eine Diversifizierung der Versorgungsquellen, Versorgungspartner und Versorgungsrouten ermöglichen;

*Geänderter Text*

ii) Erhöhung der Versorgungssicherheit der Union ***sowohl im Elektrizitäts- als auch im Gasbereich***, gemessen anhand der Entwicklung der Systemresistenz, ***der Effizienz*** und der Sicherheit des Systembetriebs ***und anhand der Entwicklung von intelligenten Netzen, der optimalen Nutzung der vorhandenen Energieinfrastruktur und der Integration erneuerbarer Energiequellen*** sowie der Zahl der Vorhaben, die eine Diversifizierung der Versorgungsquellen, Versorgungspartner und Versorgungsrouten ermöglichen;

**Änderungsantrag 66**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe b – Ziffer iii**



*Vorschlag der Kommission*

iii) Leistung eines Beitrags zur nachhaltigen Entwicklung und zum Schutz der Umwelt, insbesondere durch Förderung der Integration von Energien aus erneuerbaren Quellen in das **Übertragungsnetz** und die Entwicklung von Kohlendioxidnetzen, gemessen anhand der Übertragung erneuerbarer Energien vom Ort der Erzeugung zu größeren Verbrauchszentren und Speicherorten sowie anhand der Summe an CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch den Bau der Vorhaben, denen Fazilität „Connecting Europe“ *die zugute gekommen* ist, vermieden wurden.

*Geänderter Text*

iii) Leistung eines Beitrags zur nachhaltigen Entwicklung und zum Schutz der Umwelt, insbesondere durch Förderung der Integration von Energien aus erneuerbaren Quellen in das **Übertragungs- und Verteilernetz**, die **Verbesserung der Energieeffizienz und die Entwicklung von intelligenten Energienetzen** und Kohlendioxidnetzen, gemessen anhand der Übertragung erneuerbarer Energien vom Ort der Erzeugung zu größeren Verbrauchszentren und Speicherorten, **des ermöglichten Anteils der Nachfragebefriedigung, der Zahl der intelligenten Energienetze** sowie anhand der Summe an CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch den Bau der Vorhaben, denen *die* Fazilität „Connecting Europe“ *zugutegekommen* ist, vermieden wurden, **sowie der Gesamtenergiemenge aus in das europäische Energienetz eingebundenen erneuerbaren Energiequellen.**

**Änderungsantrag 67**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe c – Ziffer i**

*Vorschlag der Kommission*

i) Beschleunigte Bereitstellung schneller und ultraschneller Breitbandnetze und

*Geänderter Text*

**-i) Anregung und Schaffung von Nachfrage nach Breitbanddiensten durch Förderung des Anschlusses und der Interoperabilität nationaler öffentlicher Online-Dienstleistungen sowie des Zugangs zu solchen Netzen, gemessen am prozentualen Anteil der Bürger und Unternehmen, die öffentliche Dienstleistungen online nutzen, und der grenzübergreifenden Verfügbarkeit solcher Dienste;**

i) Beschleunigte Bereitstellung schneller und ultraschneller Breitbandnetze und

deren Annahme am Markt, einschließlich durch kleine und mittlere Unternehmen (KMU), gemessen am Niveau der Abdeckung durch Breitbandnetze **und ultraschnelle Breitbandnetze** und der Zahl der Haushalte, die Breitbandanschlüsse **über** 100 Mbit/s abonniert haben;

deren Annahme am Markt **zur Befriedigung der bestehenden und wachsenden Nachfrage, zur Überwindung der digitalen Kluft und Förderung von Wettbewerbsfähigkeit, Arbeitsplätzen und Wachstum**, einschließlich durch **Anschluss kleiner und mittlerer** Unternehmen (KMU), gemessen am Niveau der Abdeckung durch Breitbandnetze und an der Zahl der Haushalte, die Breitbandanschlüsse **zu Geschwindigkeiten von** 100 Mbit/s, **1 Gbit/s und darüber** abonniert haben;

## Änderungsantrag 68

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Die Finanzausstattung für die Durchführung der Fazilität „Connecting Europe“ wird für den Zeitraum von 2014 bis 2020 auf **50 000 000 000 EUR** festgesetzt<sup>1</sup>. Der Betrag wird wie folgt auf die in Artikel 3 genannten Bereiche aufgeteilt:

a) Verkehr: **31 694 000 000 EUR**, wovon **10 000 000 000 EUR** aus dem Kohäsionsfonds übertragen werden und gemäß dieser Verordnung in Mitgliedstaaten ausgegeben werden, die mit Mitteln des Kohäsionsfonds gefördert werden können;

b) Energie: **9 121 000 000 EUR**;

c) Telekommunikation:  
**9 185 000 000 EUR**.

---

<sup>1</sup> **Alle Zahlen in konstanten Preisen von 2011. Die entsprechenden Beträge zu**

#### *Geänderter Text*

1. **Die bis 2020 erforderlichen Investitionen für die transeuropäischen Netze in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation werden auf 970 000 000 000 EUR veranschlagt.** Die Finanzausstattung für die Durchführung der Fazilität „Connecting Europe“ wird für den Zeitraum von 2014 bis 2020 auf **[50 000 000 000 EUR]** festgesetzt<sup>1</sup>. Der Betrag wird wie folgt auf die in Artikel 3 genannten Bereiche aufgeteilt:

a) Verkehr: **[31 694 000 000 EUR]**, wovon **[10 000 000 000 EUR]** aus dem Kohäsionsfonds übertragen werden und gemäß dieser Verordnung **ausschließlich** in Mitgliedstaaten ausgegeben werden, die mit Mitteln des Kohäsionsfonds gefördert werden können;

b) Energie: **[9 121 000 000 EUR]**;

c) Telekommunikation:  
**[9 185 000 000 EUR]**.

---

<sup>1</sup> **Bis eine Einigung über den mehrjährigen Finanzrahmen 2014–2020**

*laufenden Preisen werden im Finanzbogen für Rechtsakte aufgeführt.*

*erzielt worden ist.*

## **Änderungsantrag 69**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 2**

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Die Finanzmittel der Fazilität „Connecting Europe“ **können** Ausgaben **abdecken**, die im Zusammenhang stehen mit **Vorbereitungs-, Überwachungs-, Kontroll-, Audit- und Evaluierungsaktivitäten, die für die Verwaltung des Programms und die Erreichung seiner Ziele erforderlich sind, insbesondere Studien, Sachverständigensitzungen, soweit sie mit den allgemeinen Zielen dieser Verordnung im Zusammenhang stehen, Ausgaben in Verbindung mit IT-Netzen, deren Schwerpunkte Informationsverarbeitung und -austausch sind, zusammen mit allen anderen Ausgaben für technische und administrative Unterstützung, die der Kommission für die Verwaltung des Programms entstehen.**

**Die Finanzmittel können auch** Ausgaben für technische und administrative Unterstützung **abdecken**, die erforderlich sind, um den Übergang zwischen dem Programm und den nach der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 getroffenen Maßnahmen zu gewährleisten. **Falls notwendig, können Mittelzuweisungen für ähnliche Ausgaben über das Jahr 2020**

#### *Geänderter Text*

2. Die Finanzmittel der Fazilität „Connecting Europe“ **decken** Ausgaben **ab**, die im Zusammenhang stehen mit:

**a) Aktionen zur Unterstützung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 7;**

**b) Aktionen zur Unterstützung von Programmen gemäß Artikel 2 Nummer 5 in Höhe von bis zu 1,5 %;**

**c) Ausgaben für technische und administrative Unterstützung, die erforderlich sind, um den Übergang zwischen dem Programm und den nach der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 getroffenen Maßnahmen zu gewährleisten.**

*hinaus in den Haushalt eingestellt werden, um die Verwaltung von Aktionen, die bis 31. Dezember 2020 noch nicht abgeschlossen sind, zu ermöglichen.*

## **Änderungsantrag 70**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 3**

#### *Vorschlag der Kommission*

3. Nach der Halbzeitevaluierung gemäß Artikel 26 Absatz 1 **kann die** Kommission Mittel der in Absatz 1 genannten Zuweisung zwischen den Sektoren übertragen, ausgenommen die vom Kohäsionsfonds übertragenen 10 000 000 000 EUR zur Finanzierung von Verkehrsprojekten in den Mitgliedstaaten, die vom Kohäsionsfonds gefördert werden können.

#### *Geänderter Text*

3. Nach der Halbzeitevaluierung gemäß Artikel 26 Absatz 1 **können das Europäische Parlament und der Rat auf Vorschlag der Kommission und nach Anhörung der zuständigen Ausschüsse** Mittel der in Absatz 1 genannten Zuweisung zwischen den Sektoren übertragen, ausgenommen die vom Kohäsionsfonds übertragenen **[10 000 000 000 EUR]<sup>1</sup>** zur Finanzierung von Verkehrsprojekten in den Mitgliedstaaten, die vom Kohäsionsfonds gefördert werden können.

---

<sup>1</sup> **Bis eine Einigung über den mehrjährigen Finanzrahmen 2014–2020 erzielt worden ist.**

## **Änderungsantrag 71**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 3 a (neu)**

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**3a. Die jährlichen Mittel werden vom Europäischen Parlament und dem Rat in den Grenzen des mehrjährigen Finanzrahmens bewilligt.**

## **Änderungsantrag 72**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 6 – Absatz 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**1a. Mit den Arbeitsprogrammen werden die Finanzhilfen, Beschaffungsmaßnahmen und Finanzierungsinstrumente festgelegt, die zur Finanzierung der angestrebten Prioritäten verwendet werden können.**

**Änderungsantrag 73**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 6 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

2. Die Kommission kann die in Artikel 55 Absatz 1 **Buchstabe c** der Verordnung (EU) Nr. **XXX/2012** [neue Haushaltsordnung] genannten Einrichtungen mit einem Teil der Durchführung der Fazilität „Connecting Europe“ betrauen.

2. Die Kommission kann **nach einer Folgenabschätzung** die in Artikel 55 Absatz 1 **Buchstabe a und Artikel 59** der Verordnung (EU, Euratom) Nr. **966/2012** genannten Einrichtungen mit einem Teil der Durchführung der Fazilität „Connecting Europe“ betrauen, **insbesondere die TEN-V-Exekutivagentur, wobei diese an den Bedarf einer optimalen und effizienten Verwaltung der Fazilität „Connecting Europe“ für die drei Bereiche anzupassen ist.**

**Änderungsantrag 74**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 7 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

2. Im Bereich Verkehr sind nur Aktionen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Verordnung (EU) Nr. **xxxx/2012** [TEN-V-Leitlinien] beitragen, sowie programmunterstützende Aktionen durch eine finanzielle

2. Im Bereich Verkehr sind nur Aktionen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Verordnung (EU) Nr. **xxxx/2012** [TEN-V-Leitlinien] beitragen, sowie programmunterstützende Aktionen durch eine finanzielle

Unterstützung der Europäischen Union in Form von Beschaffungsmaßnahmen und Finanzierungsinstrumenten nach dieser Verordnung förderfähig. In Form von Finanzhilfen sind nur die nachstehenden Aktionen durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union nach dieser Verordnung förderfähig:

(a) Aktionen zur Realisierung des Kernnetzes gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien], einschließlich der Einführung neuer Technologien und Innovationen gemäß **Artikel 39 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien]**;

(b) Studien zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstaben b und c der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];

(c) Aktionen zur Unterstützung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstaben a und d der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];

(d) Aktionen zur Unterstützung von Verkehrsmanagementsystemen gemäß Artikel 37 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];

(e) Aktionen zur Unterstützung von Güterverkehrsdiensten gemäß Artikel 38 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];

(f) Aktionen zur Verringerung des Güterschienenverkehrslärms durch

Unterstützung der Europäischen Union in Form von Beschaffungsmaßnahmen und Finanzierungsinstrumenten nach dieser Verordnung förderfähig. In Form von Finanzhilfen sind nur die nachstehenden Aktionen durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union nach dieser Verordnung förderfähig:

(a) Aktionen zur Realisierung des Kernnetzes gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien], einschließlich der Einführung neuer Technologien und Innovationen gemäß **dieser Verordnung, und in Teil 1 des Anhangs dieser Verordnung vorab ermittelte Prioritäten**;

(b) Studien zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstaben b und c der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien] **und zu den im Anhang III des Beschlusses Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes<sup>1</sup> aufgeführten grenzübergreifenden vorrangigen Vorhaben**;

(c) Aktionen zur Unterstützung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstaben a und d der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];

**(ca) Aktionen zur Unterstützung von städtischen Knoten des Kernnetzes**;

(d) Aktionen zur Unterstützung von Verkehrsmanagementsystemen gemäß Artikel 37 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];

(e) Aktionen zur Unterstützung von Güterverkehrsdiensten gemäß Artikel 38 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];

(f) Aktionen zur Verringerung des Güterschienenverkehrslärms durch

Nachrüstung vorhandenen Rollmaterials;

(g) programmunterstützende Aktionen.

Für verkehrsbezogene Aktionen, die einen grenzüberschreitenden Abschnitt oder einen Teil eines solchen Abschnitts betreffen, kann eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union gewährt werden, wenn zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten oder den betreffenden Mitgliedstaaten und Drittländern eine schriftliche Übereinkunft über die Fertigstellung des grenzüberschreitenden Abschnitts **besteht. Für den Ausnahmefall, dass ein Vorhaben notwendig ist, um das Netz eines benachbarten Mitgliedstaats oder eines Drittlands anzuschließen, ohne dass die Grenze tatsächlich überschritten wird, kann vom Erfordernis der schriftlichen Übereinkunft abgesehen werden.**

**Die Finanzhilfefinanzierung von Vorhaben mit bedeutenden von den Nutzern gespeisten Einnahmequellen wird hauptsächlich für Zwecke der Projektvorbereitung, insbesondere die ÖPP-Bewertung, zur Verfügung gestellt.**

Nachrüstung vorhandenen Rollmaterials, **in Abstimmung u. a. mit dem Eisenbahnsektor;**

(g) programmunterstützende Aktionen.

Für verkehrsbezogene Aktionen, die einen grenzüberschreitenden Abschnitt oder einen Teil eines solchen Abschnitts betreffen, kann eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union gewährt werden, wenn zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten oder den betreffenden Mitgliedstaaten und Drittländern eine schriftliche Übereinkunft über **den Bau oder** die Fertigstellung des grenzüberschreitenden Abschnitts **getroffen wird.**

---

<sup>1</sup> ABl. L 204, 05.08.10, S. 1.

## Änderungsantrag 75

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

3. Im Bereich Energie gelten die spezifischen Bedingungen für die Förderfähigkeit von Aktionen zur Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse mit einer finanziellen Unterstützung der Europäischen Union in Form von

*Geänderter Text*

3. Im Bereich Energie gelten die spezifischen Bedingungen für die Förderfähigkeit von Aktionen zur Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse mit einer finanziellen Unterstützung der Europäischen Union in Form von

Finanzierungsinstrumenten und Finanzhilfen nach dieser Verordnung, die in Artikel 15 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [Leitlinien für transeuropäische Energieinfrastruktur] festgelegt sind.

Finanzierungsinstrumenten und Finanzhilfen nach dieser Verordnung, die in Artikel 15 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [Leitlinien für transeuropäische Energieinfrastruktur] festgelegt sind.

***Im Einklang mit den Artikeln 14 und 15 dieser Verordnung wird im Rahmen der nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b für den Energiesektor vorgesehenen Finanzmittel der Verwendung von Finanzierungsinstrumenten Vorrang eingeräumt, um die Multiplikatorwirkung der finanziellen Unterstützung der Union zu verstärken.***

***Zu diesem Zweck stellt die Kommission sicher, dass die finanzielle Unterstützung hauptsächlich in Form von Finanzierungsinstrumenten zugewiesen wird, sofern die Marktakzeptanz ausreichend ist.***

***Finanzhilfen werden für Aktionen verwendet, die nach dem Geschäftsplan des Vorhabens und anderen insbesondere von potenziellen Investoren oder Gläubigern vorgenommenen Bewertungen kommerziell nicht tragfähig sind und für die ein Finanzierungsinstrument nicht ausreichen würde, um zu einer Investitionsentscheidung zu führen.***

***Außerdem sollte die Auswahl widerspiegeln, zu welchem Grad das Vorhaben zu mindestens einem der maßgeblichen Ziele beiträgt:***

- Förderung der weiteren Integration des Energiebinnenmarkts und der grenzübergreifenden Interoperabilität der Strom- und Gasnetze, wobei vor allem die Isolierung im Energiebereich beendet werden muss;***
- Erhöhung der Versorgungssicherheit der Union durch Erhöhung der Systemresistenz und der Sicherheit des Systembetriebs;***



***– Leistung eines Beitrags zur nachhaltigen Entwicklung und zum Schutz der Umwelt, unter anderem durch die Übertragung erneuerbarer Energien vom Ort der Erzeugung zu größeren Verbrauchszentren und Speicherorten.***

## **Änderungsantrag 76**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 3 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***3a. Im Rahmen der ersten beiden Arbeitsprogramme wird Vorhaben und Aktionen Vorrang eingeräumt, mit denen die Isolierung im Energiebereich beendet und Energieengpässe beseitigt werden sollen, wobei mindestens 75 % der gesamten nach dieser Verordnung für den Energiesektor vorgesehenen Finanzmittel Elektrizitätsinfrastrukturvorhaben zukommen sollen.***

***Mit der Fazilität „Connecting Europe“ werden außerdem durch Risikoteilungsfazilitäten, die zu den in Artikel 14 Absatz 3 beschriebenen Finanzierungsinstrumenten gehören, Vorhaben in den Bereichen erneuerbare Energien und intelligente Stromnetze (auf der Übertragungs- wie auch auf der Verteilerebene) unterstützt.***

## **Änderungsantrag 77**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

4. Im Bereich der Telekommunikation sind **alle** Aktionen zur Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und programmunterstützende Aktionen, die im

4. Im Bereich der Telekommunikation sind Aktionen zur Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und programmunterstützende Aktionen, die im

Anhang der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [INFSO-Leitlinien] aufgeführt sind, durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union **in Form von Finanzhilfen, Beschaffungsmaßnahmen und Finanzierungsinstrumenten nach dieser Verordnung** förderfähig.

Anhang der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [INFSO-Leitlinien] aufgeführt sind, durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union **wie folgt** förderfähig:

- **generische Dienste, Kerndienstplattformen und programmunterstützende Aktionen werden durch Finanzhilfen und/oder Beschaffungsmaßnahmen finanziert;**
- **Aktionen im Bereich der Breitbandnetze werden in der Regel durch Finanzierungsinstrumente finanziert;**
- **Aktionen im Bereich der Breitbandnetze können auch durch Finanzhilfen finanziert werden, d. h. Vorhaben, die die „digitale Kluft“ verringern, indem ländliche, bergige, abgelegene oder dünn besiedelte Gebiete, Inseln sowie eingeschlossene Gebiete und Gebiete in Randlage angeschlossen werden, sofern Hilfeleistungen mittels eines Finanzierungsinstruments nicht ausreichend sind, um zu einer Investitionsentscheidung zu führen.**

## Änderungsantrag 78

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 4 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**4a. Aktionen zur Umsetzung von Vorhaben von gemeinsamen Interesse, die Synergien zwischen mindestens zwei der durch die Fazilität „Connecting Europe“ berührten Sektoren mit sich bringen und die im Teil III Abschnitt a des Anhangs dargelegt sind, können finanzielle Hilfe der Union gemäß der vorliegenden Verordnung in Anspruch nehmen.**

## Änderungsantrag 79

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Arbeitsprogramme legen fest, in welcher Form Finanzhilfen zur Finanzierung der betreffenden Aktionen verwendet werden können.

#### *Geänderter Text*

Die Arbeitsprogramme **gemäß Artikel 17** legen fest, in welcher Form Finanzhilfen zur Finanzierung der betreffenden Aktionen verwendet werden können.

## Änderungsantrag 80

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 5

#### *Vorschlag der Kommission*

5. Ausgaben im Zusammenhang mit Umweltstudien bezüglich des Umweltschutzes und bezüglich der Einhaltung des Besitzstands der Europäischen Union **können** förderfähig **sein**.

#### *Geänderter Text*

5. Ausgaben im Zusammenhang mit Umweltstudien bezüglich des Umweltschutzes und bezüglich der Einhaltung des Besitzstands der Europäischen Union **sind** förderfähig.

#### *Begründung*

*Umweltverträglichkeitsprüfungen sind gemäß den Richtlinien 85/337/EG und 2001/42/EG unabdingbar und zwingend vorgeschrieben und somit förderfähig.*

## Änderungsantrag 81

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 6

#### *Vorschlag der Kommission*

6. Ausgaben im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken sind keine förderfähigen Kosten.

#### *Geänderter Text*

6. Ausgaben im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken sind keine förderfähigen Kosten, **außer bei Vorhaben, die mit aus dem Kohäsionsfonds übertragenen Mitteln finanziert werden.**

## Änderungsantrag 82

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 4 – Unterabsatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

4. Wo es zur Erreichung der Ziele eines bestimmten Vorhabens von gemeinsamem Interesse notwendig ist, können Drittländer und in Drittländern niedergelassene Stellen an Aktionen teilnehmen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse beitragen.

#### *Geänderter Text*

4. Wo es zur Erreichung der Ziele eines bestimmten Vorhabens von gemeinsamem Interesse notwendig **und ordnungsgemäß begründet** ist, können Drittländer und in Drittländern niedergelassene Stellen an Aktionen teilnehmen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse beitragen, **insbesondere wenn es um die Diversifizierung der Versorgungsquellen und die Versorgungssicherheit im Energiesektor geht.**

## Änderungsantrag 83

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

Sie erhalten keine Finanzierung nach dieser Verordnung, außer wenn dies unerlässlich ist, um die Ziele eines bestimmten Vorhabens von gemeinsamem Interesse zu erreichen.

#### *Geänderter Text*

Sie erhalten keine Finanzierung **in Form von Finanzhilfen** nach dieser Verordnung, außer wenn dies unerlässlich ist, um die Ziele eines bestimmten Vorhabens von gemeinsamem Interesse zu erreichen, **und nur wenn nachgewiesen wurde, dass die Aktion nicht mit anderen Formen finanzieller Unterstützung gefördert werden kann, die im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ oder in anderen EU-Programmen vorgesehen sind. Insbesondere bei Vorhaben der Entwicklung von Meeresautobahnen schafft die Kommission günstige Bedingungen für eine Entwicklung solcher Vorhaben mit Drittländern im Raum der Erweiterung.**

## Änderungsantrag 84

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 4 – Unterabsatz 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Falls dies erforderlich ist, um einschlägige Aktionen wirksamer durchzuführen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Drittländern gemäß den Verordnungen (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien], (EU) Nr. xxxx/2012 [Leitlinien für transeuropäische Energieinfrastruktur] und (EU) Nr. xxxx/2012 [INFSO-Leitlinien] beitragen, kann die Finanzierung nach dieser Verordnung mit einer Finanzierung zusammengelegt werden, die anderen einschlägigen Verordnungen der EU unterliegt. In einem solchen Fall kann die Kommission mittels eines Durchführungsrechtsakts einen gemeinsamen Satz von Regeln für die Durchführung beschließen.*

*entfällt*

## Änderungsantrag 85

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 6

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

6. Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogramme können zusätzlich spezifische Bestimmungen zur Einreichung von Vorschlägen enthalten.

6. Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogramme **gemäß Artikel 17** können zusätzlich spezifische Bestimmungen zur Einreichung von Vorschlägen enthalten.

## Änderungsantrag 86

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 2 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(b) hinsichtlich Finanzhilfen für Arbeiten:

i) **Eisenbahn** und **Binnenwasserstraßen**: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 20 % der förderfähigen Kosten; der Finanzierungssatz kann für Aktionen zur Beseitigung von Engpässen auf 30 % erhöht werden; der Finanzierungssatz kann für Aktionen bezüglich grenzübergreifender Abschnitte auf 40 % erhöht werden;

ii) Landverkehrsverbindungen mit **Häfen** und Flughäfen, **Aktionen zur Verringerung des Schienenverkehrslärms durch Nachrüstung vorhandenen Rollmaterials** sowie Entwicklung von Häfen und multimodalen Plattformen: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 20 % der förderfähigen Kosten.

(b) hinsichtlich Finanzhilfen für Arbeiten:

i) **bei Eisenbahn- und bei Straßenverkehrsnetzen in denjenigen Mitgliedstaaten, die auf ihrem Gebiet nicht über ein Eisenbahnnetz verfügen, oder in Mitgliedstaaten mit einem isolierten Netz gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchstabe qq der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien] ohne Schienen-Ferngüterverkehr**: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 20 % der förderfähigen Kosten; der Finanzierungssatz kann für Aktionen zur Beseitigung von Engpässen auf 30 % erhöht werden; der Finanzierungssatz kann für Aktionen bezüglich grenzübergreifender Abschnitte **und der Verbesserung der Interoperabilität des Schienenverkehrs** auf 40 % erhöht werden;

**ia) für Binnenwasserstraßen: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 30 % der förderfähigen Kosten; der Finanzierungssatz kann für Aktionen zur Beseitigung von Engpässen und für Aktionen bezüglich grenzübergreifender Abschnitte auf 40 % erhöht werden;**

ii) Landverkehrsverbindungen mit **Binnen- und Seehäfen und** Flughäfen sowie Entwicklung von Häfen und multimodalen Plattformen: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 20 % der förderfähigen Kosten;

**iiia) Aktionen zur Verringerung des Güterschienenverkehrslärms durch Nachrüstung vorhandenen Rollmaterials: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 20 % der förderfähigen Kosten bis zu einer gemeinsamen Obergrenze von 1 %**

*der Haushaltsmittel gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a;*

*iib) bessere Zugänglichkeit zu Verkehrsmitteln (Infrastruktur und Dienste) für Menschen mit Behinderung: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 30 % der förderfähigen Kosten für Anpassungsarbeiten, die 10 % der förderfähigen Gesamtarbeitskosten nicht übersteigen dürfen.*

## Änderungsantrag 87

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 2 – Buchstaben c und c a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

(c) hinsichtlich Finanzhilfen für Verkehrsmanagementsysteme und Dienste:

i) Europäisches System für das Eisenbahnverkehrsmanagement (ERTMS): die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union **beträgt** höchstens 50 % der förderfähigen Kosten;

ii) **Verkehrsmanagementsysteme, Güterverkehrsdienste**, sichere Parkplätze im Kernstraßennetz **sowie Aktionen zur**

#### *Geänderter Text*

(c) hinsichtlich Finanzhilfen für Verkehrsmanagementsysteme und Dienste:

i) Europäisches System für das Eisenbahnverkehrsmanagement (ERTMS), **Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste (RIS) und Überwachungs- und Informationssysteme für den Schiffsverkehr (VTMIS), SESAR und Straßenverkehrsmanagementsysteme (IVS): für Komponenten an Land beträgt** die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union höchstens 50 % der förderfähigen Kosten; **für Fahrzeugausrüstung beträgt die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union höchstens 40 % der förderfähigen Kosten für ERTMS und 20 % der förderfähigen Kosten für RIS, VTMIS, SESAR und IVS im Straßenverkehrssektor bis zu einer gemeinsamen Obergrenze von 5 % der Haushaltsmittel gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a;**

ii) **Güter- und kombinierte Verkehrsdienste und** sichere Parkplätze im Kernstraßennetz: die finanzielle

**Unterstützung der Entwicklung von Meeresautobahnen:** die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 20 % der förderfähigen Kosten.

Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 20 % der förderfähigen Kosten;

**ii) Aktionen zur Unterstützung der Entwicklung von Meeresautobahnen: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 30 % der förderfähigen Kosten;**

**(ca) hinsichtlich Finanzhilfen für Aktionen zur Förderung neuer Technologien und Innovationen für alle Verkehrsträger: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 20 % der förderfähigen Kosten.**

## Änderungsantrag 88

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 3 – Buchstaben a und b

#### *Vorschlag der Kommission*

(a) die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 50 % der förderfähigen Kosten von Studien **und/oder** Arbeiten;

(b) Kofinanzierungssätze können auf höchstens **80 %** erhöht werden für Aktionen, die auf der Grundlage der in **Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [Leitlinien für transeuropäische Energieinfrastruktur]** genannten Sachlage einen hohen Grad an regionaler oder EU-weiter Versorgungssicherheit bieten **oder** die Solidarität der Europäischen Union stärken **oder hochinnovative Lösungen umfassen.**

#### *Geänderter Text*

(a) die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 50 % der förderfähigen Kosten von Studien **und 40 % der förderfähigen Kosten von** Arbeiten;

(b) Kofinanzierungssätze können auf höchstens **70 %** erhöht werden für Aktionen, die auf der Grundlage der in **Artikel 7** genannten Sachlage einen hohen Grad an regionaler oder EU-weiter Versorgungssicherheit bieten, die Solidarität der Europäischen Union stärken **und/oder zur nachhaltigen Entwicklung und zum Schutz der Umwelt beitragen, insbesondere intelligente Netze.**

## Änderungsantrag 89



**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Absatz 4 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

(a) Aktionen im Bereich Breitbandnetze: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens **50 %** der förderfähigen Kosten;

*Geänderter Text*

(a) Aktionen im Bereich Breitbandnetze: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens **40 %** der förderfähigen Kosten;

**Änderungsantrag 90**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Absatz 5**

*Vorschlag der Kommission*

5. Die **oben genannten** Kofinanzierungssätze können um bis zu 10 Prozentpunkte angehoben werden für Aktionen, die **sektorübergreifende Synergien aufweisen, Ziele bezüglich der Abschwächung des Klimawandels erreichen, die Klimaresistenz erhöhen oder die Treibhausgasemissionen verringern.**

Diese Anhebung gilt nicht für in Artikel 11 genannte Kofinanzierungssätze.

*Geänderter Text*

5. Die Kofinanzierungssätze können um bis zu 10 Prozentpunkte **gegenüber den in den Absätzen 2, 3 und 4 vorgesehenen Prozentsätzen** angehoben werden für Aktionen, die Synergien **zwischen mindestens zwei der durch die Fazilität „Connecting Europe“ berührten Sektoren mit sich bringen.**

Diese Anhebung gilt nicht für in Artikel 11 genannte Kofinanzierungssätze.

**Für diese Aktionen stammt die finanzielle Unterstützung durch die Europäische Union aus den Haushaltsmitteln der in Artikel 5 Absatz 1 vorgesehenen Bereiche und steht im Verhältnis zum Gewicht jedes Bereichs in der Aktion.**

**Die Kommission legt in den Jahres- und Mehrjahresprogrammen gemäß Artikel 17 die Kriterien zur Bewilligung der in diesem Artikel festgelegten Kofinanzierungssätze vor. Zu diesem Zweck erarbeitet sie eine Methode zur Bewertung dieser Kriterien.**

**Änderungsantrag 91**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 10 – Absatz 6**

*Vorschlag der Kommission*

6. Der Betrag der finanziellen Unterstützung für die ausgewählten Aktionen **wird** auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse eines jeden Projekts, der verfügbaren Haushaltsmittel und der angestrebten möglichst großen Hebelwirkung der EU-Mittel angepasst.

*Geänderter Text*

6. Der Betrag der finanziellen Unterstützung für die ausgewählten Aktionen **kann** auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse eines jeden Projekts, der verfügbaren Haushaltsmittel und der angestrebten möglichst großen Hebelwirkung der EU-Mittel angepasst **werden**.

**Änderungsantrag 92**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 11 – Absätze 1, 2 und 2 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

1. Bezüglich der 10 000 000 000 EUR, die vom Kohäsionsfonds übertragen werden [Verordnung XXX Artikel XX] und in den Mitgliedstaaten, die durch den Kohäsionsfonds gefördert werden können, auszugeben sind, erfolgen spezifische Aufrufe für Vorhaben zur Schaffung des Kernnetzes ausschließlich in Mitgliedstaaten, die durch den Kohäsionsfonds gefördert werden können.

2. Die für den Bereich Verkehr nach dieser Verordnung geltenden Bestimmungen gelten ebenfalls für diese spezifischen Aufrufe. **Bei der Durchführung der Aufrufe ist denjenigen Vorhaben größtmögliche Priorität einzuräumen**, die die nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds **einhalten**.

*Geänderter Text*

1. Bezüglich der 10 000 000 000 EUR, die vom Kohäsionsfonds übertragen werden [Verordnung XXX Artikel XX] und **ausschließlich** in den Mitgliedstaaten, die durch den Kohäsionsfonds gefördert werden können, auszugeben sind, erfolgen spezifische Aufrufe für Vorhaben zur Schaffung des Kernnetzes **(und insbesondere die Korridore des Kernnetzes) oder in Bezug auf horizontale Prioritäten** ausschließlich in Mitgliedstaaten, die durch den Kohäsionsfonds gefördert werden können.

2. Die für den Bereich Verkehr nach dieser Verordnung geltenden Bestimmungen gelten ebenfalls für diese spezifischen Aufrufe. **Bis zum 31. Dezember 2016 wird die Auswahl der Projekte, die für Finanzmittel in Frage kommen, unter Berücksichtigung der nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds durchgeführt. Die im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ bereitgestellten Mittel, die nicht für ein Verkehrsinfrastrukturprojekt**

*gebunden sind, werden ab dem 1. Januar 2017 allen Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt, die für Mittel aus dem Kohäsionsfonds zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten gemäß dieser Verordnung in Frage kommen.*

*2a. Zur Unterstützung von Mitgliedstaaten, die mit Mitteln aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden können und die sich Schwierigkeiten im Hinblick auf eine ausgereifte und/oder qualitativ hochwertige und mit einem Mehrwert für die Union versehene Projektgestaltung gegenüber sehen können, muss den programmunterstützenden Aktionen unter der Infrastrukturfazilität „Connecting Europe“ besondere Beachtung zukommen, mit denen die Stärkung der institutionellen Kapazität und der Effizienz der öffentlichen Verwaltung und des Staatsdienstes mit Bezug auf die Entwicklung und Durchführung der Vorhaben, die in Anhang 1 dieser Verordnung aufgelistet sind, angestrebt wird. Zur Sicherstellung der größtmöglichen Ausschöpfung aller zugewiesenen Mittel in den Mitgliedstaaten, die durch Mittel aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden können, kann die Kommission zusätzliche Aufrufe veranlassen.*

## **Änderungsantrag 93**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 3**

#### *Vorschlag der Kommission*

3. Abweichend von Artikel 10 sind die Finanzierungshöchstsätze bezüglich der vom Kohäsionsfonds übertragenen 10 000 000 000 EUR [Verordnung XXX Artikel XXX] zur Ausgabe in Mitgliedstaaten, die vom Kohäsionsfonds gefördert werden können, die für den

#### *Geänderter Text*

3. Abweichend von Artikel 10 sind die Finanzierungshöchstsätze bezüglich der vom Kohäsionsfonds übertragenen 10 000 000 000 EUR [Verordnung XXX Artikel XXX] **ausschließlich** zur Ausgabe in Mitgliedstaaten, die vom Kohäsionsfonds gefördert werden können,

Kohäsionsfonds anwendbaren Finanzierungshöchstsätze gemäß Artikel 22 und Artikel 110 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [Verordnung mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds, für die der Gemeinsame Strategische Rahmen gilt, sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006] für die folgenden Aktionen:

- (a) hinsichtlich Finanzhilfen für Studien;
- (b) hinsichtlich Finanzhilfen für Arbeiten:
  - i) Eisenbahn und Binnenwasserstraßen;
  - ii) Aktionen zur Unterstützung grenzübergreifender Straßenabschnitte;
- iii) Landverkehrsverbindungen mit **Häfen** und Flughäfen, Entwicklung von multimodalen Plattformen und Häfen;

(c) hinsichtlich Finanzhilfen für Verkehrsmanagementsysteme und Dienste:

- i) Europäisches System für das Eisenbahnverkehrsmanagement (ERTMS);

die für den Kohäsionsfonds anwendbaren Finanzierungshöchstsätze gemäß Artikel 22 und Artikel 110 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [Verordnung mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds, für die der Gemeinsame Strategische Rahmen gilt, sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006] für die folgenden Aktionen:

- (a) hinsichtlich Finanzhilfen für Studien;
- (b) hinsichtlich Finanzhilfen für Arbeiten:
  - i) Eisenbahn und Binnenwasserstraßen;
  - ii) Aktionen zur Unterstützung grenzübergreifender Straßenabschnitte **und – in den Mitgliedstaaten, die nicht über ein Eisenbahnnetz verfügen – des TEN-V-Strabennetzes;**
  - iii) Landverkehrsverbindungen mit **See- und Binnenhäfen und** Flughäfen, Entwicklung von multimodalen Plattformen, **einschließlich Vorrichtungen zur automatischen Änderung der Spurweite,** und Häfen, **sowie Anschlusspunkten, wobei der Schwerpunkt auf Schienenanschlüssen liegt;**

(c) hinsichtlich Finanzhilfen für Verkehrsmanagementsysteme und Dienste:

- i) Europäisches System für das Eisenbahnverkehrsmanagement (ERTMS), **Binnenschiffahrtsweginformationssysteme (RIS) und Überwachungs- und Informationssysteme für den Schiffsverkehr (VTMIS), SESAR und IVS**

*im Verkehrssektor;*

*ii) Verkehrsmanagementsysteme.*

*ii) Aktionen zur Unterstützung der Entwicklung von Meeresautobahnen:*

*(ca) hinsichtlich Finanzhilfen für Aktionen zur Förderung neuer Technologien und Innovationen für alle Verkehrsträger.*

## Änderungsantrag 94

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Die Kommission streicht — außer in hinreichend begründeten Fällen — die finanzielle Unterstützung für **Aktionen**, die nicht innerhalb eines Jahres nach dem in den Bedingungen für die Bewilligung der finanziellen Unterstützung genannten Anfangstermin angelaufen sind.

2. Die Kommission kann die finanzielle Unterstützung gemäß den Bedingungen der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [*neue Haushaltsordnung*] aussetzen, herabsetzen, zurückfordern oder einstellen, insbesondere

(a) falls hinsichtlich der Bestimmungen des EU-Rechts eine Unregelmäßigkeit bei der Durchführung der Aktion aufgetreten ist;

(b) falls eine der Bedingungen für die Bewilligung der Finanzhilfe missachtet wurde, insbesondere falls eine größere Änderung, die die Natur eines Vorhabens oder einer Aktion betrifft, ohne Zustimmung der Kommission vorgenommen wurde;

#### *Geänderter Text*

1. Die Kommission streicht – außer in hinreichend begründeten Fällen – die finanzielle Unterstützung für **Studien**, die nicht innerhalb eines Jahres nach dem in den Bedingungen für die Bewilligung der finanziellen Unterstützung genannten Anfangstermin angelaufen sind, **und für alle anderen Aktionen, die gemäß dieser Verordnung eine finanzielle Unterstützung erhalten können, die nicht innerhalb von zwei Jahren nach diesem Termin angelaufen sind.**

2. Die Kommission kann die finanzielle Unterstützung gemäß den Bedingungen der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 aussetzen, herabsetzen, zurückfordern oder einstellen, insbesondere

(a) falls hinsichtlich der Bestimmungen des EU-Rechts eine Unregelmäßigkeit bei der Durchführung der Aktion aufgetreten ist;

(b) falls eine der Bedingungen für die Bewilligung der Finanzhilfe missachtet wurde, insbesondere falls eine größere Änderung, die die Natur eines Vorhabens oder einer Aktion betrifft, ohne Zustimmung der Kommission vorgenommen wurde;

(c) nach einer Evaluierung des Projektfortschritts, insbesondere im Fall größerer Verzögerungen bei der Durchführung der Aktion.

3. Die Kommission kann die Rückzahlung der erteilten Finanzhilfe verlangen, falls zwei Jahre nach dem in den Bedingungen für die Bewilligung der Finanzhilfe genannten Fertigstellungstermin die Durchführung der Aktion, für die die Finanzhilfe gewährt wurde, noch nicht abgeschlossen ist.

4. Bevor die Kommission einen der in den Absätzen 1, 2 und 3 vorgesehenen Beschlüsse fasst, prüft sie den jeweiligen Fall und informiert die betroffenen Empfänger, so dass diese innerhalb einer bestimmten Frist Stellung nehmen können.

(c) nach einer Evaluierung des Projektfortschritts, insbesondere im Fall größerer Verzögerungen bei der Durchführung der Aktion.

3. Die Kommission kann die Rückzahlung der erteilten Finanzhilfe verlangen, falls zwei Jahre nach dem in den Bedingungen für die Bewilligung der Finanzhilfe genannten Fertigstellungstermin die Durchführung der Aktion, für die die Finanzhilfe gewährt wurde, noch nicht abgeschlossen ist, **außer wenn dies nachweislich auf höhere Gewalt zurückzuführen ist.**

4. Bevor die Kommission einen der in den Absätzen 1, 2 und 3 vorgesehenen Beschlüsse fasst, prüft sie den jeweiligen Fall und informiert die betroffenen Empfänger, so dass diese innerhalb einer bestimmten Frist Stellung nehmen können. **Sie übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat alle Beschlüsse, die bei der Annahme der Jahresarbeitsprogramme gemäß Artikel 17 gefasst wurden.**

## Änderungsantrag 95

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1 – Buchstabe a

#### *Vorschlag der Kommission*

(a) können spezifische Bedingungen vorsehen, wie den Ort der Leistung der Aktivitäten, die Gegenstand der Beschaffung sind, wenn dies durch die Ziele der Aktionen begründet ist und solche Bedingungen nicht gegen die Grundsätze des öffentlichen Beschaffungswesens verstoßen;

#### *Geänderter Text*

(a) können spezifische Bedingungen vorsehen, wie den Ort der Leistung der Aktivitäten, die Gegenstand der Beschaffung sind, wenn dies durch die Ziele der Aktionen begründet ist und solche Bedingungen nicht gegen die Grundsätze des öffentlichen Beschaffungswesens **der Union** verstoßen;

## Änderungsantrag 96

### Vorschlag für eine Verordnung

## Artikel 14 – Absatz 1

### *Vorschlag der Kommission*

1. Finanzierungsinstrumente, die gemäß Titel VIII der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [*neue Haushaltsordnung*] eingerichtet wurden, können verwendet werden, um Stellen, die Aktionen als Beitrag zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Definition in den Verordnungen (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien], (EU) Nr. XXXX/2012 [Leitlinien für transeuropäische Infrastruktur] und (EU) Nr. XXXX/2012 [INFSO-Leitlinien] und zur Erreichung der Ziele dieser Vorhaben durchführen, den Zugang zu einer Finanzierung zu erleichtern. **Die Finanzierungsinstrumente werden auf Vorabbewertungen von Marktunzulänglichkeiten oder suboptimale Investitionsbedingungen und Investitionserfordernisse gestützt.**

### Änderungsantrag 97

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 3 – Einleitung**

### *Vorschlag der Kommission*

3. Zur Verwendung können folgende Finanzierungsinstrumente kommen:

### Änderungsantrag 98

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 3 – Buchstabe b**

### *Vorschlag der Kommission*

(b) Darlehen und/oder Bürgschaften, die durch Risikoteilungsinstrumente gestützt werden, einschließlich Verbesserungsmechanismen für

### *Geänderter Text*

1. Finanzierungsinstrumente, die gemäß Titel VIII der Verordnung (EU, *Euratom*) Nr. 966/2012 eingerichtet wurden, können verwendet werden, um Stellen, die Aktionen als Beitrag zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Definition in den Verordnungen (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien], (EU) Nr. XXXX/2012 [Leitlinien für transeuropäische Infrastruktur] und (EU) Nr. XXXX/2012 [INFSO-Leitlinien] und zur Erreichung der Ziele dieser Vorhaben durchführen, den Zugang zu einer Finanzierung zu erleichtern.

### *Geänderter Text*

3. Zur Verwendung können **insbesondere** folgende Finanzierungsinstrumente kommen:

### *Geänderter Text*

(b) Darlehen und/oder Bürgschaften, die durch Risikoteilungsinstrumente gestützt werden, einschließlich **u. a.** Verbesserungsmechanismen für

Projektanleihen, die von einer Finanzinstitution aus eigenen Mitteln mit einem Beitrag der Europäischen Union für die Bereitstellung und/oder Zuweisung von Kapital ausgegeben werden;

Projektanleihen (*durch Unterstützung einzelner Vorhaben oder Portfolios von Vorhaben*), die von einer Finanzinstitution aus eigenen Mitteln mit einem Beitrag der Europäischen Union für die Bereitstellung und/oder Zuweisung von Kapital ausgegeben werden;

## Änderungsantrag 99

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 3 – Buchstabe c

*Vorschlag der Kommission*

(c) *sonstige* Finanzierungsinstrumente.

*Geänderter Text*

(c) sonstige Finanzierungsinstrumente, *sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:*

- *Übereinstimmung mit der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012; und*
- *Übereinstimmung mit den Zielen dieser Verordnung;*

*die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 25 dieser Verordnung bezüglich der in Buchstabe c dieses Absatzes genannten Finanzierungsinstrumente zu erlassen;*

## Änderungsantrag 100

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 3 – Buchstabe c a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(ca) Finanzierungsinstrumente zur Förderung privater Investitionen für die Einführung innovativer Technologien mit erhöhtem Investitionsrisiko.*

## Änderungsantrag 101

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15



1. **Mit** Finanzierungsinstrumenten **unterstützte Aktionen** werden in der Reihenfolge ihrer **Vorlage** bedient und müssen eine sektorale **Diversifizierung im Einklang mit den Artikeln 3 und 4 sowie schrittweise eine** geografische Diversifizierung **bezüglich der** Mitgliedstaaten anstreben.

2. Die Europäische Union, jeder Mitgliedstaat oder andere Investoren können eine finanzielle Unterstützung zusätzlich zu Beiträgen bereitstellen, die durch die Verwendung von Finanzierungsinstrumenten aufgebracht wurden, sofern die Kommission etwaigen Änderungen der Kriterien für die Förderfähigkeit von Aktionen und/oder der Investitionsstrategie des Instruments zustimmt, die aufgrund des zusätzlichen Beitrags gegebenenfalls erforderlich sind.

3. Mit den Finanzierungsinstrumenten ist eine **Bewahrung des Werts** der mit Haushaltsmitteln der Europäischen Union bereitgestellten Aktiva **anzustreben**. Die Finanzierungsinstrumente können **annehmbare** Renditen generieren, **um die Ziele der anderen Partner oder Investoren zu erfüllen**.

1. **Aktionen, die gemäß Artikel 17 dieser Verordnung durch eine Unterstützung in Form von** Finanzierungsinstrumenten **förderfähig sind**, werden in der Reihenfolge ihrer **Fälligkeit** bedient und müssen eine sektorale **und** geografische Diversifizierung **in den** Mitgliedstaaten anstreben **und den folgenden Kriterien entsprechen:**

– **europäischen Mehrwert erbringen;**

– **den Zielen der Strategie Europa 2020 entsprechen;**

– **sicherstellen, dass keine Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt entstehen;**

– **im Hinblick auf die EU-Unterstützung eine Hebelwirkung aufweisen.**

2. Die Europäische Union, jeder Mitgliedstaat oder andere Investoren können eine finanzielle Unterstützung zusätzlich zu Beiträgen bereitstellen, die durch die Verwendung von Finanzierungsinstrumenten aufgebracht wurden, sofern die Kommission etwaigen Änderungen der Kriterien für die Förderfähigkeit von Aktionen und/oder der Investitionsstrategie des Instruments zustimmt, die aufgrund des zusätzlichen Beitrags gegebenenfalls erforderlich sind.

3. Mit den Finanzierungsinstrumenten ist eine **Verstärkung** der **Multiplikatorwirkung der Ausgaben der Union anzustreben, indem zusätzliche Mittel von öffentlichen und privaten Investoren angezogen werden, wobei der Wert der** mit Haushaltsmitteln der Europäischen Union bereitgestellten Aktiva **zu bewahren ist**. Die Finanzierungsinstrumente können Renditen generieren, **ohne deshalb die Realisierung der im Rahmen dieser Verordnung geförderten Aktionen zu behindern**.

4. Finanzierungsinstrumente können mit Finanzhilfen kombiniert werden, die mit Haushaltsmitteln der Europäischen Union, einschließlich gemäß dieser Verordnung, finanziert werden.

5. In den Arbeitsprogrammen können in Anbetracht der spezifischen Anforderungen der jeweiligen Sektoren zusätzliche Bedingungen festgelegt werden.

6. Im Einklang mit Artikel 18 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [*neue Haushaltsordnung*] werden Einnahmen und Rückzahlungen, die durch ein Finanzierungsinstrument generiert werden, diesem Finanzierungsinstrument zugeordnet. **Bei Finanzierungsinstrumenten, die bereits im mehrjährigen Finanzrahmen für den Zeitraum 2007-2013 eingerichtet wurden, werden durch in diesem Zeitraum begonnene Maßnahmen generierte Einnahmen und Rückzahlungen dem Finanzierungsinstrument im Zeitraum 2014-2020 zugeordnet.**

## Änderungsantrag 102

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absätze 1 und 2

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Die Kommission **nimmt** Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogramme für jeden Sektor **an**. Die Kommission kann auch Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogramme **annehmen**, die für mehr als einen Sektor gelten. **Die betreffenden Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren des Artikels 24 Absatz 2 erlassen.**

2. Die Mehrjahresarbeitsprogramme sind

#### 4. **Unterschiedliche**

Finanzierungsinstrumente können mit Finanzhilfen kombiniert werden, die mit Haushaltsmitteln der Europäischen Union, einschließlich gemäß dieser Verordnung, finanziert werden, **wenn dies für die Tragfähigkeit des Projekts notwendig ist.**

5. In den Arbeitsprogrammen können in Anbetracht der spezifischen Anforderungen der jeweiligen Sektoren zusätzliche Bedingungen festgelegt werden.

6. Im Einklang mit Artikel 18 Absatz 2 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 werden Einnahmen und Rückzahlungen, die durch ein Finanzierungsinstrument generiert werden, diesem Finanzierungsinstrument **für die Dauer dieser Verordnung** zugeordnet.

#### *Geänderter Text*

1. Die Kommission **erlässt delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 25 bezüglich der** Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogramme für jeden Sektor. Die Kommission kann auch **delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 25 bezüglich der** Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogramme **erlassen**, die für mehr als einen Sektor gelten.

2. Die Mehrjahresarbeitsprogramme sind

mindestens zur Halbzeit zu überprüfen.  
Falls notwendig **ändert** die Kommission  
**das Mehrjahresarbeitsprogramm durch  
einen Durchführungsrechtsakt. Die  
betreffenden Durchführungsrechtsakte  
werden nach dem Prüfverfahren des  
Artikels 24 Absatz 2 erlassen.**

mindestens zur Halbzeit zu überprüfen.  
Falls notwendig **erlässt** die Kommission  
**delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 25  
zur Änderung des Mehrjahresprogramms.**

### **Änderungsantrag 103**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 3 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**3a. Im Bereich Verkehr werden  
mindestens vier bis fünf Prozent der in  
Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a genannten  
Haushaltsmittel in Form von innovativen  
Finanzierungsinstrumenten eingesetzt.**

### **Änderungsantrag 104**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**4. Die Mehrjahresarbeitsprogramme im  
Bereich Energie und Telekommunikation  
geben eine strategische Orientierung im  
Bereich der Vorhaben von gemeinsamem  
Interesse und können spezifische  
Vorhaben von gemeinsamem Interesse  
einschließen.**

**entfällt**

### **Änderungsantrag 105**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 6**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

6. Die Kommission handelt bei der  
Aufstellung der

6. Die Kommission handelt bei der  
Aufstellung der

Mehrjahresarbeitsprogramme und sektorbezogenen Jahresarbeitsprogramme im Einklang mit dem in Absatz 1 genannten Verfahren und bestimmt die Auswahl- und Zuschlagskriterien gemäß den Zielen und Prioritäten, die **wie folgt** festgelegt sind:

Mehrjahresarbeitsprogramme und sektorbezogenen Jahresarbeitsprogramme im Einklang mit dem in Absatz 1 genannten Verfahren und bestimmt die Auswahl- und Zuschlagskriterien gemäß den Zielen und Prioritäten, die **in den Artikeln 3 und 4 dieser Verordnung und in den Verordnungen (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien], (EU) Nr. xxx/2012 [Leitlinien für transeuropäische Energieinfrastruktur] oder (EU) Nr. xxx/2012 [INFSO-Leitlinien]** festgelegt sind. **Folgende Faktoren sind zu berücksichtigen:**

**(a) die Ausgereiftheit der Aktion in den Entwicklungs- und Vorbereitungsphasen des Vorhabens und die Ordnungsmäßigkeit der vorgeschlagenen Umsetzung;**

**(b) die Hebelwirkung der Unterstützung der Union auf öffentliche und private Investitionen und den Binnenmarkt.**

**(c) die Notwendigkeit, bestimmte finanzielle Hürden zu überwinden, und die unzureichende Marktfinanzierung in Verbindung mit der Art oder der Dringlichkeit des Vorhabens;**

**(d) Kosten und Nutzen einschließlich der Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft, den Ausstoß von Treibhausgasen und/oder anderer Auswirkungen auf die Umwelt und der Barrierefreiheit;**

**(e) die grenzüberschreitende Dimension und die Fähigkeit, die Isolierung von Mitgliedstaaten zu mindern oder zu beenden.**

**(a) für den Bereich Verkehr in der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];**

**(b) für den Bereich Energie in der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [Leitlinien für transeuropäische Energieinfrastruktur];**

*(c) für den Bereich Telekommunikation  
in der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012  
[INFSO-Leitlinien].*

## Änderungsantrag 106

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 7

*Vorschlag der Kommission*

7. Die Arbeitsprogramme werden koordiniert, um Synergien zwischen den Sektoren Verkehr, Energie und Telekommunikation zu nutzen, insbesondere auf Gebieten wie intelligente Energienetze, Elektromobilität, intelligente und nachhaltige Verkehrssysteme. Es können Aufrufe zur Einreichung von Vorschlägen angenommen werden, die mehrere Sektoren betreffen.

*Geänderter Text*

7. Die Arbeitsprogramme werden koordiniert, um Synergien zwischen den Sektoren Verkehr, Energie und Telekommunikation zu nutzen, insbesondere auf Gebieten wie intelligente Energienetze, Elektromobilität, intelligente und nachhaltige Verkehrssysteme, ***gemeinsame Wegerechte oder Kopplung der Infrastrukturen***. Es können Aufrufe zur Einreichung von Vorschlägen angenommen werden, die mehrere Sektoren betreffen, ***wobei die Mittelzuweisungen für jeden Sektor gemäß Artikel 5 Absatz 1 entsprechend dem Anteil jedes Sektors an den angestrebten Aktionen gewichtet werden***.

## Änderungsantrag 107

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

Der vorläufige Zeitplan für die Zuweisung der verschiedenen Jahrestanchen wird den Empfängern der Finanzhilfen und, falls für Finanzierungsinstrumente anwendbar, den betreffenden Finanzinstitutionen mitgeteilt.

*Geänderter Text*

Der vorläufige Zeitplan für die Zuweisung der verschiedenen Jahrestanchen wird den Empfängern der Finanzhilfen, ***den betreffenden Mitgliedstaaten und dem Europäischen Parlament*** und, falls für Finanzierungsinstrumente anwendbar, den betreffenden Finanzinstitutionen mitgeteilt.

## Änderungsantrag 108

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 19 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

Mittel, die am Ende des Haushaltsjahrs, für das sie in den Haushaltsplan eingestellt wurden, werden automatisch auf das Folgejahr übertragen.

*Geänderter Text*

Mittel, die am Ende des Haushaltsjahrs, für das sie in den Haushaltsplan eingestellt wurden, *nicht in Anspruch genommen worden sind*, werden **gemäß Artikel 9 und 10 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012** automatisch auf das Folgejahr übertragen.

**Änderungsantrag 109**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 20 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 25 bezüglich der Hinzufügung oder Änderung der im Anhang enthaltenen Listen zu erlassen./

*Geänderter Text*

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 25 bezüglich der Hinzufügung oder Änderung der im Anhang enthaltenen Listen **und zur Annahme der Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogramme für jeden Bereich oder mehrere Bereiche gemäß Artikel 17** zu erlassen.

**Änderungsantrag 110**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 21 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

Die Mitgliedstaaten führen die technische Überwachung und finanzielle Kontrolle der **Vorhaben in den Bereichen Verkehr und Energie in** enger Zusammenarbeit mit der Kommission aus und bescheinigen die tatsächlich angefallenen Kosten und die Übereinstimmung der für die Vorhaben oder Teilvorhaben angefallenen Aufwendungen. Die Mitgliedstaaten können die Teilnahme der Kommission an

*Geänderter Text*

Die Mitgliedstaaten führen die technische Überwachung und finanzielle Kontrolle der **Aktionen** in enger Zusammenarbeit mit der Kommission aus und bescheinigen die tatsächlich angefallenen Kosten und die Übereinstimmung der für die Vorhaben oder Teilvorhaben angefallenen Aufwendungen. Die Mitgliedstaaten können die Teilnahme der Kommission an

Kontrollen vor Ort verlangen.

Kontrollen vor Ort verlangen.

## Änderungsantrag 111

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Inbesondere im Bereich Telekommunikation bemühen sich die nationalen Regulierungsbehörden nach besten Kräften, die erforderliche Rechtssicherheit und Investitionsbedingungen sicherzustellen, die die Durchführung von mit finanzieller Unterstützung der Europäischen Union nach dieser Verordnung geförderten Vorhaben erleichtern.***

***entfällt***

*Begründung*

*Zur Vereinfachung sollten die Vorschriften bezüglich der Verantwortlichkeiten der Mitgliedstaaten für alle drei Bereiche harmonisiert werden.*

## Änderungsantrag 112

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21 – Absatz 4

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission ***laufend, gegebenenfalls*** mittels ***der*** interaktiven geografischen und ***technischen Informationssysteme***, welches im Fall der transeuropäischen Verkehrsnetze das TENtec ist, über die Fortschritte bei der Durchführung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse und der hierfür getätigten Investitionen, einschließlich des Betrags der für Klimaschutzziele verwendeten Unterstützung.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission ***regelmäßig mindestens einmal im Jahr*** mittels ***eines*** interaktiven geografischen, ***technischen, öffentlichen*** und ***leicht zugänglichen Informationssysteme***, welches im Fall der transeuropäischen Verkehrsnetze das TENtec ist, über die Fortschritte bei der Durchführung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse und der hierfür getätigten Investitionen, einschließlich des Betrags der für Klimaschutzziele verwendeten Unterstützung. ***Auf dieser Grundlage veröffentlicht die Kommission***

***Informationen über die einzelnen Vorhaben im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, gegebenenfalls einschließlich der Formen und Beträge der Kofinanzierung der Union und des Fortschritts jedes Vorhabens, und aktualisiert diese Informationen mindestens einmal jährlich. Zu diesem Zweck stellt die EIB der Kommission relevante Informationen zur Verfügung, wobei sie vertrauliche Geschäftsdaten schützt.***

## **Änderungsantrag 113**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absatz 1**

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Die Kommission gewährleistet bei der Durchführung der nach dieser Verordnung finanzierten Aktionen den Schutz der finanziellen Interessen der Union durch geeignete Präventivmaßnahmen gegen Betrug, Korruption und sonstige rechtswidrige Handlungen, durch wirksame Kontrollen und – bei Feststellung von Unregelmäßigkeiten – Wiedereinziehung zu Unrecht gezahlter Beträge sowie gegebenenfalls durch wirksame, angemessene und abschreckende Sanktionen.

#### *Geänderter Text*

1. Die Kommission gewährleistet bei der Durchführung der nach dieser Verordnung finanzierten Aktionen den Schutz der finanziellen Interessen der Union, ***indem sie sicherstellt, dass die Kosten für Infrastrukturen der gleichen Art in den verschiedenen Mitgliedstaaten nicht unverhältnismäßig ausfallen, wobei die ortsüblichen Preise entsprechend berücksichtigt werden***, sowie durch geeignete Präventivmaßnahmen gegen Betrug, Korruption und sonstige rechtswidrige Handlungen, durch wirksame Kontrollen und – bei Feststellung von Unregelmäßigkeiten – Wiedereinziehung zu Unrecht gezahlter Beträge sowie gegebenenfalls durch wirksame, angemessene und abschreckende Sanktionen.

#### *Begründung*

*Es muss weitestmöglich gewährleistet werden, dass die Kosten für Infrastrukturprojekte, die mit EU-Mitteln finanziert werden, in den verschiedenen Mitgliedstaaten einheitlich sind, und zwar auf der Grundlage der Arbeits- und Materialkosten vor Ort.*



## Änderungsantrag 114

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

3. Der Ausschuss gewährleistet eine horizontale Übersicht über die in Artikel 17 genannten Arbeitsprogramme, um sicherzustellen, dass diese konsistent sind und Synergien zwischen verschiedenen Sektoren ermittelt und **genutzt** werden.

#### *Geänderter Text*

3. Der Ausschuss gewährleistet eine horizontale Übersicht über die in Artikel 17 genannten Arbeitsprogramme, um sicherzustellen, dass diese konsistent sind und Synergien zwischen verschiedenen Sektoren ermittelt, **genutzt** und **bewertet** werden, **und bemüht sich insbesondere darum, in den Aufrufen zur Einreichung von Vorschlägen, die mehrere Sektoren betreffen, und bei der Festsetzung der Kofinanzierungssätze für Aktionen, die Synergien zwischen den Sektoren aufweisen, für einen gerechten Beitrag aus den Finanzmitteln jedes Sektors zu sorgen.**

## Änderungsantrag 115

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 25 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß **Artikel 20** wird der Kommission **mit Inkrafttreten dieser Verordnung auf unbestimmte Zeit** übertragen.

#### *Geänderter Text*

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß **den Artikeln 17 und 20** wird der Kommission **für die Dauer des mehrjährigen Finanzrahmens 2014–2020** übertragen.

**Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von sieben Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.**

## Änderungsantrag 116

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 26 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Spätestens **Mitte 2018 erstellt** die Kommission einen Evaluierungsbericht über die Erreichung der Ziele aller Maßnahmen (auf der Ebene der Ergebnisse und Auswirkungen), die Effizienz des Mitteleinsatzes und seines europäischen Mehrwerts, im Hinblick auf einen Beschluss zur Verlängerung, Änderung oder Aussetzung der Maßnahmen. Gegenstand der Evaluierung sind zusätzlich das Vereinfachungspotenzial, die interne und externe Kohärenz, die weitere Relevanz aller Ziele sowie der Beitrag der Maßnahmen zu den EU-Prioritäten eines intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums. Zu berücksichtigen sind Evaluierungsergebnisse zu den langfristigen Auswirkungen der Vorgängermaßnahmen.

#### *Geänderter Text*

1. Spätestens **bis 31. Dezember 2017 legt** die Kommission **dem Europäischen Parlament und dem Rat** einen Evaluierungsbericht **vor** über die Erreichung der Ziele aller Maßnahmen (auf der Ebene der Ergebnisse und Auswirkungen), die Effizienz des Mitteleinsatzes und seines europäischen Mehrwerts, im Hinblick auf einen Beschluss zur Verlängerung, Änderung oder Aussetzung der Maßnahmen. Gegenstand der Evaluierung sind zusätzlich das Vereinfachungspotenzial, die interne und externe Kohärenz, die weitere Relevanz aller Ziele sowie der Beitrag der Maßnahmen zu den EU-Prioritäten eines intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums **einschließlich deren Auswirkungen auf den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt**. Zu berücksichtigen sind Evaluierungsergebnisse zu den langfristigen Auswirkungen der Vorgängermaßnahmen. **Außerdem stellt die Kommission bei dieser Bewertung Überlegungen darüber an, welche Maßnahmen künftig zu ergreifen sind, um die Ausgaben der Union effizienter zu gestalten und das Investitionsvolumen für vorrangige Vorhaben zu erhöhen. Bei dieser Bewertung wird unter anderem auch geprüft, wie die Finanzierungsinstrumente für einen weiteren Kreis von langfristigen Investoren – einschließlich öffentlicher Investoren – noch attraktiver gestaltet werden können und wie der Umfang der förderfähigen Projekte ausgeweitet**

*werden kann, wobei auch die mögliche Entwicklung von Eigenkapitalinstrumenten zur Finanzierung der Infrastruktur der Union geprüft wird.*

## **Änderungsantrag 117**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 26 – Absatz 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***1a. Die Fazilität „Connecting Europe“ trägt der unabhängigen und umfassenden Bewertung der Europa-2020-Projektanleiheninitiative, die 2015 durchzuführen ist, Rechnung. Auf der Grundlage dieser Bewertung beurteilt die Kommission die Relevanz der Europa-2020-Projektanleiheninitiative sowie ihre Wirksamkeit im Hinblick auf die Steigerung des Investitionsvolumens bei vorrangigen Vorhaben und die Verbesserung des Wirkungsgrades der Ausgaben der Union. Anhand dieser Bewertung und unter Berücksichtigung aller Optionen schlägt die Kommission gegebenenfalls geeignete Änderungen der Regelungen, einschließlich legislativer Änderungen, vor, insbesondere wenn die prognostizierte Marktakzeptanz nicht zufriedenstellend ist oder falls ausreichende andere Quellen langfristiger Fremdfinanzierung zur Verfügung stehen.***

## **Änderungsantrag 118**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 27 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

1. Die betreffenden Empfänger und gegebenenfalls Mitgliedstaaten stellen

1. Die betreffenden Empfänger und gegebenenfalls Mitgliedstaaten stellen

sicher, dass den im Rahmen dieser Verordnung gewährten Mitteln eine angemessene Publizität zuteil wird, damit die Öffentlichkeit über die Rolle der Europäischen Union bei der Durchführung der Vorhaben informiert wird.

sicher, dass den im Rahmen dieser Verordnung gewährten Mitteln eine angemessene Publizität **und Transparenz** zuteil wird, damit die Öffentlichkeit über die Rolle der Europäischen Union bei der Durchführung der Vorhaben informiert wird.

## Änderungsantrag 119

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 27 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Die Kommission führt Aktionen zur Information und Kommunikation über die Vorhaben und Ergebnisse der Fazilität „Connecting Europe“ durch. **Für die Kommunikation nach dieser Verordnung zugewiesene Mittel decken auch die institutionelle Kommunikation über die politischen Prioritäten der Europäischen Union ab.**

#### *Geänderter Text*

2. Die Kommission führt Aktionen zur Information und Kommunikation über die Vorhaben und Ergebnisse der Fazilität „Connecting Europe“ durch.

## Änderungsantrag 120

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Teil I – Buchstabe a – Horizontale Prioritäten

#### *Vorschlag der Kommission*

Innovatives Management & Dienstleistungen

Einheitlicher europäischer Luftraum - SESAR

Innovatives Management & Dienstleistungen

Verkehrsmanagementsysteme für Schienen-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr (IVS, ERTMS **und** RIS)

Innovatives Management & Dienstleistungen

Häfen und Flughäfen des Verkehrskernnetzes

#### *Geänderter Text*

Innovatives Management &

Einheitlicher europäischer Luftraum -

Dienstleistungen

Innovatives Management &  
Dienstleistungen

Innovatives Management &  
Dienstleistungen

*Neue Technologien und Innovation*

SESAR

Verkehrsmanagementsysteme für  
Schienen-, Straßen- und  
Binnenschiffsverkehr und  
*Seeverkehrsdienstleistungen* (IVS,  
ERTMS, RIS, *VTMIS und eMaritime-  
Dienste*)

Häfen und Flughäfen des  
Verkehrskernnetzes, *Meeresautobahnen*

*Neue Technologien und Innovation  
gemäß Artikel 39 Buchstaben a bis d der  
Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012  
[TEN-V-Leitlinien]*

## Änderungsantrag 121

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Teil I – Ziffer 1

#### *Vorschlag der Kommission*

Helsinki – Tallinn – Riga – Kaunas –  
Warszawa – Katowice

Gdynia – Katowice

Katowice – Ostrava – Brno – Wien

Katowice – Žilina – Bratislava – Wien

Wien – Graz – Klagenfurt – Villach –  
Udine – Venezia – Bologna – Ravenna

#### *Geänderter Text*

Helsinki – Tallinn – Riga – Kaunas –  
Warszawa – Katowice

***Klaipeda – Kaunas***

Gdynia – Katowice

Katowice – Ostrava – Brno – Wien

***Szczecin/Świnoujście – Poznań –  
Wrocław – Ostrava***

Katowice – Žilina – Bratislava – Wien

Wien – Graz – Klagenfurt – Villach –  
Udine – Venezia – Bologna – Ravenna –  
***Ancona***

***Graz – Maribor –Ljubljana –  
Koper/Trieste***

#### *Vorschlag der Kommission*

Vorermittelte Abschnitte

Helsinki - Tallinn

Verkehrsträger

Häfen, Meeresautobahn

Beschreibung/Daten

Hafenanbindungen,  
(weitere) Entwicklung  
multimodaler Plattformen  
und ihrer Verbindungen,

Tallinn - Riga - Kaunas - Warszawa	Eisenbahn	Meeresautobahnen (einschl. Eisbrecher- Kapazitäten)  (detaillierte) Studien für neue, vollständig bezüglich UIC- Lichttraumprofil interoperable Strecke; Beginn der Arbeiten für die neue Strecke vor 2020; Verbindungen Eisenbahn – Flughäfen/Häfen
Gdynia - Katowice	Eisenbahn	Modernisierung
Gdynia, Gdansk	Häfen	Hafenanbindungen, (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen
Warszawa - Katowice	Eisenbahn	Modernisierung
Katowice - Ostrava - Brno - Wien & Katowice - Žilina - Bratislava - Wien	Eisenbahn	Modernisierung, insbesondere grenzübergreifende Abschnitte PL-CZ, PL-SK und SK-AT; (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen
Wien - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna	Eisenbahn	Modernisierung und Arbeiten noch nicht abgeschlossen; (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen
Trieste, Venice, Ravenna	Häfen	Hafenanbindungen, (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen
<i>Geänderter Text</i>		
Vorermittelte Abschnitte	Verkehrsträger	Beschreibung/Daten
Helsinki - Tallinn	Häfen, Meeresautobahn	Hafenanbindungen, (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen und ihrer Verbindungen, Meeresautobahnen (einschl. Eisbrecher- Kapazitäten)

Tallinn - Riga - Kaunas - Warszawa	Eisenbahn	(detaillierte) Studien für neue, vollständig bezüglich UIC- Lichttraumprofil interoperable Strecke; Beginn der Arbeiten für die neue Strecke vor 2020; Verbindungen Eisenbahn – Flughäfen/Häfen
<b>Klaipėda - Kaunas</b>	<b>Eisenbahn</b>	<b>Modernisierung, Hafenanbindungen, Meeresautobahnen</b>
<b>Via-Baltica-Korridor</b>	<b>Straße</b>	<b>Arbeiten an grenzübergreifenden Abschnitten (EE, LV, LT, PL)</b>
Gdynia - Katowice	Eisenbahn	Modernisierung
Gdynia, Gdansk	Häfen	Hafenanbindungen, (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen
<b>Wrocław - Poznań - Szczecin/Świnoujście</b>	<b>Eisenbahn</b>	<b>Arbeiten</b>
<b>Świnoujście, Szczecin</b>	<b>Hafen</b>	<b>Hafenanbindungen</b>
Warszawa - Katowice	Eisenbahn	Modernisierung
Katowice - Ostrava - Brno - Wien & Katowice - Žilina - Bratislava - Wien	Eisenbahn	Modernisierung, insbesondere grenzübergreifende Abschnitte PL-CZ, <b>CZ- AT</b> , PL-SK und SK-AT, <b>Strecke Brno-Přerov</b> ; (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen
Wien - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna	Eisenbahn	Modernisierung und Arbeiten noch nicht abgeschlossen; (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen
<b>Graz – Maribor – Pragersko</b>	<b>Eisenbahn</b>	<b>Studien und Arbeiten an der zweiten Spur</b>
Trieste, Venezia, Ravenna, <b>Koper, Ancona</b>	Häfen	Hafenanbindungen, (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen

**Änderungsantrag 122****Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang – Teil I – Ziffer 2***Vorschlag der Kommission*

Grenze BY – Warszawa – Poznań –  
Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover –  
Osnabrück – Enschede – Utrecht –  
Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe –  
Birmingham/Manchester – Liverpool

*Geänderter Text*

Grenze BY – Warszawa – Poznań –  
Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover –  
Osnabrück – Enschede – Utrecht –  
Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe –  
Birmingham/Manchester – Liverpool

*Vorschlag der Kommission*

Grenze BY - Warszawa -  
Poznań - Grenze DE

Eisenbahn

Modernisierung  
bestehender Strecke,  
Studien für  
Hochgeschwindigkeits-  
schienenverkehr

Grenze PL - Berlin -  
Hannover -  
Amsterdam/Rotterdam

Eisenbahn

Modernisierung mehrerer  
Abschnitte (Amsterdam –  
Utrecht – Arnhem;  
Hannover – Berlin)

Westdeutsche Kanäle,  
Mittellandkanal,  
Hannover – Magdeburg -  
Berlin  
Schleusen Amsterdam

Binnenschifffahrt

Modernisierung

Felixstowe – Midlands

Eisenbahn, Hafen,  
multimodale Plattformen

Studien noch nicht  
abgeschlossen  
Verbindungen Häfen und  
multimodale Plattformen

*Geänderter Text*

Grenze BY - Warszawa -  
Poznań - Grenze DE

Eisenbahn

Modernisierung  
bestehender Strecke,  
Studien für  
Hochgeschwindigkeits-  
schienenverkehr



Grenze PL - Berlin - Hannover - Amsterdam/Rotterdam	Eisenbahn	Modernisierung mehrerer Abschnitte (Amsterdam – Utrecht – Arnhem – Hannover – Berlin)
Westdeutsche Kanäle, Mittellandkanal, Hannover – Magdeburg - Berlin	Binnenschifffahrt	Modernisierung
<b>Rhein-Waal- Nordseekanal</b>	<b>Binnenschifffahrt</b>	<b>multimodale Verbindungen</b>
Schleusen Amsterdam <b>und neue Seeschleuse Amsterdam Rijnkanaal bei IJmuiden</b>	Binnenschifffahrt	Studien noch nicht abgeschlossen, <b>Hafen; einschließlich Modernisierung Beatrix- Schleuse</b>
Felixstowe – Midlands	Eisenbahn, Hafen, multimodale Plattformen	Verbindungen Häfen und multimodale Plattformen

### Änderungsantrag 123

#### Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Teil I – Ziffer 3

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

Algeciras – Madrid – Tarragona	Algeciras – Madrid – <b>Zaragoza</b> – Tarragona
Sevilla – Valencia – Tarragona	Sevilla – Valencia – Tarragona
Tarragona – Barcelona – Perpignan – Lyon – Torino – Milano – Venezia – Ljubljana – Budapest – Grenze UA	Tarragona – Barcelona – Perpignan – <b>Marseille</b> – Lyon – Torino – Milano – Venezia – Ljubljana – Budapest – UA border

##### *Vorschlag der Kommission*

Algeciras – Madrid	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen, Beginn der Arbeiten vor 2015, abzuschließen bis 2020
Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Eisenbahn	Studien und Arbeiten

Valencia - Tarragona - Barcelona	Eisenbahn	Bau 2014 - 2020
Barcelona	Hafen	Verbindungen Eisenbahn mit Hafen und Flughafen
Barcelona - Perpignan	Eisenbahn	grenzübergreifender Abschnitt, Arbeiten noch nicht abgeschlossen, neue Strecke fertiggestellt bis 2015, Modernisierung der bestehenden Strecke
Perpignan - Montpellier	Eisenbahn	Umgehung Nîmes - Montpellier Inbetriebnahme 2017, Montpellier - Perpignan 2020
Lyon - Torino	Eisenbahn	grenzübergreifender Abschnitt, Beginn der Arbeiten Basistunnel vor 2020; Studien Zufahrtstrecken
Milano - Brescia	Eisenbahn	teilweise Modernisierung, teilweise neue Hochgeschwindigkeitsstre- cke
Brescia - Venezia - Trieste	Eisenbahn	Beginn der Arbeiten an verschiedenen Abschnitten vor 2014
Milano - Mantova - Venezia - Trieste	Binnenschifffahrt	Studien, Modernisierung, Arbeiten
Trieste - Divača	Eisenbahn	Studien und Teilmodernisierung noch nicht abgeschlossen; grenzübergreifender Abschnitt fertigzustellen nach 2020
Koper - Divača - Ljubljana - Maribor	Eisenbahn	Studien und Modernisierung/teilweise neue Strecke
Knoten Ljubljana	Eisenbahn	Eisenbahnknoten Ljubljana, einschließlich multimodale Plattform; Verbindung Eisenbahn- Flughafen

Maribor - Zalalövö	Eisenbahn	grenzübergreifender Abschnitt: Studien, Beginn der Arbeiten vor 2020
Boba- Szekesferhervar	Eisenbahn	Modernisierung
Budapest-Miskolc-Grenze UA	Eisenbahn	Modernisierung
<i>Geänderter Text</i>		
Algeciras – Madrid	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen, Beginn der Arbeiten vor 2015, abzuschließen bis 2020
Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Valencia - Tarragona - Barcelona	Eisenbahn	Bau 2014 - 2020
<b>Madrid-Zaragoza- Barcelona</b>	<b>Eisenbahn</b>	<b>Modernisierung bestehender Strecken (Spurweite, Neben- und Abstellgleise, Bahnsteige)</b>
Barcelona	Hafen	Verbindungen Eisenbahn mit Hafen ( <b>Bau neuer Zugänge</b> ) und Flughafen
<b>Barcelona – Valencia – Livorno</b>	<b>Meeresautobahnen</b>	<b>Modernisierung</b>
Barcelona - Perpignan	Eisenbahn	grenzübergreifender Abschnitt, Arbeiten noch nicht abgeschlossen, neue Strecke fertiggestellt bis 2015, Modernisierung der bestehenden Strecke <b>(Spurweite, Neben- und Abstellgleise, Bahnsteige)</b>
Perpignan - Montpellier	Eisenbahn	Umgehung Nîmes - Montpellier Inbetriebnahme 2017, Montpellier - Perpignan 2020
<b>Lyon – Avignon – Marseille</b>	<b>Eisenbahn</b>	<b>Modernisierung</b>

Lyon - Torino	Eisenbahn	<b>Modernisierung des bestehenden grenzübergreifenden Abschnitts</b> , Beginn der Arbeiten Basistunnel vor 2020; Studien Zufahrtstrecken
Milano - Brescia	Eisenbahn	teilweise Modernisierung, teilweise neue Hochgeschwindigkeitsstrecke
Brescia - Venezia - Trieste	Eisenbahn	Beginn der Arbeiten an verschiedenen Abschnitten vor 2014 <b>in Synergie mit Modernisierungsmaßnahmen, die in sich überschneidenden Abschnitten wie im Korridor 1 durchgeführt wurden</b>
Milano - Mantova - Venezia - Trieste	Binnenschifffahrt	Studien, Modernisierung, Arbeiten
Trieste - Divača	Eisenbahn	Studien und Teilmodernisierung noch nicht abgeschlossen; grenzübergreifender Abschnitt fertigzustellen nach 2020
Koper - Divača - Ljubljana - <b>Pragersko</b>	Eisenbahn	Studien und Modernisierung/teilweise neue Strecke
Knoten Ljubljana	Eisenbahn	Eisenbahnknoten Ljubljana, einschließlich multimodale Plattform; Verbindung Eisenbahn-Flughafen
Maribor - Zalalövö	Eisenbahn	grenzübergreifender Abschnitt: Studien, Beginn der Arbeiten vor 2020
Boba- Szekesferhervar	Eisenbahn	Modernisierung
Budapest-Miskolc-Grenze	Eisenbahn	Modernisierung

UA

## Änderungsantrag 124

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang – Teil I – Ziffer 4

<i>Vorschlag der Kommission</i>		<i>Geänderter Text</i>
Hamburg / Rostock – Berlin – Praha – Brno – Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Sofia		Hamburg / Rostock – Berlin – Praha – Brno – Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Sofia
Sofia – Burgas/Grenze TR		Sofia – Burgas/Grenze TR
Sofia – Thessaloniki – Piraeus – Limassol – Lefkosia		Sofia – Thessaloniki – Piraeus – Limassol – Lefkosia
<i>Vorschlag der Kommission</i>		
Dresden - Praha	Eisenbahn	Studien für Hochgeschwindigkeits- schienenverkehr
Praha	Eisenbahn	Modernisierung, Umgehung Güterverkehr; Verbindung Eisenbahn- Flughafen
Hamburg - Dresden - Praha - Pardubice	Binnenschifffahrt	Modernisierung Elbe
Schleusen Děčín	Binnenschifffahrt	Studien
Breclav - Bratislava	Eisenbahn	grenzübergreifend, Modernisierung
Bratislava - Hegyeshalom	Eisenbahn	grenzübergreifend, Modernisierung
Budapest - Arad - Timișoara - Calafat	Eisenbahn	Modernisierung in HU fast abgeschlossen, in RO noch nicht abgeschlossen
Vidin - Sofia - Burgas/Grenze TR Sofia - Thessaloniki - Athen/Piraeus	Eisenbahn	Studien und Arbeiten Vidin – Sofia – Thessaloniki; Modernisierung Sofia – Burgas/Grenze TR
Athen/Piraeus - Limassol	Meeresautobahn	Hafenkapazität und Hinterlandanbindung

Limassol - Lefkosia	Häfen, multimodale Plattformen	Modernisierung der modalen Verbindung
<i>Geänderter Text</i>		
Dresden - Praha	Eisenbahn	Studien für Hochgeschwindigkeits-schienenverkehr
Praha	Eisenbahn	Modernisierung, Umgehung Güterverkehr; Verbindung Eisenbahn-Flughafen
Hamburg - Dresden - Praha - Pardubice	Binnenschifffahrt	Modernisierung Elbe
Schleusen Děčín	Binnenschifffahrt	Studien
<b><i>Praha - Brno - Breclav</i></b>	<b><i>Eisenbahn</i></b>	<b><i>Modernisierung, einschließlich des Eisenbahnknotens Brno und der multimodalen Plattform;</i></b>
Breclav - Bratislava	Eisenbahn	grenzübergreifend, Modernisierung
Bratislava - Hegyeshalom	Eisenbahn	grenzübergreifend, Modernisierung
Budapest - Arad - Timișoara - <b><i>Craiova</i></b> - Calafat	Eisenbahn	Modernisierung in HU fast abgeschlossen, in RO noch nicht abgeschlossen
Vidin - Sofia - Burgas/Grenze TR Sofia - Thessaloniki - Athen/Piraeus	Eisenbahn	Studien und Arbeiten Vidin – Sofia – Thessaloniki; Modernisierung Sofia – Burgas/Grenze TR
Athen/Piraeus - Limassol	Meeresautobahn	Hafenkapazität und Hinterlandanbindung
Limassol - Lefkosia	Häfen, multimodale Plattformen	Modernisierung der modalen Verbindung

## Änderungsantrag 125

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Teil I – Ziffer 5

*Vorschlag der Kommission*

Helsinki – Turku – Stockholm – Malmö –  
København – Fehmarn – Hamburg –  
Hannover

Bremen – Hannover – Nürnberg –  
**München – Brenner – Verona – Bologna**  
**– Roma – Napoli – Bari**

Napoli – Palermo – Valletta

*Geänderter Text*

Helsinki – Turku – Stockholm – Malmö –  
København – Fehmarn – **Lübeck** –  
Hamburg – Hannover

Bremen – Hannover – Nürnberg

**Rostock – Berlin – Nürnberg**

**Nürnberg – München – Brenner –**  
**Verona – Bologna – Roma – Napoli –**  
**Bari**

Napoli – Palermo – Valletta

*Vorschlag der Kommission*

Kotka/Hamina – Helsinki

Hafen, Eisenbahn

Hafen-  
Hinterlandanbindung,  
Modernisierung  
Eisenbahn

Helsinki

Eisenbahn

Verbindung Eisenbahn-  
Flughafen

Grenze RU - Helsinki

Eisenbahn

Arbeiten noch nicht  
abgeschlossen

Turku - Stockholm

Häfen, Meeresautobahn

Hafen-  
Hinterlandanbindung,  
Eisbrecher-Kapazität

Stockholm - Malmö  
(Nordisches Dreieck)

Eisenbahn

Arbeiten auf bestimmten  
Abschnitten noch nicht  
abgeschlossen

Fehmarn

Eisenbahn

Studien noch nicht  
abgeschlossen,  
Bauarbeiten feste  
Querung Fehmarnbelt  
zwischen 2014 und 2020

København - Hamburg via  
Fehmarn: Anschlüsse

Eisenbahn

Anschlüsse DK bis 2020  
abzuschließen,  
Anschlüsse DE in zwei  
Phasen abzuschließen  
(2020 - 2027)

Hamburg/Bremen -

Eisenbahn

Beginn der Arbeiten vor

Hannover		2020
München - Wörgl	Eisenbahn	Zugang zum Brenner-Basistunnel und grenzübergreifender Abschnitt: Studien
Brenner-Basistunnel	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Fortezza - Verona	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Napoli - Bari	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Napoli – Reggio Calabria	Eisenbahn	Modernisierung
Messina - Palermo	Eisenbahn	Modernisierung (restliche Abschnitte)
Palermo - Valletta	Häfen, Meeresautobahn	Verbindungen Hafen-Hinterland
Valletta - Marsaxlokk	Hafen, Flughafen	Einführung von Verkehrsmanagementsystemen, Modernisierung der modalen Verbindung

*Geänderter Text*

Kotka/Hamina – Helsinki	Hafen, Eisenbahn	Hafen-Hinterlandanbindung, Modernisierung Eisenbahn
Helsinki	Eisenbahn	Verbindung Eisenbahn-Flughafen
Grenze RU - Helsinki	Eisenbahn	Arbeiten noch nicht abgeschlossen
Turku - Stockholm	Häfen, Meeresautobahn	Hafen-Hinterlandanbindung, Eisbrecher-Kapazität
Stockholm - Malmö (Nordisches Dreieck)	Eisenbahn	Arbeiten auf bestimmten Abschnitten noch nicht abgeschlossen
Fehmarn	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen, Bauarbeiten feste Querung Fehmarnbelt zwischen 2014 und 2020
København - Hamburg via Fehmarn: Anschlüsse	Eisenbahn	Anschlüsse DK bis 2020 abzuschließen, Anschlüsse DE in zwei



		Phasen abzuschließen (2020–2027)
Hamburg/Bremen - Hannover	Eisenbahn	Beginn der Arbeiten vor 2020
<b>Rostock</b>	<b>Häfen, Meeresautobahn</b>	<b>Hafenanbindungen auf der Schiene; schadstoffarme Fähren; Eisbrecherkapazität</b>
<b>Rostock - Berlin - Nürnberg</b>	<b>Eisenbahn</b>	<b>Studien und Modernisierung</b>
München - Wörgl	Eisenbahn	Zugang zum Brenner- Basistunnel und grenzübergreifender Abschnitt: Studien
Brenner-Basistunnel	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Fortezza - Verona	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Napoli - Bari	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Napoli – Reggio Calabria	Eisenbahn	Modernisierung
Messina - Palermo	Eisenbahn	Modernisierung (restliche Abschnitte)
Palermo - Valletta	Häfen, Meeresautobahn	Verbindungen Hafen- Hinterland
Valletta - Marsaxlokk	Hafen, Flughafen	Einführung von Verkehrsmanagementsyst emen, Modernisierung der modalen Verbindung

## Änderungsantrag 126

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Teil I – Ziffer 6 – Überschrift

#### *Vorschlag der Kommission*

6. Genova – Rotterdam  
  
Genova – Milano/Novara –  
Simplon/Lötschberg/Gotthard – Basel –  
Mannheim – Köln  
  
Köln– Düsseldorf – Rotterdam/Amsterdam

#### *Geänderter Text*

6. Genova –  
Rotterdam/**Amsterdam/Antwerpen**  
  
Genova – Milano/Novara –  
Simplon/Lötschberg/Gotthard – Basel –  
Mannheim – Köln  
  
Köln– Düsseldorf –  
Rotterdam/Amsterdam/**Antwerpen**

Köln– Liège – Bruxelles/Brussel–  
Zeebrugge

Köln– Liège – Bruxelles/Brussel–  
Zeebrugge

## Änderungsantrag 127

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Teil I – Ziffer 7

#### *Vorschlag der Kommission*

Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid  
Lisboa – Aveiro – Oporto  
Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bordeaux –  
Paris – Mannheim/Strasbourg

#### *Geänderter Text*

Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid  
Lisboa – Aveiro – Oporto  
Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bordeaux –  
Paris – Mannheim/Strasbourg  
***Toulouse – Bordeaux – Paris –  
Mannheim/Strasbourg***  
***Le Havre – Rouen – Paris***

#### *Vorschlag der Kommission*

Hochgeschwindigkeitssch  
ienenstrecke Sines/Lisboa  
– Madrid

Eisenbahn, Häfen

Studien und Arbeiten  
noch nicht abgeschlossen,  
Modernisierung der  
modalen Verbindung  
Häfen Sines/Lisboa

Hochgeschwindigkeitssch  
ienenstrecke Porto –  
Lisboa

Eisenbahn

Studien noch nicht  
abgeschlossen

Eisenbahnverbindung  
Aveiro – ES

Eisenbahn

grenzübergreifend:  
Arbeiten noch nicht  
abgeschlossen

Eisenbahnverbindung  
Bergara - San Sebastián -  
Bayonne

Eisenbahn

Abschluss in ES  
voraussichtlich 2016, in  
FR 2020

Bayonne - Bordeaux

Eisenbahn

Öffentliche Anhörung  
noch nicht abgeschlossen

Tours - Bordeaux

Eisenbahn

Arbeiten noch nicht  
abgeschlossen

Paris

Eisenbahn

Südliche  
Hochgeschwindigkeitsum  
gehung

Baudrecourt - Mannheim	Eisenbahn	Modernisierung
Baudrecourt - Strasbourg	Eisenbahn	Arbeiten noch nicht abgeschlossen, Abschluss 2016

*Geänderter Text*

Hochgeschwindigkeitsschienenstrecke Sines/Lisboa – Madrid	Eisenbahn, Häfen	Studien und Arbeiten noch nicht abgeschlossen, Modernisierung der modalen Verbindung Häfen Sines/Lisboa
Hochgeschwindigkeitsschienenstrecke Porto – Lisboa	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen
Eisenbahnverbindung Aveiro – ES	Eisenbahn	grenzübergreifend: Arbeiten noch nicht abgeschlossen
Eisenbahnverbindung Bergara - San Sebastián - Bayonne	Eisenbahn	Abschluss in ES voraussichtlich 2016, in FR 2020
Bayonne - Bordeaux	Eisenbahn	Öffentliche Anhörung noch nicht abgeschlossen
<b><i>Toulouse - Bordeaux</i></b>	<b><i>Eisenbahn</i></b>	<b><i>Öffentliche Anhörung noch nicht abgeschlossen</i></b>
Tours - Bordeaux	Eisenbahn	Arbeiten noch nicht abgeschlossen
Paris	Eisenbahn	Südliche Hochgeschwindigkeitsumgebung
Baudrecourt - Mannheim	Eisenbahn	Modernisierung
Baudrecourt - Strasbourg	Eisenbahn	Arbeiten noch nicht abgeschlossen, Abschluss 2016
<b><i>Le Havre - Paris</i></b>	<b><i>Eisenbahn</i></b>	<b><i>Modernisierung</i></b>

**Änderungsantrag 128**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang – Teil I – Ziffer 8**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Belfast – Dublin – Holyhead –  
Birmingham

Belfast – Dublin – Holyhead –  
Birmingham

***Larne – Belfast***

Glasgow/Edinburgh – Birmingham

Glasgow/Edinburgh – Birmingham

Birmingham – London – Lille –  
Brussel/Bruxelles

Birmingham – London – Lille –  
Brussel/Bruxelles

Dublin/Cork/Southampton – Le Havre –  
Paris

Dublin/Cork/Southampton – Le Havre –  
Paris

London – Dover – Calais – Paris

London – Dover – Calais – Paris

*Vorschlag der Kommission*

Dublin – Belfast

Eisenbahn

Modernisierung;  
Anschlüsse Dublin  
(DART)

Glasgow - Edinburgh

Eisenbahn

Modernisierung

Hochgeschwindigkeit 2

Eisenbahn

Studien

Cardiff - Bristol - London

Eisenbahn

Modernisierung

Dublin, Cork,  
Southampton, Le Havre

Häfen

Hinterlandanbindungen

Le Havre - Paris

Binnenschifffahrt

Modernisierung

Le Havre - Paris

Eisenbahn

Studien

Calais - Paris

Eisenbahn

Vorstudien

*Geänderter Text*

Dublin – Belfast

Eisenbahn

Modernisierung;  
Anschlüsse Dublin  
(DART)

Glasgow - Edinburgh

Eisenbahn

Modernisierung

Hochgeschwindigkeit 2

Eisenbahn

Studien

Cardiff - Bristol - London

Eisenbahn

Modernisierung

Dublin, Cork,  
Southampton, Le Havre

Häfen

Hinterlandanbindungen

Le Havre - Paris

Binnenschifffahrt

Modernisierung

Le Havre - Paris

Eisenbahn

Studien

Calais - Paris

Eisenbahn

Vorstudien

***Larne - Belfast***

***Hafen, multimodale  
Verbindungen***

***Modernisierung***

## Änderungsantrag 129

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Teil I – Ziffer 9

<i>Vorschlag der Kommission</i>		<i>Geänderter Text</i>
Amsterdam – Rotterdam – <i>Antwerp</i> – Brussel/Bruxelles – Luxembourg		Amsterdam – Rotterdam – <i>Antwerpen</i> – Brussel/Bruxelles – Luxembourg
Luxembourg – Dijon – Lyon		Luxembourg – Dijon – Lyon
Luxembourg – Strasbourg – Basel		Luxembourg – Strasbourg – Basel <b><i>Strasbourg - Mulhouse - Dijon</i></b>
	<i>Vorschlag der Kommission</i>	
Maas	Binnenschifffahrt	Modernisierung
Albertkanaal	Binnenschifffahrt	Modernisierung
Terneuzen	Seeverkehr	Schleusen: Studien noch nicht abgeschlossen
Terneuzen - Gent	Binnenschifffahrt	Studien, Modernisierung
<i>Antwerp</i>	Seeverkehr, Hafen	Schleusen: Studien noch nicht abgeschlossen, Hafen: Hinterlandanbindungen
Canal Seine - <b><i>Escaut</i></b>	Binnenschifffahrt	Entwurf beendet, Wettbewerbsdialog eingeleitet, Abschluss <b><i>2018</i></b>
Modernisierung Wasserstraßen in Wallonien	Binnenschifffahrt	Studien, Modernisierung
Brussel/Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg	Eisenbahn	Arbeiten noch nicht abgeschlossen
Strasbourg - Mulhouse - Basel	Eisenbahn	Modernisierung
<b><i>Eisenbahnverbindungen Luxembourg - Dijon - Lyon (TGV Rhin - Rhône)</i></b>	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Lyon	Eisenbahn	<b><i>östliche</i></b> Umgebung:

Canal Saône - Moselle/Rhin	Binnenschifffahrt	Studien und Arbeiten Modernisierung
Rhône	Binnenschifffahrt <i>Geänderter Text</i>	Modernisierung
Maas, <i>einschließlich Maaswerken</i>	Binnenschifffahrt	Modernisierung, <i>multimodale Verbindungen</i>
<i>Rhein-Schelde-Korridor: Volkerak-Schleuse und Kreekrak-Schleuse, Krammer-Schleuse und Schleuse bei Hansweert</i>	<i>Schleuse</i>	<i>Modernisierung</i>
Albertkanaal	Binnenschifffahrt	Modernisierung
Terneuzen	Seeverkehr	Schleusen: Studien noch nicht abgeschlossen
Terneuzen - Gent	Binnenschifffahrt	Studien, Modernisierung
<i>Rotterdam – Antwerpen</i>	<i>Eisenbahn</i>	<i>Modernisierung der Güterschienenverkehrs- strecke</i>
<i>Antwerpen</i>	Seeverkehr, Hafen	Schleusen: Studien noch nicht abgeschlossen, Hafen: Hinterlandanbindungen
Canal Seine - <i>Nord; Verbindung Seine - Escaut</i>	Binnenschifffahrt	Entwurf beendet, Wettbewerbsdialo- g eingeleitet, Abschluss <i>2020, Modernisierung einschließlich grenzübergreifender und multimodaler Verbindungen</i>
Modernisierung Wasserstraßen in Wallonien	Binnenschifffahrt	Studien, Modernisierung
Brüssel/Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg	Eisenbahn	Arbeiten noch nicht abgeschlossen
Strasbourg - Mulhouse - Basel	Eisenbahn	Modernisierung
<i>Strasbourg - Dijon - Lyon</i>	Eisenbahn	Studien und Arbeiten,

<b>Luxembourg - Dijon - Ambérieu</b>	<b>Eisenbahn</b>	<b>Modernisierung</b>
Lyon	Eisenbahn	Umgehung <b>Ballungsraum Lyon</b> : Studien und Arbeiten
Canal Saône - Moselle/Rhin	Binnenschifffahrt	Modernisierung
Rhône	Binnenschifffahrt	Modernisierung
<b>Lyon - Avignon Port de Marseille - Fos</b>	<b>Eisenbahn</b>	<b>Modernisierung</b>
<b>Marseille</b>	<b>Hafen</b>	<b>Hinterlandanbindungen und Terminal für den multimodalen Verkehr</b>

### Änderungsantrag 130

#### Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Teil I – Ziffer 10

<i>Vorschlag der Kommission</i>	<i>Geänderter Text</i>
Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz	Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz
Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz	Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz
Wels/Linz – Wien – Budapest – Arad – Braşov – Bucureşti – Constanta - Sulina	Wels/Linz – Wien – Budapest – Arad – Braşov – Bucureşti – Constanta - Sulina

<i>Vorschlag der Kommission</i>		
Eisenbahnverbindung Strasbourg - Kehl Appenweier	Eisenbahn	Arbeiten Anschluss Appenweier
Karlsruhe - Stuttgart - München	Eisenbahn	Studien und Arbeiten noch nicht abgeschlossen
München - Mühldorf - Freilassing - Salzburg	Eisenbahn	Studien und Arbeiten noch nicht abgeschlossen
Salzburg - Wels	Eisenbahn	Studien
Nürnberg - Regensburg -	Eisenbahn	Studien; Arbeiten

Passau - Wels		teilweise noch nicht abgeschlossen
Eisenbahnverbindung Wels - Wien	Eisenbahn	Abschluss voraussichtlich 2017
Wien - Budapest	Eisenbahn	Studien Hochgeschwindigkeitsverkehr HU
Arad - Braşov - Bucureşti - Constanta	Eisenbahn	Modernisierung bestimmter Abschnitte; Studien Hochgeschwindigkeitsverkehr
Main – Main-Donau-Kanal – Donau	Binnenschifffahrt	Studien und Arbeiten an verschiedenen Abschnitten und Engpässen; Binnenhäfen: Hinterlandanbindungen
Constanta	Hafen	Hinterlandanbindungen
<i>Geänderter Text</i>		
Eisenbahnverbindung Strasbourg - Kehl Appenweier	Eisenbahn	Arbeiten Anschluss Appenweier
Karlsruhe - Stuttgart - München	Eisenbahn	Studien und Arbeiten noch nicht abgeschlossen
München - Mühldorf - Freilassing - Salzburg	Eisenbahn	Studien und Arbeiten noch nicht abgeschlossen
Salzburg - Wels	Eisenbahn	Studien
Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels	Eisenbahn	Studien; Arbeiten teilweise noch nicht abgeschlossen
Eisenbahnverbindung Wels - Wien	Eisenbahn	Abschluss voraussichtlich 2017
Wien - Budapest	Eisenbahn	Studien Hochgeschwindigkeitsverkehr HU
<b><i>Budapest - Arad</i></b>	<b><i>Eisenbahn</i></b>	<b><i>Studien zum Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Budapest und Arad</i></b>
Arad - Braşov - Bucureşti	Eisenbahn	Modernisierung bestimmter Abschnitte;



- Constanta

Main – Main-Donau-Kanal – Donau (*Kehlheim Constanța/Midia/Sulina*) + *București-Donau Kanal*

Binnenschifffahrt

*Giurgiu, Galați*

*Hafen*

Constanta

Hafen,  
*Meeresautobahnen*

Studien  
Hochgeschwindigkeitsverkehr

Studien und Arbeiten an verschiedenen Abschnitten und Engpässen; Binnenhäfen: Hinterlandanbindungen *auf der Schiene*

*Weiterentwicklung multimodaler Plattformen und Verbindungen und Hinterlandanbindungen: Studien und Arbeiten*

Hinterlandanbindungen, *Meeresautobahnen (einschl. Eisbrecher-Kapazitäten)*

## Änderungsantrag 131

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Teil I – Buchstabe b

#### *Vorschlag der Kommission*

Sofia bis Grenze FYROM	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen
Sofia bis Grenze Serbien	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen
Timișoara – Grenze Serbien	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen
München – Praha	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien
Nürnberg – Praha	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien
<i>Katowice</i> – Wrocław – Dresden	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Modernisierung
Wrocław – Praha	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien

<b><i>Graz – Maribor – Pragersko</i></b>	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien
Bottnischer Korridor: Lulea – Oulu	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
<b><i>Nordwest-Spanien und Portugal</i></b>	<b><i>Engpass</i></b>	<b><i>Eisenbahn</i></b>	<b><i>Arbeiten noch nicht abgeschlossen</i></b>
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	Engpass	Eisenbahn	Studien
Halle – Leipzig – Nürnberg	Engpass	Eisenbahn	Arbeiten noch nicht abgeschlossen, Abschluss bis 2017
Eisenbahn Egnatia	Engpass	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen
Binnenwasserstraße Dunkerque - Lille	Engpass	Binnenschifffahrt	Studien noch nicht abgeschlossen
Sundsvall – Umea – Lulea	Engpass	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Malmö - Göteborg	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Arbeiten
Bothnian – Kiruna – Grenze NO	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Eisenbahnverbindung Shannon - Cork - Dublin	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen
Eisenbahnverbindung nach Wilhelmshaven und Bremerhaven	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen
Zilina – Grenze UA	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung
Ventspils – Riga – Grenze RU	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung
Klaipeda –	Kernnetz -	Eisenbahn	Modernisierung,

Kaunas – Vilnius – Grenze BY	Sonstiges		Anbindung Flughafen
<b>Tallinn – Tartu – Koidula – Grenze RU</b>	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung
Marseille – Toulon – Nice – Grenze IT	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Studien Hochgeschwindig keitsverkehr
Bordeaux – Toulouse	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Studien Hochgeschwindig keitsverkehr
Tampere – Oulu	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung
Pamplona – Zaragoza - Sagunto	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Studien und Arbeiten

*Geänderter Text*

Sofia bis Grenze FYROM	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen
Sofia bis Grenze Serbien	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen
Timișoara – Grenze Serbien	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen
München – Praha	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien
Nürnberg – Praha	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien
Wroclaw – Dresden	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Modernisierung
Wroclaw – Praha	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien
<b>Ljubljana – Grenze HR</b>	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien
Bottnischer Korridor: Lulea – Oulu	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
<b>Iasi-Grenze Republik Moldau</b>	<b>Grenzübergreifend</b>	<b>Eisenbahn</b>	<b>Studien noch nicht abgeschlossen</b>
<b>Suceava-Grenze</b>	<b>Grenzübergreifend</b>	<b>Eisenbahn</b>	<b>Studien</b>

*Ukraine*

<i>Nowa Sól - Hradec Králové</i>	<i>Grenzübergreifend</i>	<i>Straße</i>	<i>Arbeiten</i>
<i>A Coruña - Palencia</i>	<i>Engpass</i>	<i>Eisenbahn</i>	<i>Arbeiten noch nicht abgeschlossen</i>
<i>Gijón – Palencia</i>	<i>Engpass</i>	<i>Eisenbahn</i>	<i>Arbeiten noch nicht abgeschlossen</i>
<i>A Coruña – Madrid (Hochgeschwindi- gkeitsschienenstr- ecke)</i>	<i>Engpass</i>	<i>Eisenbahn</i>	<i>Arbeiten noch nicht abgeschlossen</i>
<i>Vorrangige Vorhaben gemäß Anhang III des Beschlusses Nr. 661/2010 (Praha –Linz, neuer Hochkapazitäts- Schienenstrang: Zentrale Trans- Pyrenäen- Verbindung, „Eiserner Rhein“ (Rheidt- Antwerpen))</i>	<i>Grenzübergreifend</i>	<i>Eisenbahn</i>	<i>Studien noch nicht abgeschlossen</i>
<i>Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin</i>	<i>Engpass</i>	<i>Eisenbahn</i>	<i>Studien</i>
<i>Halle – Leipzig – Nürnberg</i>	<i>Engpass</i>	<i>Eisenbahn</i>	<i>Arbeiten noch nicht abgeschlossen, Abschluss bis 2017</i>
<i>Eisenbahn Egnatia</i>	<i>Engpass</i>	<i>Eisenbahn</i>	<i>Studien noch nicht abgeschlossen</i>
<i>Binnenwasserstra- ße Dunkerque - Lille</i>	<i>Engpass</i>	<i>Binnenschiff- fahrt</i>	<i>Studien noch nicht abgeschlossen</i>
<i>Parallele</i>	<i>Engpass</i>	<i>Eisenbahn</i>	<i>Vorstudien noch</i>

<b><i>Hochgeschwindi gkeitsschienenstr ecke Paris – Lyon</i></b>			<b><i>nicht abgeschlossen</i></b>
Sundsvall – Umea – Lulea	Engpass	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
<b><i>Alba-Iulia – Turda – Dej – Suceava – Paşcani – Iaşi</i></b>	<b><i>Kernnetz - Sonstiges</i></b>	<b><i>Eisenbahn</i></b>	<b><i>Studien und Arbeiten</i></b>
<b><i>Bucuresti - Buzau - Braila - Galati</i></b>	<b><i>Kernnetz - Sonstiges</i></b>	<b><i>Eisenbahn</i></b>	<b><i>Modernisierung und Wiederaufbau der Schienenverkehr sinfrastruktur, und Hinterlandanbin dungen; Studien Hochgeschwindi gkeitsverkehr</i></b>
<b><i>Kybartai - Kaunas</i></b>	<b><i>Kernnetz - Sonstiges</i></b>	<b><i>Eisenbahn</i></b>	<b><i>Modernisierung</i></b>
<b><i>Ruhrgebiet – Münster – Osnabrück – Hamburg</i></b>	<b><i>Kernnetz - Sonstiges</i></b>	<b><i>Eisenbahn</i></b>	<b><i>Modernisierung des Abschnitts Münster – Lünen (zweigleisige Strecke)</i></b>
<b><i>Nantes - Tours - Lyon</i></b>	<b><i>Kernnetz - Sonstiges</i></b>	<b><i>Eisenbahn</i></b>	<b><i>Studien und Arbeiten</i></b>
<b><i>Ploiesti-Suceava</i></b>	<b><i>Kernnetz - Sonstiges</i></b>	<b><i>Eisenbahn</i></b>	<b><i>Studien</i></b>
Malmö - Göteborg	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Arbeiten
Bothnian – Kiruna – Grenze NO	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Eisenbahnverbind ung Shannon - Cork - Dublin	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen
Eisenbahnverbind ung nach Wilhelmshaven	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen

und Bremerhaven

Zilina – Grenze UA	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung
Ventspils – Riga – Grenze RU	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung
Klaipeda – Kaunas – Vilnius – Grenze BY	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung, Anbindung Flughafen
<b>Katowice – Wroclaw – Grenze DE</b>	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung
Marseille – Toulon – Nice – Grenze IT	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Studien Hochgeschwindig keitsverkehr
Bordeaux – Toulouse	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Studien Hochgeschwindig keitsverkehr
Tampere – Oulu	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung
Pamplona – Zaragoza - Sagunto	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
<b>Craiova – București</b>	<b>Kernnetz - Sonstiges</b>	<b>Eisenbahn</b>	<b>Studien</b>

## Änderungsantrag 132

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Teil II

*Vorschlag der Kommission*

#### a) Vorrangige Korridore

	Ziel	Betroffene Mitgliedstaaten
1. Offshore-Netz nördliche Meere („NSOG“)	Entwicklung eines integrierten Offshore- Stromnetz in der Nordsee, in der irischen See, im Ärmelkanal, in der Ostsee und in angrenzenden Meeren, um Strom aus	Belgien, Dänemark, Frankreich, Deutschland, Irland, Luxemburg, Niederlande, Schweden, Vereinigtes Königreich

2. Nord-Süd-Stromverbindungsleitungen in Westeuropa („NSI West Electricity“)	erneuerbaren Offshore-Energiequellen zu den Verbrauchs- und Speicherzentren zu transportieren und den grenzüberschreitenden Stromaustausch auszubauen Entwicklung von Verbindungsleitungen zwischen Mitgliedstaaten der Region und <b>Drittländern</b> im Mittelmeerraum, insbesondere um Strom aus erneuerbaren Energiequellen zu integrieren	Belgien, Frankreich, Deutschland, Irland, Italien, Luxemburg, Niederlande, Malta, Portugal, Spanien, Vereinigtes Königreich
3. <i>Nord-Süd-Gasverbindungsleitungen in Westeuropa („NSI West Gas“)</i>	<b>Erhöhung der Verbindungskapazitäten für Nord-Süd-Gaslastflüsse in Westeuropa zur weiteren Diversifizierung der Versorgungswege und zur Steigerung der kurzfristig lieferbaren Gasmengen</b>	<b>Belgien, Irland, Luxemburg, Frankreich, Deutschland, Italien, Malta, Niederlande, Portugal, Spanien, Vereinigtes Königreich</b>
4. <i>Nord-Süd-Stromverbindungsleitungen in Mitteleuropa und Südosteuropa („NSI East Electricity“)</i>	<b>Stärkung der Verbindungsleitungen und Binnenleitungen in Nord-Süd- sowie in Ost-West-Richtung zur Vervollständigung des Binnenmarkts und zur Integration der Erzeugung aus erneuerbaren Energiequellen</b>	<b>Österreich, Bulgarien, Tschechische Republik, Zypern, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Italien, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien</b>
5. <i>Nord-Süd-Gasverbindungsleitungen in Mitteleuropa und Südosteuropa („NSI East Gas“):</i>	<b>Stärkung der regionalen Gasverbindungen zwischen dem Ostseeraum, der Adria und der Ägäis und dem Schwarzmeerraum, insbesondere für eine stärker diversifizierte und</b>	<b>Österreich, Bulgarien, Tschechische Republik, Zypern, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Italien, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien</b>

<b>6. Stromverbundplan für den Energiemarkt im Ostseeraum („BEMIP Electricity“):</b>	<b>sicherere Gasversorgung</b> <b>Entwicklung von Verbindungsleitungen zwischen Mitgliedstaaten des Ostseeraums und entsprechender Ausbau der Binnennetzinfrastruktur zur Beendigung der Isolierung der baltischen Staaten und zur Förderung der Marktintegration in der Region</b>	<b>Dänemark, Estland, Finnland, Deutschland, Lettland, Litauen, Polen, Schweden</b>
<b>7. Gasverbundplan für den Energiemarkt im Ostseeraum („BEMIP Gas“):</b>	<b>Beendigung der Isolation der drei baltischen Staaten und Finnlands sowie ihrer Abhängigkeit von einem einzigen Lieferanten und stärkere Diversifizierung der Lieferungen in den Ostseeraum</b>	<b>Dänemark, Estland, Finnland, Deutschland, Lettland, Litauen, Polen, Schweden</b>
<b>8. Südlicher Gaskorridor („SGC“):</b>	<b>Gasfernleitung vom kaspischen Becken, von Zentralasien, vom Mittleren Osten und vom östlichen Mittelmeerbecken in die Union für eine stärker diversifizierte Gasversorgung</b>	<b>Österreich, Bulgarien, Tschechische Republik, Zypern, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Italien, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien</b>

**b) Vorrangige Gebiete**

Realisierung intelligenter Netze	Ziel  Beschleunigte Einführung von Technologien für intelligente Netze in der gesamten Union, um das Verhalten und die Handlungen aller an das Stromnetz angeschlossenen Nutzer auf effiziente Weise zu integrieren	Betroffene Mitgliedstaaten  alle
----------------------------------	---	--



Stromautobahnen  
Entwicklung der ersten Stromautobahnen bis 2020 im Hinblick auf den Bau eines Stromautobahnsystems in der gesamten Union  
alle

Grenzüberschreitendes CO<sub>2</sub>-Netz  
Vorbereitung der Errichtung einer Infrastruktur für den Transport von CO<sub>2</sub> zwischen den Mitgliedstaaten und benachbarten Drittländern im Hinblick auf die Realisierung der CO<sub>2</sub>-Abscheidung und -Speicherung  
alle

*Geänderter Text*

a) Vorrangige Korridore

	Ziel	Betroffene Mitgliedstaaten
1. Offshore-Netz nördliche Meere („NSOG“)	Entwicklung eines integrierten Offshore-Stromnetzes <b>und der entsprechenden Verbindungsleitungen</b> in der Nordsee, in der irischen See, im Ärmelkanal, in der Ostsee und in angrenzenden Meeren, um Strom aus erneuerbaren Offshore-Energiequellen zu den Verbrauchs- und Speicherzentren zu transportieren und den grenzüberschreitenden Stromaustausch auszubauen	Belgien, Dänemark, Frankreich, Deutschland, Irland, Luxemburg, Niederlande, Schweden, Vereinigtes Königreich

2. Nord-Süd-Stromverbindungsleitungen in Westeuropa („NSI West Electricity“)	Entwicklung von Verbindungsleitungen zwischen Mitgliedstaaten der Region und mit dem Mittelmeerraum <b>einschließlich der</b>	<b>Österreich</b> , Belgien, Frankreich, Deutschland, Irland, Italien, Luxemburg, Niederlande, Malta, Portugal, Spanien, Vereinigtes Königreich
--	---	---

*Iberischen Halbinsel, insbesondere um Strom aus erneuerbaren Energiequellen zu integrieren und Ausbau der Binnennetzinfrastruktur zur Förderung der Marktintegration in der Region*

*3. Nord-Süd-Stromverbindungsleitungen in Mitteleuropa und Südosteuropa („NSI East Electricity“)*

*Stärkung der Verbindungsleitungen und Binnenleitungen in Nord-Süd- sowie in Ost-West-Richtung zur Vervollständigung des Binnenmarkts und zur Integration der Erzeugung aus erneuerbaren Energiequellen*

*Österreich, Bulgarien, Kroatien<sup>1</sup>, Tschechische Republik, Zypern, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Italien, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien*

*4. Stromverbundplan für den Energiemarkt im Ostseeraum („BEMIP Electricity“):*

*Entwicklung von Verbindungsleitungen zwischen Mitgliedstaaten des Ostseeraums und entsprechender Ausbau der Binnennetzinfrastruktur zur Beendigung der Isolierung der baltischen Staaten und zur Förderung der Marktintegration, u. a. indem die Integration erneuerbarer Energieträger in der Region vorangetrieben wird*

---

*<sup>1</sup>Vorbehaltlich des Beitritts Kroatiens und ab dem Tag des Beitritts.*

*Dänemark, Estland, Finnland, Deutschland, Lettland, Litauen, Polen, Schweden*

*5. Nord-Süd-Gasverbindungsleitungen in Westeuropa („NSI West Gas“)*

*Entwicklung der Gasinfrastruktur für Nord-Süd-Gaslastflüsse in Westeuropa zur*

*Belgien, Dänemark, Irland, Luxemburg, Frankreich, Deutschland, Italien, Malta,*

**6. Nord-Süd-Gasverbindungsleitungen in Mitteleuropa und Südosteuropa („NSI East Gas“):**

*weiteren Diversifizierung der Versorgungswege und zur Steigerung der kurzfristig lieferbaren Gasmengen*

*Entwicklung der Gasinfrastruktur für regionale Gasverbindungen zwischen dem Ostseeraum, der Adria und der Ägäis, dem östlichen Mittelmeerraum und dem Schwarzmeerraum und innerhalb dieser Räume, und für eine stärker diversifizierte und sicherere Gasversorgung*

*Niederlande, Portugal, Spanien, Vereinigtes Königreich*

*Österreich, Bulgarien, Kroatien<sup>1</sup>, Tschechische Republik, Zypern, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Italien, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien*

**7. Südlicher Gaskorridor („SGC“):**

*Entwicklung der Gasinfrastruktur für die Gasfernleitung vom kaspischen Becken, von Zentralasien, vom Mittleren Osten und vom östlichen Mittelmeerbecken in die Union für eine stärker diversifizierte Gasversorgung*

---

*<sup>1</sup>Vorbehaltlich des Beitritts Kroatiens und ab dem Tag des Beitritts.*

*Österreich, Bulgarien, Kroatien<sup>1</sup>, Tschechische Republik, Zypern, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Italien, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien*

**8. Gasverbundplan für den Energiemarkt im Ostseeraum („BEMIP Gas“):**

*Entwicklung der Gasinfrastruktur zur Beendigung der Isolation der drei baltischen Staaten und Finnlands und ihrer Abhängigkeit von einem einzigen*

---

*<sup>1</sup>Vorbehaltlich des Beitritts Kroatiens und ab dem Tag des Beitritts.*

*Dänemark, Estland, Finnland, Deutschland, Lettland, Litauen, Polen, Schweden*

***Lieferanten, eine entsprechende Verstärkung der Binnengasnetz-Infrastrukturen und stärkere Diversifizierung und Sicherheit der Gaslieferungen und -versorgungswege in den Ostseeraum***

**b) Vorrangige Gebiete**

	Ziel	Betroffene Mitgliedstaaten
Realisierung intelligenter Netze	Beschleunigte Einführung von Technologien für intelligente Netze in der gesamten Union, um das Verhalten und die Handlungen aller an das Stromnetz angeschlossenen Nutzer auf effiziente Weise zu integrieren, <b><i>insbesondere die Erzeugung großer Strommengen aus erneuerbaren oder dezentralen Energiequellen und die Reaktion auf der Nachfrageseite durch die Kunden</i></b>	alle
Stromautobahnen	Entwicklung der ersten Stromautobahnen bis 2020 im Hinblick auf den Bau eines Stromautobahnsystems in der gesamten Union, <b><i>das es ermöglicht, (i) die im Nord- und Ostseeraum mit stetiger Zunahme erzeugte überschüssige Windenergie und die in Ost- und Südeuropa und in Nordafrika zunehmend erzeugte</i></b>	alle

***Energie aus erneuerbaren Quellen aufzunehmen;***

***(ii) diese neuen Stromerzeugungszentren mit großen Speichern in den nordischen Ländern, den Alpen und anderen Gebieten mit großen Verbrauchszentren zu verbinden, und***

***(iii) eine zunehmend schwankende und dezentralisierte Stromnachfrage zu bewältigen***

Grenzüberschreitendes CO<sub>2</sub>-Netz

Vorbereitung der Errichtung einer Infrastruktur für den Transport von CO<sub>2</sub> zwischen den Mitgliedstaaten und benachbarten Drittländern im Hinblick auf die Realisierung der CO<sub>2</sub>-Abscheidung und -Speicherung

alle

### **Änderungsantrag 133**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Teil III**

##### *Vorschlag der Kommission*

##### a) Horizontale Prioritäten

Innovative Verwaltung, Kartierung und Dienste

Maßnahmen der technischen Unterstützung und Projektreplicierung, wo für die Einführung und Lenkung erforderlich, einschließlich Projekt- und Investitionsplanung und Durchführbarkeitsstudien.

Kartierung der europaweiten Breitband-Infrastruktur zur Entwicklung einer

laufenden detaillierten Bestandsaufnahme einschlägiger Infrastruktur, Analyse von Nutzungsrechten, Bewertung des Aufrüstungspotenzials bestehender Einrichtungen usw.

Analyse der Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung der Anpassung an Erfordernisse des Klimaschutzes; Ausfallschutz

Unterstützungsaktionen und andere technische Unterstützungsmaßnahmen

Erforderliche Aktionen zur Vorbereitung der Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder dazu beitragende Aktionen, wie vorbereitende Studien, Durchführbarkeits-, Evaluierungs- und Validierungsstudien, einschließlich in Form von Software, und jede andere technische Unterstützungsmaßnahme, einschließlich der Vorarbeiten zur vollständigen Festlegung und Entwicklung eines Vorhabens.

#### b) Breitbandnetze

Die Intervention auf dem Gebiet Breitband trägt zum intelligenten und integrativen Wachstum bei durch Aufbau eines ausgeglichenen und geografisch diversifizierten Portfolios von Breitbandvorhaben, einschließlich sowohl Vorhaben für **30 Mbit/s** als auch **100 Mbit/s**; mit Vorhaben in städtischen Gebieten, im Umland und auf dem Land, um ein ausreichendes Konnektivitätsniveau in allen Mitgliedstaaten zu erreichen.

Merkmale der Intervention

Beschreibung

Die Intervention auf dem Gebiet Breitbandnetze umfasst:

Investitionen in Breitbandnetze, die es ermöglichen, bis 2020 das Ziel der Digitalen Agenda in Bezug auf eine universelle Breitbandversorgung mit **30 Mbit/s** zu verwirklichen; oder

Investitionen in Breitbandnetze, die es ermöglichen, bis 2020 das Ziel der Digitalen Agenda in Bezug auf einen Anteil von mindestens 50 % der Haushalte, die Anschluss mit **über 100 Mbit/s** haben, zu verwirklichen

Die Intervention auf dem Gebiet der Breitbandnetze umfasst insbesondere eines oder mehrere der folgenden Elemente:

Aufbau einer passiven physischen Infrastruktur oder Aufbau einer kombinierten passiven und aktiven physischen Infrastruktur mit Nebeninfrastrukturelementen, vollständig mit allen für die Betrieb dieser

Infrastruktur erforderlichen Diensten;

Zugehörige Einrichtungen und Dienste wie Innenverkabelung in Gebäuden, Antennen, Türme und andere Trägerkonstruktionen, Kabelkanäle, Leitungsrohre, Masten, Einstiegsschächte und Verteilerkästen;

Nutzung möglicher Synergien zwischen dem Aufbau von Breitbandnetzen und anderen Versorgungsnetzen (Energie, Verkehr, Wasser, Abwasser usw.), vor allem im Zusammenhang mit der intelligenten Energieversorgung.

### c) Digitaldienst-Infrastrukturen

Die folgenden Interventionsgebiete im Bereich der Digitaldienst-Infrastrukturen werden unterstützt:

#### Digitaldienst

Transeuropäische Hochgeschwindigkeits-Backboneverbindungen für öffentliche Verwaltungen

#### Beschreibung

Eine öffentliche transeuropäische Backbone-Dienstinfrastruktur, die sehr hohe Geschwindigkeiten und Verbindungen zwischen öffentlichen Einrichtungen in Bereichen wie öffentliche Verwaltung, Kultur, Bildung und Gesundheit bietet.

Grenzüberschreitende Erbringung elektronischer Behördendienste

**Genormte**, grenzübergreifende und benutzerfreundliche Plattformen für das Zusammenwirken, die zu Effizienzgewinnen in der gesamten Volkswirtschaft wie auch im öffentlichen Sektor führen und dem Binnenmarkt dienen.

Solche Plattformen ermöglichen eine elektronische Auftragsvergabe, elektronische Gesundheitsdienste, standardisierte Geschäftsberichte, einen elektronischen Informationsaustausch zwischen Justizbehörden, eine transeuropäische Online-Unternehmensanmeldung, elektronische Behördendienste für Unternehmen einschließlich der transeuropäischen Online-Unternehmensanmeldung.

Zugänglichmachung von Informationen des öffentlichen Sektors und von

Digitalisierung großer Sammlungen des europäischen Kulturerbes und Förderung

mehrsprachigen Diensten

ihrer Weiterverwendung durch Dritte.

Bis 2020 Schaffung eines uneingeschränkten Zugangs zu nicht vertraulichen Informationen des öffentlichen Sektors in der EU zu deren Weiterverwendung.

Ermöglichung des Bereitstellens von Onlinediensten durch jedes Unternehmen in der EU in seiner eigenen Sprache mit nahtloser Zugänglichkeit und Nutzung in jeder EU-Sprache.

Sicherheit und Gefahrenabwehr

Gemeinsame Rechenkapazitäten, Datenbanken und Softwarewerkzeuge für die „Safer Internet“-Zentren (SICs) in den Mitgliedstaaten sowie Verwaltungsprozesse zur Bearbeitung von Meldungen über Darstellungen sexuellen Kindesmissbrauchs

Kritische Dienstinfrastrukturen, einschließlich Kommunikationskanäle und Plattformen die aufgebaut und eingeführt werden, um die EU-weite Kapazitäten im Hinblick auf Abwehrbereitschaft, Informationsaustausch, Koordinierung und Reaktionsfähigkeit zu erweitern.

Realisierung von IKT-Lösungen für intelligente Energienetze und für die Erbringung intelligenter Energiedienstleistungen

Moderne Informations- und Kommunikationstechnologien im Bereich der intelligenten Energiedienstleistungen, um den Erfordernissen der Bürger (die sowohl Energieerzeuger als auch Energieverbraucher sein können), der Energieversorger und der Behörden gerecht zu werden.

#### *Geänderter Text*

a) Horizontale Prioritäten

Innovative Verwaltung, Kartierung und Dienste

Maßnahmen der technischen Unterstützung und Projektreplicierung, wo für die Einführung und Lenkung erforderlich, einschließlich Projekt- und Investitionsplanung und Durchführbarkeitsstudien.

Kartierung der europaweiten Breitband-



Infrastruktur **und Kartierung bestehender und geplanter Infrastrukturen, einschließlich in den Bereichen Verkehr und Energie**, zur Entwicklung einer laufenden detaillierten Bestandsaufnahme einschlägiger Infrastruktur, Analyse von Nutzungsrechten, Bewertung des Aufrüstungspotenzials bestehender Einrichtungen usw.

Analyse der Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung der Anpassung an Erfordernisse des Klimaschutzes; Ausfallschutz

Unterstützungsaktionen und andere technische Unterstützungsmaßnahmen

Erforderliche Aktionen zur Vorbereitung der Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder dazu beitragende Aktionen, wie vorbereitende Studien, Durchführbarkeits-, Evaluierungs- und Validierungsstudien, **technische und finanztechnische Unterstützung zur Förderung der Vorbereitung von Vorhaben von gemeinsamen Interesse im Hinblick auf eine finanzielle Unterstützung auf dem Markt oder im Rahmen dieser Verordnung** und jede andere technische Unterstützungsmaßnahme, einschließlich der Vorarbeiten zur vollständigen Festlegung und Entwicklung eines Vorhabens.

## b) Breitbandnetze

Die Intervention auf dem Gebiet Breitband trägt zum intelligenten und integrativen Wachstum bei durch Aufbau eines ausgeglichenen und geografisch diversifizierten Portfolios von Breitbandvorhaben, einschließlich sowohl Vorhaben für **100 Mbit/s** als auch **1 Gbit/s**; mit Vorhaben in städtischen Gebieten, im Umland und auf dem Land, um ein ausreichendes Konnektivitätsniveau in allen Mitgliedstaaten zu erreichen.

Merkmale der Intervention

Beschreibung

Die Intervention auf dem Gebiet Breitbandnetze umfasst:

Investitionen in **offene Hochgeschwindigkeitsbreitbandnetze**, die es ermöglichen, bis 2020 das Ziel der Digitalen Agenda in Bezug auf eine universelle Breitbandversorgung mit **mindestens 100 Mbit/s, wenn möglich**, zu verwirklichen; oder

Die Intervention auf dem Gebiet der Breitbandnetze umfasst insbesondere eines oder mehrere der folgenden Elemente:

Investitionen in *offene Ultrahochgeschwindigkeitsbreitbandnetze*, die es ermöglichen, bis 2020 das Ziel der Digitalen Agenda in Bezug auf einen Anteil von mindestens 50 % der Haushalte, die Anschluss mit *mindestens 1 Gbit/s, wenn möglich*, haben, zu verwirklichen;

Aufbau einer passiven physischen Infrastruktur oder Aufbau einer kombinierten passiven und aktiven physischen Infrastruktur mit Nebeninfrastrukturelementen, vollständig mit allen für die Betrieb dieser Infrastruktur erforderlichen Diensten;

Zugehörige Einrichtungen und Dienste wie Innenverkabelung in Gebäuden, Antennen, Türme und andere Trägerkonstruktionen, Kabelkanäle, Leitungsrohre, Masten, Einstiegsschächte und Verteilerkästen;

Nutzung möglicher Synergien zwischen dem Aufbau von Breitbandnetzen und anderen Versorgungsnetzen (Energie, Verkehr, Wasser, Abwasser usw.), vor allem im Zusammenhang mit der intelligenten Energieversorgung.

#### c) Digitaldienst-Infrastrukturen

##### Digitaldienst

Transeuropäische Hochgeschwindigkeits-Backboneverbindungen für öffentliche Verwaltungen

##### Beschreibung

Eine öffentliche transeuropäische Backbone-Dienstinfrastruktur, die sehr hohe Geschwindigkeiten und Verbindungen zwischen öffentlichen Einrichtungen in Bereichen wie öffentliche Verwaltung, Kultur, Bildung, **Forschung** und Gesundheit bietet.

Grenzüberschreitende Erbringung elektronischer Behördendienste

Grenzübergreifende und benutzerfreundliche Plattformen für das Zusammenwirken, die zu Effizienzgewinnen in der gesamten Volkswirtschaft wie auch im öffentlichen Sektor führen und dem Binnenmarkt dienen.

Solche Plattformen ermöglichen eine elektronische Auftragsvergabe, elektronische Gesundheitsdienste,

standardisierte Geschäftsberichte, einen elektronischen Informationsaustausch zwischen Justizbehörden, eine transeuropäische Online-Unternehmensanmeldung, elektronische Behördendienste für Unternehmen einschließlich der transeuropäischen Online-Unternehmensanmeldung, ***grenzüberschreitende interoperable Dienste für die elektronische Rechnungsstellung, Ausbau von Infrastrukturen im öffentlichen Verkehr, der den Einsatz von sicheren und interoperablen mobilen Nachbarschaftsdiensten ermöglicht, und eine Online-Streitbeilegung.***

***Europäische Plattform für den Zugang zu Bildungsressourcen***

***Elektronische mehrsprachige Plattformen, in deren Rahmen Bildungseinrichtungen und Einzelpersonen Lehrmaterial unter einer offenen Lizenz austauschen können. Über die Plattform werden Lehrbücher, Artikel und Videos bereitgestellt, und die Nutzer können Inhalte einstellen, zusammenarbeiten und diskutieren. Mithilfe der Plattform können Einrichtungen online zusammenarbeiten, Erfahrungen austauschen und Kapazitäten in den Bereichen offene Bildungsressourcen und Online-Bildung aufbauen, und sie erleichtert den Fernunterricht und die Zusammenarbeit zwischen Bildungsakteuren u. a. durch eLearning-Anwendungen. Sie dient auch als Plattform für die Suche von öffentlichen Bibliotheksressourcen und den Zugang dazu.***

Zugänglichmachung von Informationen des öffentlichen Sektors und von mehrsprachigen Diensten

Digitalisierung großer Sammlungen des europäischen Kulturerbes und Förderung ihrer Weiterverwendung durch Dritte.

Bis 2020 Schaffung eines uneingeschränkten Zugangs zu nicht vertraulichen Informationen des öffentlichen Sektors in der EU zu deren Weiterverwendung, ***im Einklang mit den Bestimmungen zum Schutz der Privatsphäre und dem Schutz der***

Sicherheit und Gefahrenabwehr

Realisierung von IKT-Lösungen für intelligente Energienetze und für die Erbringung intelligenter Energiedienstleistungen

## Änderungsantrag 134

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Teil III a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

#### ***personenbezogenen Daten.***

Ermöglichung des Bereitstellens von Onlinediensten durch jedes Unternehmen in der EU in seiner eigenen Sprache mit nahtloser Zugänglichkeit und Nutzung in jeder EU-Sprache.

Gemeinsame Rechenkapazitäten, Datenbanken und Softwarewerkzeuge für die „Safer Internet“-Zentren (SICs) in den Mitgliedstaaten sowie Verwaltungsprozesse zur Bearbeitung von Meldungen über Darstellungen sexuellen Kindesmissbrauchs

Kritische Dienstinfrastrukturen, einschließlich Kommunikationskanäle und Plattformen die aufgebaut und eingeführt werden, um die EU-weite Kapazitäten im Hinblick auf Abwehrbereitschaft, Informationsaustausch, Koordinierung und Reaktionsfähigkeit zu erweitern.

Moderne Informations- und Kommunikationstechnologien im Bereich der intelligenten Energiedienstleistungen, um den Erfordernissen der Bürger (die sowohl Energieerzeuger als auch Energieverbraucher sein können), der Energieversorger und der Behörden gerecht zu werden.

*Geänderter Text*

***Liste der vorermittelten Vorhaben, die Synergien zwischen mindestens zwei der durch die Fazilität „Connecting Europe“ abgedeckten Bereiche aufweisen.***

***Bereitstellung eines Versorgungsnetzes für nicht-fossile und umweltfreundliche Energie (z. B. Elektrizität oder Wasserstoff) für Transportmittel.***

*Realisierung intelligenter Netze durch die Ausnutzung neuer oder bestehender Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastrukturen.*

*Ausnutzung von Verkehrsinfrastrukturen (z. B. Tunnel, Brücken, Wehre usw.) für die Erzeugung von Energie und/oder den Einsatz neuer Verbindungsleitungen, die die elektrische Leistung erhöhen, neue Gaskorridore oder Telekommunikationsnetze schaffen.*

## BEGRÜNDUNG

Die Verordnung zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ soll:

- die Mittel auf Vorhaben mit europäischem Mehrwert im Bereich der Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsinfrastrukturen zum Aufbau integrierter europäischer Netze konzentrieren, die eine gleiche und hochwertige Leistung dieser Infrastrukturen im gesamten Unionsgebiet gewährleisten;
- die Gewährung der dieser Verordnung zugewiesenen Finanzmittel auf Unionsebene zu zentralisieren, zu vereinfachen und zu konditionieren und dabei die Synergien zwischen den drei Bereichen zu nutzen;
- die Mittel zwischen Direkthilfen und der Beteiligung an neuen Finanzierungsinstrumenten sinnvoll aufzuteilen, dabei den Markt einzubinden und die Effizienz der europäischen Gelder beträchtlich zu steigern;
- die aus dem Kohäsionsfonds geförderten Länder auf finanzieller, technischer und operativer Ebene besser integrieren, indem im Bereich Verkehr ein Teil der CEF-Mittel nach den Regeln des Kohäsionsfonds einbezogen wird.

In der tiefen Krise, in der wir uns befinden, rechtfertigt das Streben nach wirtschaftlichem, sozialem und ökologischem Fortschritt in Europa gleichzeitig

- Maßnahmen zum Ausgleich der öffentlichen Finanzen;
- die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in Europa;
- die Rückkehr eines nachhaltigen, integrativen und ausgewogenen Wachstums.

In diesem Zusammenhang befürworten die Berichterstellerinnen nachdrücklich diese Verordnung, mit der eine Fazilität „Connecting Europe“ geschaffen werden soll, die machtvoll zu dem Ziel von Wachstum und Beschäftigung in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation beitragen soll, und zwar auf dreierlei Weise:

- erstens indem sie für den Bereich der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs die zur Verwirklichung von Infrastrukturvorhaben notwendigen Mittel bereitstellt und so riesige Bereiche der Wirtschaft sowohl im Stadium der Realisierung als auch der Inbetriebnahme und anschließenden Unterhaltung dynamisiert;
- zweitens indem sie in diesen Bereichen die Forschung, den Technologietransfer und die (finanzielle und operative) Entwicklung fördert, die es Europa ermöglichen werden, seine weltweite Führungsstellung in diesen Bereichen zu halten;
- drittens indem sie die Europäische Union mit beständigen, leistungsfähigen und zuverlässigen Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationssystemen ausstattet, die zur weltweiten Wettbewerbsfähigkeit seiner Wirtschaft und zum harmonischen und integrierten Funktionieren der Union beitragen, indem sie ihre wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Leistungen und ihre territoriale Integration verbessern.

Der Finanzierungsbedarf bis 2020 im Gebiet der Union wird geschätzt auf:

- 500 Mrd. EUR für die transeuropäischen Verkehrsnetze, wovon 250 Mrd. EUR für die Beseitigung der Engpässe und die Schließung der bestehenden Lücken, insbesondere den Aufbau grenzüberschreitender Verbindungen, eingesetzt werden müssen;
- 200 Mrd. EUR für die transeuropäischen Energienetze;
- 270 Mrd. EUR für die Einführung von Breitbandnetzen und Dienstplattformen.

Die Ausstattung dieser Fazilität mit 50 Mrd. EUR setzt also Folgendes voraus:

- eine kluge Auswahl der Infrastruktur entsprechend ihrem europäischen Mehrwert und ihrer Kohärenz mit der Strategie Europa 2020;
- eine optimierte und koordinierte Verwaltung der Fazilität auf der Ebene der Instanzen der Europäischen Union;
- eine enge Abstimmung mit den Beteiligten (Mitgliedstaaten, Regionen, Gebietskörperschaften, Projektträgern);
- eine Zusammenarbeit zwischen den europäischen Organen selbst (Kommission, Rat, Parlament);
- eine besondere Beachtung der aus dem Kohäsionsfonds geförderten Länder, deren Bedarf groß ist und deren Mittel oft begrenzt sind;
- eine Optimierung der finanziellen Mittel zwischen klassischen Interventionsmaßnahmen und den neuen Finanzierungsinstrumenten:
  - Zuschüsse sollten nur für Vorhaben verwendet werden, die wenige oder keine Einnahmen hervorbringen, wobei sich die Kofinanzierungssätze nach den festgelegten Zielen und Prioritäten, den Erwartungen der Betreiber und des Marktes sowie der Art der Maßnahmen richten müssen;
  - innovative Finanzierungsinstrumente sollten es ermöglichen, in großem Maßstab die Märkte einzubinden, dabei aber Folgendes aufrechtzuerhalten:
    - die Interessen der Union, die Ordnungsmäßigkeit und die Objektivität der Maßnahmen;
    - erhebliche Hebelwirkungen;
    - das Ausbleiben von Wettbewerbsverzerrung und von Störungen auf den Märkten;
- die Integration dieser Verordnung in den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen, um so eine enge Abstimmung mit den anderen Finanzierungsquellen zu gewährleisten, die zu denselben Zielen beitragen, insbesondere:
  - dem achten Rahmenprogramm für Forschung und Innovation (Horizont 2020);
  - der Regional- und Kohäsionspolitik.

Vor diesem Hintergrund gehen die Berichterstatterinnen davon aus, dass die Mehrjahres- und Jahresprogramme Gegenstand delegierter Rechtsakte sein müssen. Das Parlament muss daran beteiligt werden, denn darin werden politische Entscheidungen getroffen (beispielsweise über Aufrufe zur Einreichung von Vorschlägen, die veröffentlicht werden müssen), und darin können ergänzende spezifische Regeln über die Einreichung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse erlassen werden, die somit möglicherweise den Basisrechtsakt ersetzen. Im Übrigen besteht in den Bereichen Energie und Telekommunikation keine Liste zu finanzierender Vorhaben von gemeinsamem Interesse, wodurch die Gefahr besteht, dass die Kommission einen zu großen Ermessensspielraum behält.

Die drei bei diesem Instrument betroffenen Bereiche sind für die Zukunft der Union und ihrer Bevölkerung von strategischer Bedeutung.

## **I – Im Bereich Verkehr**

Hier geht es um die physische Verbindung zwischen allen Regionen der Union, die Mobilitätsfähigkeit der Menschen und der Güter, ohne die keine Entwicklung möglich ist und die die territoriale Harmonie der Union bedingt. Ferner sollte unterstrichen werden, dass hinter der Politik der Infrastruktur und ihrer Nutzung die gesamte europäische an den Verkehr angelehnte Industrie (z. B. die Automobil-, Luftfahrt-, Eisenbahn und Weltraumindustrie, die Verkehrssysteme) noch immer weltweit eine Führungsstellung innehat und für einen erheblichen Teil unseres Wirtschaftspotenzials steht.

Ein weiteres entscheidendes Element, das effiziente Verkehrsnetze auszeichnet, ist ihr Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit. Schon 1993 vertrat der damalige Präsident der Europäischen Kommission, Jacques Delors, im Weissbuch „Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigung“<sup>1</sup> die Auffassung, um 15 Millionen Arbeitsplätze zu schaffen und das Wirtschaftswachstum wiederzubeleben, betrage der Bedarf an Verkehrsnetzen 220 Mrd. ECU<sup>2</sup> bis zum Jahr 2000, davon 82 Mrd. für die Schwerpunktvorhaben.

Zwanzig Jahre später und in einer ähnlichen Krisensituation schlägt die Kommission für eine Union, in der die Zahl der Mitgliedstaaten und der Bedarf erheblich angestiegen sind, für den Bereich Verkehr 50 Mrd. EUR weniger (31,7 Mrd. EUR) vor.

In den Augen der Berichterstatterinnen sollte der ideale Betrag, um die im Bereich Verkehr erwartete Hebelwirkung auszulösen, mindestens 10 % des geschätzten Bedarfs (500 Mrd. EUR für TEN-V bis 2020) betragen sollte.

Um mit begrenzten Mitteln auskommen, schlägt die Kommission vor, die Fazilität „Connecting Europe“ eindeutig auf diejenigen Vorhaben zu konzentrieren, die ausgereift sind, um während des Zeitraums des nächsten mehrjährigen Finanzrahmens finanziert zu werden, einen hohen EU-Mehrwert besitzen und horizontale Kernfragen oder nachhaltige Verkehrsarten wie Schienenverkehr oder Binnenschifffahrt betreffen. In einem Verzeichnis im Anhang wird bereits eine begrenzte Zahl potenzieller Vorhaben festgelegt, insbesondere in Form von Korridoren, die mit 85 % der für die CEF verfügbaren Gelder finanziert werden sollen. Das Wettbewerbselement in den Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen wird dennoch bestehen bleiben, da das verfügbare Geld nicht ausreicht, um alle diese im Anhang aufgeführten Vorhaben zu finanzieren.

Die Berichterstatterinnen begrüßen die Einführung des Korridoransatzes, der eine erhebliche Verbesserung gegenüber der Steuerung der aktuellen 30 TEN-V-Schwerpunktvorhaben darstellt, die 2004 wegen ihrer hohen Bedeutung für den grenzüberschreitenden Verkehrsfluss, den Zusammenhalt und die Ziele der nachhaltigen Entwicklung ausgewählt wurden. Die Berichterstatterinnen möchten in diesem Stadium und als Ausgangspunkt an den zehn von der Kommission vorgelegten vorab ermittelten Korridoren und anderen Abschnitten festhalten und nur eine geringfügige Änderung der horizontalen Prioritäten durch

---

<sup>1</sup> COM(93)0700.

<sup>2</sup> 1 ECU = 1EUR ab 1. Januar 1999.



Hinzufügung von „Meeresautobahnen“, so dass dieses Konzept ein TEN-V-Schwerpunkt bleibt, sowie maritimen IVS-Diensten vorschlagen.

Darüber hinaus sollte, wenn der Rat sich darauf verständigt, die Finanzausstattung erheblich zu kürzen, eine erhebliche Überarbeitung des in Teil I des Anhangs aufgeführten Verzeichnisses der vorab ermittelten Verkehrsvorhaben vorgenommen werden.

Schließlich muss eine Verwendung eines Teils des Kohäsionsfonds im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ im Bereich Verkehr als Chance für die betreffenden Länder wahrgenommen werden. Sie ermöglicht ihnen eine bessere Anbindung an die großen europäischen Netze und verstärkt dadurch ihre Wettbewerbsfähigkeit und ihre Integration in die Europäische Union. Allerdings bedarf es einer spezifischen Berücksichtigung der Lage dieser Länder, sowohl auf finanzieller als auch auf operativer Ebene, insbesondere hinsichtlich des Grundsatzes des Verfalls bei Nichtnutzung. Indem sie bestimmte mit der Verwaltungskapazität zusammenhängende Nachteile ausgleicht, muss die technische Unterstützung, mit der die Projektentwicklung in den aus dem Kohäsionsfonds geförderten Mitgliedstaaten unterstützt werden soll, es ihnen ermöglichen, die CEF uneingeschränkt zu nutzen.

## **II – Im Bereich Energie**

Der Ausbau der Infrastruktur bringt in den kommenden Jahren mehrere lebenswichtige Herausforderungen für die Europäische Union mit sich:

- Unabhängigkeit bei gleichzeitiger wechselseitiger Abhängigkeit und die Solidarität im Bereich der Versorgung der Union mit Energie (Sicherheit, Stabilität);
- Aufbau Energie sparender intelligenter und leistungsfähigerer Netze,
- Entwicklung neuer Netze erneuerbarer Energien sowie ihre Anbindung an die herkömmlichen Netze.

Im Bereich Energie stellen die Investitionslücke, die mit über 200 Mrd. EUR veranschlagt worden ist, und die verzögerte Vollendung des Binnenmarkts die wichtigsten Hindernisse dar, die mit der Erreichung der Ziele der Strategie Europa 2020 überwunden werden sollen.

Daher vertreten die Berichterstatterinnen die Auffassung, dass sich der höchste Wert der CEF erzielen lässt, wenn mit jedem in Energieinfrastruktur investierten Euro eine maximale Hebelwirkung erreicht wird. In dieser Hinsicht wird die ausgiebige Nutzung von Finanzierungsinstrumenten auch zusätzliche Vorteile für eine Vermehrung und Mobilisierung privater Finanzmittel durch marktgestützte Instrumente bieten, die in Zeiten finanzieller Sachzwänge eine Voraussetzung für den Infrastrukturausbau sind.

Finanzhilfen können und sollen als letztes Mittel für Schwerpunktvorhaben verwendet werden, bei denen es keine kommerzielle Rentabilität, aber erhebliche positive externe Effekte gibt, ohne den noch in der Entwicklung befindlichen Energiemarkt zu verzerren und ohne einen künstlichen Wettbewerb mit privaten Quellen zu schaffen.

Die CEF wird als Mittel fungieren, um die Lücke zwischen dem Bedarf an neuer und modernisierter Infrastruktur und den für 2020 festgelegten Energie- und Klimazielen zu schließen, sofern die Prioritäten während der gesamten Durchführungsphase der Fazilität „Connecting Europe“ befolgt werden.

### **III – Im Bereich Telekommunikation**

Von der Nachfrage gesteuerte Bereitstellung von Breitbandverbindungen muss die strategische Wahl sein, um den Binnenmarkt im Bereich Information, Kommunikation und Technologie zu vollenden und die Ziele der Digitalen Agenda zu erreichen.

Daher sollte der Aufbau einer europäischen Digitaldienst-Infrastruktur Vorrang haben: transeuropäische Hochgeschwindigkeits-Backboneverbindungen für öffentliche Verwaltungen, grenzüberschreitende Erbringung elektronischer Behördendienste (z. B. grenzüberschreitende elektronische Auftragsvergabe, elektronischer Rechtsverkehr, elektronische Gesundheitsdienste); Zugänglichmachung von Informationen des öffentlichen Sektors einschließlich digitaler Ressourcen des europäischen Erbes, data.eu und mehrsprachiger Ressourcen; Sicherheit und Gefahrenabwehr (sichereres Internet und kritische Dienstinfrastrukturen) und intelligente Energiedienstleistungen.

Die Berichterstatterinnen sind überzeugt, dass Finanzierungsinstrumente das einzige Instrument zur Förderung der Breitbandbereitstellung im Rahmen der CEF sein sollten. Denn Finanzierungsinstrumente weisen im Vergleich zu Finanzhilfen viele Vorteile auf, unter anderem eine viel größere Hebelwirkung und folglich die Fähigkeit, mit denselben Finanzmitteln mehr Haushalte zu erreichen. Wenn sie gebilligt werden, müssen öffentliche Unterstützungsprogramme ihren Schwerpunkt auf die Schaffung positiver externer Effekte legen, beispielsweise: Entwicklung der örtlichen/ländlichen Wirtschaft, gesteigerte Wettbewerbsfähigkeit und Schaffung von Arbeitsplätzen.

### **IV – Synergien**

Schlussendlich begrüßen die Berichterstatterinnen den Vorschlag der Kommission, ein einziges Instrument zu schaffen, das alle drei Bereiche abdeckt, denn es wird die bei der Steuerung des Programms entstehenden Verwaltungsausgaben verringern. Dennoch haben sie den Eindruck, dass potenzielle Synergien zwischen Energie, Verkehr und Telekommunikation weiter gefördert werden sollten. Um Projektentwicklern mehr Anreize zu geben, Maßnahmen mit potenziellen Synergien zwischen den drei Bereichen zu unterbreiten, schlagen die Berichterstatterinnen vor, eine spezifischere Formulierung zu Synergien und insbesondere zu den Kriterien für die Förderfähigkeit, Kofinanzierungsätzen, Steuerungs- und Finanzvorschriften einzuführen. Teil IV des Anhangs enthält einen neuen Versuch eines Verzeichnisses vorab ermittelter Vorhaben mit potenziellen Synergien.

Als Fazit gehen die Berichterstatterinnen davon aus, dass die CEF bei transparenter, synergetischer, vereinfachter, zentralisierter und gezielter Verwaltung ermöglichen kann, eine maximale Effizienz des Einsatzes europäischer Finanzmittel im Dienste der großen politischen Schwerpunkte der Union im Bereich Verkehr, Energie und IKT zu erreichen.

Die vorgeschlagenen Änderungsanträge zielen nicht so sehr darauf ab, neue Elemente hinzuzufügen, sondern die Formulierung klarer zu gestalten, da die Berichterstatterinnen davon ausgehen, dass die CEF-Verordnung kurz gefasst bleiben muss.

Bei den Verhandlungen über den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen werden die

Berichterstatterinnen vor allem darauf achten, dass für diese Fazilität erhebliche Haushalts- und operative Mittel bereitgestellt werden. Eine Schwächung dieser Mittel würde dazu führen, das Instrument seines Inhalts zu berauben, und würde die Politik der Union für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit in Frage stellen.

## STELLUNGNAHME DES RECHTSAUSSCHUSSES ZUR RECHTSGRUNDLAGE

Amalia Sartori  
Vorsitzende  
Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie  
BRÜSSEL

Brian Simpson  
Vorsitzender  
Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr  
BRÜSSEL

Betrifft: Stellungnahme zu der Rechtsgrundlage für den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ (COM(2011)0665 – C7-0374/2011 – 2011/0302(COD))

Sehr geehrte Vorsitzende,

mit Schreiben vom 16. Januar 2013 haben Sie den Rechtsausschuss gemäß Artikel 37 der Geschäftsordnung um eine Stellungnahme zur Angemessenheit der Hinzufügung des Artikel 174 und 349 AEUV als Rechtsgrundlage des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ gebeten.

Der Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ wurde von der Kommission auf Grundlage von Artikel 172 AEUV vorgelegt. Der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie und der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr haben nach dem Verfahren mit gemeinsamen Ausschusssitzungen gemäß Artikel 51 der Geschäftsordnung den Vorschlag gemeinsam geprüft.

Am 18. Dezember 2012 nahmen die Ausschüsse ihren gemeinsamen Bericht zu der Verordnung, einschließlich eines Änderungsantrags des Ausschusses für regionale Entwicklung, an, mit dem die Artikel 174 und 349 AEUV zur Rechtsgrundlage der Verordnung hinzugefügt werden sollen.

### *Hintergrund*

#### **1. Der Vorschlag**

Mit der vorgeschlagenen Verordnung soll ein neu integriertes Instrument für Investitionen in vorrangige EU-Infrastrukturvorhaben in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation geschaffen werden, die Fazilität „Connecting Europe“ (im Folgenden CEF).

Die CEF entspricht der Überarbeitung des politischen Rahmens in allen drei Bereichen für den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen. Im Energiebereich werden in der vorgeschlagenen Verordnung zwölf vorrangige Korridore und Gebiete festgelegt, jeweils vier für jeden Sektor:

Strom- und Gastransport, Entwicklung intelligenter Netze, Stromautobahnen und grenzübergreifende Kohlendioxidnetze.

Im Verkehrsbereich wurde ein Kernnetz mit Korridoren, das dem Güter- und Personenverkehr mit hoher Effizienz und niedrigen Emissionen dient, festgelegt. So werden die bestehenden Dienstleistungen in multimodalen Kombinationen verwendet werden, so dass sie effizienter werden.

Bei den Telekommunikationsnetzen ist die Beseitigung digitaler Engpässe ein Schlüsselziel. Notwendig dafür ist eine generelle Verbesserung des gesamten Breitbandnetzes und die Errichtung von digitalen Infrastrukturplattformen, die die kohärente Einführung digitaler europäischer öffentlicher Dienstleistungen erlauben.

Um sicherzustellen, dass die vorrangigen EU-Infrastrukturen im vom mehrjährigen Finanzrahmen festgelegten Zeitraum bereitgestellt werden, besteht die Notwendigkeit eines Beitrags aus dem EU-Haushalt. Die Finanzierung entspricht mit der Nutzung innovativer Finanzierungsinstrumente, die durch die Erleichterung und die Schaffung von Anreizen für öffentliche und private Finanzierungen von Projekten von EU-Interesse einen Multiplikatoreffekt für den EU-Haushalt als herkömmliche Instrumente bewirken, den Vorschlägen der Kommission.

## **2. Rechtsgrundlage des Vorschlags**

Die von der Kommission vorgeschlagene Rechtsgrundlage, Artikel 172 AEUV, ist die Rechtsgrundlage für die Festlegung von Leitlinien und übrige Maßnahmen für transeuropäische Netze in den Bereichen der Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur und hat folgenden Wortlaut:

„Artikel 172

Die Leitlinien und die übrigen Maßnahmen nach Artikel 171 Absatz 1 werden vom Europäischen Parlament und vom Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren und nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses und des Ausschusses der Regionen festgelegt.

Leitlinien und Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats betreffen, bedürfen der Billigung des betroffenen Mitgliedstaats.“

Artikel 171 AEUV, auf den Artikel 172 verweist, legt die Maßnahmen, die die Union ergreifen kann, um transeuropäische Netze zu fördern, wie folgt fest:

„Artikel 171

1. Zur Erreichung der Ziele des Artikels 170 geht die Union wie folgt vor:

– Sie stellt eine Reihe von Leitlinien auf, in denen die Ziele, die Prioritäten und die Grundzüge der im Bereich der transeuropäischen Netze in Betracht gezogenen Aktionen erfasst werden; in diesen Leitlinien werden Vorhaben von gemeinsamem Interesse ausgewiesen;

– sie führt jede Aktion durch, die sich gegebenenfalls als notwendig erweist, um die

Interoperabilität der Netze zu gewährleisten, insbesondere im Bereich der Harmonisierung der technischen Normen;

– sie kann von den Mitgliedstaaten unterstützte Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die im Rahmen der Leitlinien gemäß dem ersten Gedankenstrich ausgewiesen sind, insbesondere in Form von Durchführbarkeitsstudien, Anleihebürgschaften oder Zinszuschüssen unterstützen; die Union kann auch über den nach Artikel 177 errichteten Kohäsionsfonds zu spezifischen Verkehrsinfrastrukturvorhaben in den Mitgliedstaaten finanziell beitragen.

Die Union berücksichtigt bei ihren Maßnahmen die potenzielle wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Vorhaben.

2. Die Mitgliedstaaten koordinieren untereinander in Verbindung mit der Kommission die einzelstaatlichen Politiken, die sich erheblich auf die Verwirklichung der Ziele des Artikels 170 auswirken können. Die Kommission kann in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten alle Initiativen ergreifen, die dieser Koordinierung förderlich sind.

3. Die Union kann beschließen, mit dritten Ländern zur Förderung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse sowie zur Sicherstellung der Interoperabilität der Netze zusammenzuarbeiten.“

### **3. Vorgeschlagene Änderung der Rechtsgrundlage**

Die von den zuständigen Ausschüssen angenommene Zitierung auf der Grundlage eines Änderungsantrags des Ausschusses für regionale Entwicklung zielt auf die Hinzufügung zwei neuer Rechtsgrundlagen für die Verordnung.

a) Artikel 174 AEUV, der die allgemeinen Ziele des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts festlegt und wie folgt lautet:

„Artikel 174

Die Union entwickelt und verfolgt weiterhin ihre Politik zur Stärkung ihres wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts, um eine harmonische Entwicklung der Union als Ganzes zu fördern.

Die Union setzt sich insbesondere zum Ziel, die Unterschiede im Entwicklungsstand der verschiedenen Regionen und den Rückstand der am stärksten benachteiligten Gebiete zu verringern.

Unter den betreffenden Gebieten gilt besondere Aufmerksamkeit den ländlichen Gebieten, den vom industriellen Wandel betroffenen Gebieten und den Gebieten mit schweren und dauerhaften natürlichen oder demografischen Nachteilen, wie den nördlichsten Regionen mit sehr geringer Bevölkerungsdichte sowie den Insel-, Grenz- und Bergregionen.“

b) Artikel 349 AEUV sieht spezielle Maßnahmen zur Unterstützung der Regionen in äußerster Randlage vor:

„Artikel 349

Unter Berücksichtigung der strukturbedingten sozialen und wirtschaftlichen Lage von Guadeloupe, Französisch-Guayana, Martinique, Réunion, Saint-Barthélemy und Saint-Martin, der Azoren, Madeiras und der Kanarischen Inseln, die durch die Faktoren Abgelegenheit,

Insellage, geringe Größe, schwierige Relief- und Klimabedingungen und wirtschaftliche Abhängigkeit von einigen wenigen Erzeugnissen erschwert wird, die als ständige Gegebenheiten und durch ihr Zusammenwirken die Entwicklung schwer beeinträchtigen, beschließt der Rat auf Vorschlag der Kommission nach Anhörung des Europäischen Parlaments spezifische Maßnahmen, die insbesondere darauf abzielen, die Bedingungen für die Anwendung der Verträge auf die genannten Gebiete, einschließlich gemeinsamer Politiken, festzulegen. Werden die betreffenden spezifischen Maßnahmen vom Rat gemäß einem besonderen Gesetzgebungsverfahren erlassen, so beschließt er ebenfalls auf Vorschlag der Kommission und nach Anhörung des Europäischen Parlaments.

Die Maßnahmen nach Absatz 1 betreffen insbesondere die Zoll- und Handelspolitik, Steuerpolitik, Freizonen, Agrar- und Fischereipolitik, die Bedingungen für die Versorgung mit Rohstoffen und grundlegenden Verbrauchsgütern, staatliche Beihilfen sowie die Bedingungen für den Zugang zu den Strukturfonds und zu den horizontalen Unionsprogrammen.

Der Rat beschließt die in Absatz 1 genannten Maßnahmen unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale und Zwänge der Gebiete in äußerster Randlage, ohne dabei die Integrität und Kohärenz der Rechtsordnung der Union, die auch den Binnenmarkt und die gemeinsamen Politiken umfasst, auszuhöhlen.“

Während die Änderungsanträge, die zwei neue Rechtsgrundlagen hinzufügten, für sich genommen keine Rechtfertigung enthielten, kann die Begründung der Stellungnahme des Ausschusses für regionale Entwicklung als Orientierung dafür dienen, was die Gründe der Änderung sein könnten:

Der Berichterstatter stellt fest, dass die Mitgliedstaaten, die Mittel aus dem Kohäsionsfonds erhalten können, Vorbehalte gegen die Übertragung von 10 Mrd. EUR aus dem Kohäsionsfonds, die im Rahmen der CEF für Verkehrsinfrastrukturvorhaben ausschließlich für aus dem Kohäsionsfonds geförderte Mitgliedstaaten vorgesehen sind, geäußert haben oder diese sogar ablehnen.

## *Analyse*

### **1. Vom Gerichtshof festgelegte Grundsätze**

In Bezug auf die Wahl der richtigen Rechtsgrundlage gibt es eine ständige Rechtsprechung des Gerichtshofs. Der Gerichtshof hat betont, dass die Wahl wegen der Folgen der Rechtsgrundlage für die materielle Zuständigkeit und das Verfahren von verfassungsrechtlicher Bedeutung sei<sup>1</sup>. Somit dürfen die Organe nach Artikel 13 Absatz 2 EUV nur nach Maßgabe der ihnen in den Verträgen zugewiesenen Befugnisse handeln<sup>2</sup>. Darüber hinaus hat der Gerichtshof betont, dass sich „die Wahl der Rechtsgrundlage eines [Unions-] Rechtsakts nach ständiger Rechtsprechung auf objektive, gerichtlich nachprüfbare Umstände gründen, zu denen insbesondere das Ziel und der Inhalt des Rechtsakts gehören“

---

<sup>1</sup> Gutachten 2/00, Protokoll von Cartagena, Slg. 2001, I-9713, Randnummer 5; Rechtssache C-370/07, Kommission/Rat, Slg. 2009, I-8917, Randnummern 46-49; Gutachten 1/08, Allgemeines Übereinkommen über den Handel mit Dienstleistungen, Slg. 2009, I-11129, Randnummer 110.

<sup>2</sup> Rechtssache C-403/05, Parlament/Kommission, Slg. 2007, I-9045, Randnummer 49 und die darin zitierte Rechtsprechung.

müsse<sup>1</sup>.

Was die Möglichkeit des Rechtsakts mit mehr als einer Rechtsgrundlage anbelangt, hat der Gerichtshof festgestellt, dass dies nur dann der Fall sein könne, wenn der Rechtsakt verschiedene Ziele oder Bestandteile hat, die untrennbar miteinander verbunden sind, ohne dass das/der eine im Verhältnis zum anderen zweitrangig ist und mittelbaren Charakter hat. Ergibt die Prüfung einer Maßnahme, dass sie verschiedene Zielsetzungen hat und/oder verschiedene Komponenten umfasst, und lässt sich eine von ihnen als die hauptsächliche ausmachen, während die andere nur nebensächliche Bedeutung hat, so ist die Maßnahme auf nur eine Rechtsgrundlage zu stützen, und zwar auf die, die die hauptsächliche Zielsetzung oder Komponente erfordert.<sup>2</sup>

## **2. Prüfung der vorgeschlagenen Rechtsgrundlagen**

### a) Rechtsgrundlage des Vorschlags

Artikel 172 AEUV regelt, dass das ordentliche Gesetzgebungsverfahren auf alle Maßnahmen oder Leitlinien im Bereich der transeuropäischen Netze gemäß Artikel 171 Absatz 1 Anwendung findet, deren Entwicklung und Durchsetzung zu den Zielen des AEUV, insbesondere in Artikel 170, der ausdrücklich genannt wird, gehört. In Artikel 170 AEUV heißt es: „die Union [trägt] zum Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze in den Bereichen der Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur bei“.

Artikel 1 des Vorschlags für eine Verordnung zur Schaffung der CEF definiert den Gegenstand der Verordnung wie folgt:

„Artikel 1

Mit dieser Verordnung wird die Fazilität „Connecting Europe“ geschaffen und werden die Bedingungen, Methoden und Verfahren zur Bereitstellung einer finanziellen Unterstützung der Europäischen Union für transeuropäische Netze festgelegt, um Vorhaben im Bereich der Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsinfrastrukturen zu unterstützen.“

Artikel 3 des Vorschlags definiert die „allgemeinen Ziele“ der Verordnung, die durch sektorspezifische Ziele für die drei betroffenen Bereiche, d. h. Verkehr, Energie, Telekommunikation, ergänzt werden. Artikel 3 des Vorschlags lautet wie folgt:

„Artikel 3

Die Fazilität „Connecting Europe“ ermöglicht die Vorbereitung und Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Rahmen der Politik für die transeuropäischen Netze in den Bereichen Energie, Verkehr und Telekommunikation. Insbesondere wird mit der Fazilität „Connecting Europe“ die Durchführung von Vorhaben unterstützt, die die Entwicklung und die Errichtung neuer Infrastruktur oder den Ausbau vorhandener Infrastruktur in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation bezwecken. Zu

---

<sup>1</sup> Siehe zuletzt Rechtssache C-411/06, Kommission gegen Parlament und Rat, Slg. 2009, I-7585.

<sup>2</sup> Vgl. etwa Rechtssache C 178/03, Kommission/Parliament und Council, Slg. 2006, I-107, Randnummer 43.



diesem Zweck verfolgt die Fazilität „Connecting Europe“ die folgenden Ziele:

a) Sie soll einen Beitrag leisten zu einem intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstum durch den Aufbau moderner, leistungsfähiger transeuropäischer Netze, so dass sich Vorteile für die gesamte Europäische Union hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit und des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts im Binnenmarkt ergeben und ein Umfeld geschaffen wird, das zu mehr privaten und öffentlichen Investitionen führt, indem Finanzierungsinstrumente und direkte Unterstützung der Europäischen Union kombiniert und Synergien über Sektoren hinweg genutzt werden.

Die Erreichung dieses Ziels wird anhand des Umfangs öffentlicher und privater Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemessen, insbesondere anhand des Umfangs öffentlicher und privater Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die durch die Finanzierungsinstrumente nach dieser Verordnung vorgenommen werden.

b) Sie soll der Union die Erreichung ihres Ziels ermöglichen, bis 2020 die Treibhausgasemissionen um 20 % zu senken, die Energieeffizienz um 20 % zu steigern und den Anteil der erneuerbaren Energien auf 20 % anzuheben, und dabei eine größere Solidarität zwischen den Mitgliedstaaten gewährleisten.“

Die Ziele der vorgeschlagenen Verordnung stehen eindeutig im Zusammenhang mit den von Artikel 172 AEUV genannten Zielen, so dass dieser Artikel daher als die richtige Rechtsgrundlage für den Vorschlag zu betrachten ist.

#### b) Artikel 174 AEUV als mögliche Rechtsgrundlage

Eine Rechtsgrundlage muss die Zuständigkeit für den Erlass von Rechtsvorschriften vorsehen. Artikel 174 AEUV nennt allgemeine Ziele der regionalen Entwicklungspolitik, aber enthält keine operativen Vorschriften, die den Organen die Befugnis verleihen würden, Recht zu setzen.

Während somit klar ist, dass Artikel 174 nicht als Rechtsgrundlage herangezogen werden kann, kann festgestellt werden, dass gemäß Artikel 171 AEUV, der Handlungen innerhalb des europäischen TEN-Rahmens genauer darlegt, und der über Artikel 172 zur Anwendung kommt, „die Union auch über den nach Artikel 177 errichteten Kohäsionsfonds zu spezifischen Verkehrsinfrastrukturvorhaben in den Mitgliedstaaten finanziell beitragen [kann]“.

#### c) Artikel 349 AEUV als mögliche Rechtsgrundlage

Artikel 349 erlaubt, anders als Artikel 174, den Erlass von Rechtsakten in der Form spezifischer Maßnahmen, die insbesondere darauf abzielen, die Bedingungen für die Anwendung der Verträge auf die in dem Artikel genannten Gebiete, festzulegen. Zu diesen Maßnahmen zählt der Artikel „Bedingungen für den Zugang zu den Strukturfonds und zu den horizontalen Unionsprogrammen“.

Bei der Prüfung der Frage, ob Artikel 349 als zweite Rechtsgrundlage dienen könnte, ist nicht nur zu prüfen, ob der Vorschlag eine doppelte Rechtsgrundlage haben sollte, sondern auch, ob der im Ausschuss angenommene Bericht den Vorschlag so weit geändert hat, dass eine

zusätzliche Rechtsgrundlage notwendig wäre.

Was den Vorschlag anbelangt, scheint es eindeutig, dass die Anwendung des CEF auf die Gebiete in äußerster Randlage kein gesondertes und zentrales Ziel des Vorschlags ist. Darüber hinaus scheint es auch eindeutig zu sein, dass der von ITRE und TRAN gemeinsam angenommene Bericht die allgemeinen Ziele nicht in der Weise änderte, dass dies die Hinzufügung des Artikels 349 AEUV als zweite Rechtsgrundlage rechtfertigen würde.

Zu Artikel 7 Absatz 4 der vorgeschlagenen Verordnung wurde ein Änderungsantrag angenommen, in dem es heißt: „Maßnahmen im Bereich der Breitbandnetze können auch durch Finanzhilfen finanziert werden, d. h. Projekte, die die „digitale Kluft“ verringern, indem ländliche, bergige, abgelegene oder dünn besiedelte Gebiete, Inseln sowie eingeschlossene und am Rande gelegene Gebiete angeschlossen werden, sofern Hilfeleistungen mittels eines Finanzinstruments nicht ausreichend sind, um zu einer Investitionsentscheidung zu führen“.

Dies stellt jedoch kein zweites selbständiges Ziel der vorgeschlagenen Verordnung dar, vergleichbar mit denen, die als allgemeine Ziele der Verordnung, sei es in der Form des Kommissionsvorschlags, sei es in der Form, wie sie von den Ausschüssen ITRE und TRAN angenommen wurden.

### ***Empfehlung des Rechtsausschusses***

Der Ausschuss hat den genannten Gegenstand in seiner Sitzung vom 22. Januar 2013 geprüft. In seiner Sitzung beschloss der Ausschuss einstimmig<sup>1</sup>, zu empfehlen, dass allein Artikel 174 AEUV die richtige Rechtsgrundlage des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ ist.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Klaus-Heiner Lehne

---

<sup>1</sup> Bei der Schlussabstimmung waren anwesend: Raffaele Baldassarre (stellvertretender Vorsitzender), Luigi Berlinguer, Sebastian Valentin Bodu (stellvertretender Vorsitzender), Piotr Borys, Françoise Castex (stellvertretende Vorsitzende), Christian Engström, Giuseppe Gargani, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Sajjad Karim, Vytautas Landsbergis, Eva Lichtenberger, Antonio Masip Hidalgo, Jiří Maštálka, Evelyn Regner (stellvertretende Vorsitzende), Dagmar Roth-Behrendt, Francesco Enrico Speroni (Berichterstatter), Dimitar Stoyanov, József Szájer, Rebecca Taylor, Axel Voss, Rainer Wieland, Cecilia Wikström, Tadeusz Zwiefka.

20.9.2012

## STELLUNGNAHME DES HAUSHALTSAUSSCHUSSES

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr und den Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“  
(COM(2011)0665/2 – C7-0374/2011 – 2011/0302(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Göran Färm

## ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Haushaltsausschuss ersucht den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr und den Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie als federführende Ausschüsse, folgende Änderungsanträge in ihren Bericht zu übernehmen:

### Änderungsantrag 1

#### Entwurf einer legislativen EntschlieÙung Ziffer 1 a (neu)

*Entwurf einer legislativen EntschlieÙung*

*Geänderter Text*

***1a. weist darauf hin, dass der im  
Legislativvorschlag angegebene  
Finanzrahmen lediglich als Anhaltspunkt  
für die Rechtssetzungsbehörde dient und  
erst dann festgelegt werden kann, wenn  
eine Einigung über den Vorschlag für  
eine Verordnung zur Festlegung des  
mehrjährigen Finanzrahmens für die  
Jahre 2014-2020 erzielt worden ist;***

## Änderungsantrag 2

### Entwurf einer legislativen Entschließung Ziffer 1 b (neu)

*Entwurf einer legislativen Entschließung*

*Geänderter Text*

***1b. verweist auf seine Entschließung vom 8. Juni 2011 mit dem Titel „Investition in die Zukunft: ein neuer mehrjähriger Finanzrahmen (MFR) für ein wettbewerbsfähiges, nachhaltiges und inklusives Europa<sup>1</sup>“; bekräftigt, dass im nächsten MFR ausreichend zusätzliche Mittel erforderlich sind, damit die Europäische Union ihre bestehenden politischen Prioritäten umsetzen und die in dem Vertrag von Lissabon vorgesehenen neuen Aufgaben erfüllen sowie auf unvorhergesehene Ereignisse reagieren kann; weist darauf hin, dass selbst bei einer Aufstockung des Volumens der Ressourcen für den nächsten MFR um mindestens 5 % im Vergleich zu 2013 nur ein begrenzter Beitrag zur Verwirklichung der vereinbarten Zielvorgaben und Verpflichtungen der Union sowie des Grundsatzes der Solidarität der Union geleistet werden kann; fordert den Rat auf, sofern er diesen Standpunkt nicht teilt, eindeutig anzugeben, welche seiner politischen Prioritäten oder Vorhaben trotz ihres nachgewiesenen europäischen Mehrwerts vollständig aufgegeben werden könnten;***

---

<sup>1</sup> *Angenommene Texte,  
P7\_TA(2011)0266.*

## Änderungsantrag 3

### Vorschlag für eine Verordnung

## Erwägung 6 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(6a) Zwischen den Finanzierungsinstrumenten der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) und dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung sollten zur Finanzierung von Infrastrukturen in grenzübergreifenden Regionen im Rahmen der Entwicklung des Netzes insgesamt starke Synergien erreicht werden.***

## Änderungsantrag 4

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(13) Die Erfahrungen mit dem derzeitigen Finanzrahmen haben gezeigt, dass viele Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, erhebliche Schwierigkeiten bei der fristgemäßen Fertigstellung komplexer grenzübergreifender Verkehrsinfrastrukturprojekte mit einem hohen EU-Mehrwert haben. Um die Durchführung von Verkehrsvorhaben, insbesondere grenzübergreifende Vorhaben, mit einem hohen EU-Mehrwert zu verbessern, sollte ein Teil der Kohäsionsfondszuweisung (10 Mrd. EUR) für die Finanzierung von Verkehrsvorhaben im Kernverkehrsnetz in Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ übertragen werden. Die Kommission sollte die Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, bei der Entwicklung einer angemessenen Anzahl von Vorhaben unterstützen, um den nationalen Zuweisungen im Rahmen des

(13) Die Erfahrungen mit dem derzeitigen Finanzrahmen haben gezeigt, dass viele Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, erhebliche Schwierigkeiten bei der fristgemäßen Fertigstellung komplexer grenzübergreifender Verkehrsinfrastrukturprojekte mit einem hohen EU-Mehrwert haben. Um die Durchführung von Verkehrsvorhaben, insbesondere grenzübergreifende Vorhaben, mit einem hohen EU-Mehrwert zu verbessern, sollte ein Teil der Kohäsionsfondszuweisung (10 Mrd. EUR) für die Finanzierung von Verkehrsvorhaben im Kernverkehrsnetz in Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ übertragen werden. Die Kommission sollte die Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, bei der Entwicklung einer angemessenen Anzahl von Vorhaben unterstützen ***und gegebenenfalls ihre Verwaltungskapazität stärken***, um den

Kohäsionsfonds größtmögliche Priorität zu geben.

nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds größtmögliche Priorität zu geben, **sie jedoch auch bei der Einreichung von Anträgen für die 21,7 Milliarden EUR, die für sämtliche Mitgliedstaaten verfügbar sind, unterstützen und soweit wie möglich eine geografische Ausgewogenheit gewährleisten.**

## Änderungsantrag 5

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 25

#### *Vorschlag der Kommission*

(25) Es sind verschiedene Umsetzungsmethoden nötig, die verschiedene Finanzierungsquoten erfordern, um die Effizienz und die Wirkung der finanziellen Unterstützung der Europäischen Union zu erhöhen, private Investitionen zu fördern und den spezifischen Anforderungen einzelner Vorhaben zu entsprechen.

#### *Geänderter Text*

(25) Es sind verschiedene Umsetzungsmethoden nötig, die verschiedene Finanzierungsquoten **und Finanzinstrumente** erfordern, um die Effizienz und die Wirkung der finanziellen Unterstützung der Europäischen Union zu erhöhen, private Investitionen zu fördern und den spezifischen Anforderungen einzelner Vorhaben zu entsprechen.

## Änderungsantrag 6

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 34

#### *Vorschlag der Kommission*

(34) Obschon der Großteil der Investitionsmittel für die Strategie Europa 2020 durch die Märkte und Regulierungsmaßnahmen aufgebracht werden kann, erfordern die Herausforderungen der Finanzierung öffentliche Interventionen und EU-Unterstützung durch Zuschüsse und innovative Finanzierungsinstrumente. Finanzierungsinstrumente sollten eingesetzt werden, um bestimmte Markterfordernisse zu erfüllen, und den

#### *Geänderter Text*

(34) Obschon der Großteil der Investitionsmittel für die Strategie Europa 2020 durch die Märkte und Regulierungsmaßnahmen aufgebracht werden kann, erfordern die Herausforderungen der Finanzierung öffentliche Interventionen und EU-Unterstützung durch Zuschüsse und innovative Finanzierungsinstrumente. Finanzierungsinstrumente sollten eingesetzt werden, um bestimmte Markterfordernisse zu erfüllen, und den

Zielen der Fazilität „Connecting Europe“ entsprechen, ohne eine private Finanzierung zu verdrängen. Vor Entscheidungen zum Einsatz von Finanzierungsinstrumenten sollte die Kommission eine Ex-ante-Evaluierung dieser Instrumente vornehmen.

Zielen der Fazilität „Connecting Europe“ entsprechen, **und sie sollten andere verfügbare Finanzierungsmaßnahmen ergänzen oder vervollständigen**, ohne eine private Finanzierung zu verdrängen. Vor Entscheidungen zum Einsatz von Finanzierungsinstrumenten sollte die Kommission eine Ex-ante-Evaluierung dieser Instrumente vornehmen.

## Änderungsantrag 7

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 36

#### *Vorschlag der Kommission*

(36) In der Strategie Europa 2020 hat die Kommission zugesagt, EU-Finanzierungsinstrumente als Teil einer konsistenten Finanzierungsstrategie zu mobilisieren, die öffentliche und private Finanzmittel auf Ebene der Europäischen Union und nationaler Ebene für Infrastrukturen zusammenführt. Dem liegt zugrunde, dass suboptimale Investitionssituationen und Marktunvollkommenheiten in vielen Fällen effizienter durch Finanzierungsinstrumente als durch Zuschüsse angegangen werden können.

#### *Geänderter Text*

(36) In der Strategie Europa 2020 hat die Kommission zugesagt, EU-Finanzierungsinstrumente als Teil einer konsistenten Finanzierungsstrategie zu mobilisieren, die öffentliche und private Finanzmittel auf Ebene der Europäischen Union und nationaler Ebene für Infrastrukturen zusammenführt. Dem liegt zugrunde, dass suboptimale Investitionssituationen und Marktunvollkommenheiten in vielen Fällen effizienter durch Finanzierungsinstrumente als durch Zuschüsse angegangen werden können, **indem die Hebelwirkung des Einsatzes von Haushaltsmitteln verbessert und eine stärkere Multiplikatorwirkung im Hinblick auf die Anziehung von Finanzmitteln des privaten Sektors erzielt wird. Dies ist besonders relevant im Kontext eines schwierigen Zugangs zu Krediten, der angespannten Lage bei den öffentlichen Finanzen und der Notwendigkeit, den wirtschaftlichen Aufschwung in Europa zu stützen. Die Finanzinstrumente werden unter Ausrichtung auf die Nachfrage des Marktes Vorhaben mit ähnlichem Finanzierungsbedarf zugute kommen; dadurch sollten – durch Ausnutzung möglicher Synergieeffekte zwischen den**

*einzelnen Bereichen – größere Vorteile in Bezug auf Marktwirkung, Verwaltungseffizienz und Ressourcennutzung erzielt werden.*

## **Änderungsantrag 8**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 37**

#### *Vorschlag der Kommission*

(37) Die Fazilität „Connecting Europe“ sollte Finanzierungsinstrumente zur Förderung einer maßgeblichen Beteiligung privater Investoren und Finanzinstitutionen an Infrastrukturinvestitionen vorschlagen. Um für den Privatsektor ausreichend attraktiv zu sein, sollte bei der Gestaltung und Anwendung der Finanzierungsinstrumente auf Vereinfachung und Verringerung der Verwaltungslasten geachtet werden, während ein Niveau an Flexibilität anzustreben ist, um dem ermittelten Finanzierungsbedarf in flexibler Weise entsprechen zu können. Bei der Gestaltung dieser Instrumente sollten die Erfahrungen bei der Anwendung von Finanzierungsinstrumenten im mehrjährigen Finanzrahmen 2007-2013 genutzt werden, wie das Kreditgarantieinstrument für TEN-V-Vorhaben (LGTT), die Finanzierungsfazilität mit Risikoteilung (RSFF) und der Europäische Fonds 2020 für Energie, Klimaschutz und Infrastruktur („Fonds Marguerite“).

#### *Geänderter Text*

(37) Die Fazilität „Connecting Europe“ sollte Finanzierungsinstrumente zur Förderung einer maßgeblichen Beteiligung privater Investoren und Finanzinstitutionen an Infrastrukturinvestitionen vorschlagen. Um für den Privatsektor ausreichend attraktiv zu sein, sollte bei der Gestaltung und Anwendung der Finanzierungsinstrumente auf Vereinfachung und Verringerung der Verwaltungslasten geachtet werden, während ein Niveau an Flexibilität anzustreben ist, um dem ermittelten Finanzierungsbedarf in flexibler Weise entsprechen zu können. Bei der Gestaltung dieser Instrumente sollten die Erfahrungen bei der Anwendung von Finanzierungsinstrumenten im mehrjährigen Finanzrahmen 2007-2013 genutzt werden, wie das Kreditgarantieinstrument für TEN-V-Vorhaben (LGTT), die Finanzierungsfazilität mit Risikoteilung (RSFF) und der Europäische Fonds 2020 für Energie, Klimaschutz und Infrastruktur („Fonds Marguerite“) **sowie die Projektanleiheninitiative im Rahmen von Europa 2020.**

## **Änderungsantrag 9**



## Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 39

### *Vorschlag der Kommission*

(39) Um eine sektorale Diversifizierung der Empfänger von Mitteln aus Finanzierungsinstrumenten zu gewährleisten sowie eine **allmähliche** geografische Diversifizierung bezüglich aller Mitgliedstaaten zu fördern, sollte die Kommission in Partnerschaft mit der EIB durch gemeinsame Initiativen wie das Europäische ÖPP-Kompetenzzentrum (EPEC) und Jaspers die Mitgliedstaaten dabei unterstützen, eine entsprechende Pipeline von Vorhaben zu entwickeln, die für eine Projektfinanzierung in Frage kämen.

### *Geänderter Text*

(39) Um eine sektorale Diversifizierung der Empfänger von Mitteln aus Finanzierungsinstrumenten zu gewährleisten sowie eine geografische Diversifizierung bezüglich aller Mitgliedstaaten – **mit besonderem Schwerpunkt auf den Mitgliedstaaten, die Unterstützung aus dem Kohäsionsfonds beanspruchen können** – zu fördern, sollte die Kommission in Partnerschaft mit der EIB durch gemeinsame Initiativen wie das Europäische ÖPP-Kompetenzzentrum (EPEC) und Jaspers die Mitgliedstaaten dabei unterstützen, eine entsprechende Pipeline von Vorhaben zu entwickeln, die für eine Projektfinanzierung in Frage kämen.

## Änderungsantrag 10

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 43

#### *Vorschlag der Kommission*

(43) Von der Kommission sollten Halbzeit- und Ex-post-Evaluierungen durchgeführt werden, um die Effektivität und Effizienz der **Finanzierung und ihrer** Auswirkungen auf die Gesamtziele der Fazilität und der Prioritäten der Strategie Europa 2020 zu beurteilen.

#### *Geänderter Text*

(43) Von der Kommission sollten Halbzeit- und Ex-post-Evaluierungen durchgeführt werden, um die Effektivität und Effizienz **verschiedener Arten der finanziellen Unterstützung, ihre** Auswirkungen auf die Gesamtziele der Fazilität und **das Gesamtvolumen öffentlicher und privater Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse zur Ausweitung des Umfangs der Investitionen zur Verwirklichung der** Prioritäten der Strategie Europa 2020 zu beurteilen.

## Änderungsantrag 11

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 3 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

(a) Sie soll einen Beitrag leisten zu einem intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstum durch den Aufbau moderner, leistungsfähiger transeuropäischer Netze, so dass sich Vorteile für die gesamte Europäische Union hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit und des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts im Binnenmarkt ergeben und ein Umfeld geschaffen wird, das zu mehr privaten und öffentlichen Investitionen führt, indem Finanzierungsinstrumente und direkte Unterstützung der Union kombiniert und Synergien über Sektoren hinweg genutzt werden. Die Erreichung dieses Ziels wird anhand des Umfangs öffentlicher und privater Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemessen, insbesondere anhand des Umfangs öffentlicher und privater Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die durch die Finanzierungsinstrumente nach dieser Verordnung vorgenommen werden.

*Geänderter Text*

(a) Sie soll einen Beitrag leisten zu einem intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstum durch den Aufbau moderner, leistungsfähiger transeuropäischer Netze, so dass sich Vorteile für die gesamte Europäische Union hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit und des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts im Binnenmarkt ergeben und ein Umfeld geschaffen wird, das zu mehr privaten und öffentlichen Investitionen führt, indem Finanzierungsinstrumente und direkte Unterstützung der Union ***in den Fällen, in denen Vorhaben Nutzen aus einer Kombination von Instrumenten ziehen könnten***, kombiniert und Synergien über Sektoren hinweg genutzt werden. Die Erreichung dieses Ziels wird anhand des Umfangs öffentlicher und privater Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemessen, insbesondere anhand des Umfangs öffentlicher und privater Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die durch die Finanzierungsinstrumente nach dieser Verordnung vorgenommen werden.

**Änderungsantrag 12**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 3 – Buchstabe b a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(ba) Leistung eines Beitrags zur Unterstützung von Vorhaben mit einem europäischen Mehrwert und beträchtlichen gesellschaftlichen Vorteilen, für die keine angemessene Finanzierung vom Markt bereitgestellt***

wird.

## Änderungsantrag 13

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe a – Ziffer i

##### *Vorschlag der Kommission*

i) Beseitigung von Engpässen und Überbrückung fehlender Bindeglieder, zu messen anhand der Zahl neuer und verbesserter grenzübergreifender Verbindungen und beseitigter Engpässe auf Verkehrsstrecken, denen die Fazilität „Connecting Europe“ zugute gekommen ist;

##### *Geänderter Text*

i) Beseitigung von Engpässen und Überbrückung fehlender Bindeglieder **sowohl innerhalb von Verkehrsinfrastrukturen als auch an den Anschlusspunkten zwischen diesen an den Grenzübergangsstellen**, zu messen anhand der Zahl neuer und verbesserter grenzübergreifender Verbindungen und beseitigter Engpässe auf Verkehrsstrecken, denen die Fazilität „Connecting Europe“ zugute gekommen ist;

## Änderungsantrag 14

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 5 – Absatz 1 – Einleitung

##### *Vorschlag der Kommission*

1. Die Finanzausstattung für die Durchführung der Fazilität „Connecting Europe“ wird für den Zeitraum von 2014 bis 2020 auf 50 000 000 000 EUR festgesetzt. Der Betrag wird wie folgt auf die in Artikel 3 genannten Bereiche aufgeteilt:

##### *Geänderter Text*

1. Die Finanzausstattung für die Durchführung der Fazilität „Connecting Europe“ wird für den Zeitraum von 2014 bis 2020 auf 50 000 000 000 EUR festgesetzt, **die für die Haushaltsbehörde während des jährlichen Haushaltsverfahrens den vorrangigen Bezugsrahmen im Sinne der Nummer [17] der Interinstitutionellen Vereinbarung vom XXXX/2013 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die Zusammenarbeit im Haushaltsbereich und die wirtschaftliche Haushaltsführung bilden**. Der Betrag wird wie folgt auf die in Artikel 3 genannten Bereiche aufgeteilt:

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1 – Buchstabe a

#### *Vorschlag der Kommission*

(a) Verkehr: 31 694 000 000 EUR, wovon 10 000 000 000 EUR aus dem Kohäsionsfonds übertragen werden und gemäß dieser Verordnung in Mitgliedstaaten ausgegeben werden, die mit Mitteln des Kohäsionsfonds gefördert werden können;

#### *Geänderter Text*

(a) Verkehr: 31 694 000 000 EUR, wovon 10 000 000 000 EUR aus dem Kohäsionsfonds übertragen werden und gemäß dieser Verordnung **ausschließlich** in Mitgliedstaaten ausgegeben werden, die mit Mitteln des Kohäsionsfonds gefördert werden können;

## Änderungsantrag 16

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Finanzmittel der Fazilität „Connecting Europe“ können Ausgaben abdecken, die im Zusammenhang stehen mit Vorbereitungs-, Überwachungs-, Kontroll-, Audit- und Evaluierungsaktivitäten, die für die Verwaltung des Programms und die Erreichung seiner Ziele erforderlich sind, insbesondere Studien, Sachverständigensitzungen, soweit sie mit den allgemeinen Zielen dieser Verordnung im Zusammenhang stehen, Ausgaben in Verbindung mit IT-Netzen, deren Schwerpunkte Informationsverarbeitung und -austausch sind, zusammen mit allen anderen Ausgaben für technische und administrative Unterstützung, die der Kommission für die Verwaltung des Programms entstehen.

#### *Geänderter Text*

Die Finanzmittel der Fazilität "Connecting Europe" können Ausgaben abdecken, die im Zusammenhang stehen mit Vorbereitungs-, Überwachungs-, Kontroll-, Audit- und Evaluierungsaktivitäten **sowie Verwaltungskosten**, die für die Verwaltung des Programms und die Erreichung seiner Ziele erforderlich sind, insbesondere Studien, Sachverständigensitzungen, soweit sie mit den allgemeinen Zielen dieser Verordnung im Zusammenhang stehen, Ausgaben in Verbindung mit IT-Netzen, deren Schwerpunkte Informationsverarbeitung und -austausch sind, zusammen mit allen anderen Ausgaben für technische und administrative Unterstützung, die der Kommission für die Verwaltung des Programms entstehen.

## Änderungsantrag 17

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 5 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

3. Nach der Halbzeitevaluierung gemäß Artikel 26 Absatz 1 kann die Kommission Mittel der in Absatz 1 genannten Zuweisung zwischen den Sektoren übertragen, ausgenommen die vom Kohäsionsfonds übertragenen 10 000 000 000 EUR zur Finanzierung von Verkehrsprojekten in den Mitgliedstaaten, die vom Kohäsionsfonds gefördert werden können.

*Geänderter Text*

3. Nach der Halbzeitevaluierung gemäß Artikel 26 Absatz 1 kann die Kommission **vorschlagen**, Mittel der in Absatz 1 genannten Zuweisung zwischen den Sektoren **zu** übertragen, ausgenommen die vom Kohäsionsfonds übertragenen 10 000 000 000 EUR zur Finanzierung von Verkehrsprojekten in den Mitgliedstaaten, die vom Kohäsionsfonds gefördert werden können, **und unbeschadet der Befugnisse der Haushaltsbehörde im jährlichen Haushaltsverfahren.**

**Änderungsantrag 18**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 7 – Absatz 2 – Unterabsatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

2. Im Bereich Verkehr sind nur Aktionen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien] beitragen, sowie programmunterstützende Aktionen durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union in Form von Beschaffungsmaßnahmen und Finanzierungsinstrumenten nach dieser Verordnung förderfähig. In Form von Finanzhilfen sind nur die nachstehenden Aktionen durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union nach dieser Verordnung förderfähig:

*Geänderter Text*

2. Im Bereich Verkehr sind nur Aktionen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien] beitragen, sowie programmunterstützende Aktionen durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union in Form von Beschaffungsmaßnahmen und Finanzierungsinstrumenten nach dieser Verordnung förderfähig. **Um die größtmögliche geografische Ausgewogenheit auch beim Einsatz von Finanzinstrumenten zu gewährleisten, insbesondere mittels der in Absatz 1 genannten programmunterstützenden Aktionen, leistet die Kommission gegebenenfalls administrative Unterstützung, indem sie die Fähigkeit der Mitgliedstaaten stärkt, eine angemessene Reihe von Vorhaben für solche Instrumente zu entwickeln.** In Form von Finanzhilfen sind nur die

nachstehenden Aktionen durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union nach dieser Verordnung förderfähig:

## Änderungsantrag 19

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 7 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Buchstabe g a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(ga) Aktionen zur Förderung neuer Technologien und Innovationen für alle Verkehrsträger.**

## Änderungsantrag 20

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 9 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

1. Vorschläge können von einem oder mehreren Mitgliedstaaten, internationalen Organisationen, gemeinsamen Unternehmen oder öffentlichen oder privaten Unternehmen oder Einrichtungen, die in Mitgliedstaaten niedergelassen sind, eingereicht werden.

1. Vorschläge können von einem oder mehreren Mitgliedstaaten, internationalen Organisationen, gemeinsamen Unternehmen **wie zum Beispiel in der Rechtsform des Europäischen Verbundes für territoriale Zusammenarbeit** oder öffentlichen oder privaten Unternehmen oder Einrichtungen, die in Mitgliedstaaten niedergelassen sind, eingereicht werden.

## Änderungsantrag 21

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 10 – Absatz 2 – Buchstabe b – Ziffer ii

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

ii) Landverkehrsverbindungen mit Häfen und Flughäfen, Aktionen zur Verringerung des Schienenverkehrslärms durch Nachrüstung vorhandenen Rollmaterials sowie Entwicklung von Häfen und multimodalen Plattformen: die finanzielle

ii) Landverkehrsverbindungen mit Häfen und Flughäfen, Aktionen zur Verringerung des Schienenverkehrslärms durch Nachrüstung vorhandenen Rollmaterials, Entwicklung von Häfen und multimodalen Plattformen sowie **Aktionen zur**

Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 20 % der förderfähigen Kosten.

***Förderung neuer Technologien und von Innovation für alle Verkehrsträger:*** die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 20 % der förderfähigen Kosten.

## Änderungsantrag 22

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 3 – Buchstabe b

#### *Vorschlag der Kommission*

(b) Kofinanzierungssätze können auf höchstens 80 % erhöht werden für Aktionen, die auf der Grundlage der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [Leitlinien für Energieinfrastruktur] genannten Sachlage einen hohen Grad an regionaler oder EU-weiter Versorgungssicherheit bieten oder die Solidarität der Europäischen Union stärken oder hochinnovative Lösungen umfassen.

#### *Geänderter Text*

(b) Kofinanzierungssätze können auf höchstens 80 % erhöht werden für Aktionen, die auf der Grundlage der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [Leitlinien für Energieinfrastruktur] genannten Sachlage einen hohen Grad an regionaler oder EU-weiter Versorgungssicherheit bieten oder die Solidarität der Europäischen Union stärken oder hochinnovative Lösungen umfassen, ***insbesondere im Bereich der erneuerbaren Energie.***

## Änderungsantrag 23

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Die für den Bereich Verkehr nach dieser Verordnung geltenden Bestimmungen gelten ebenfalls für diese spezifischen Aufrufe. Bei der Durchführung der Aufrufe ***ist*** denjenigen Vorhaben größtmögliche Priorität ***einzuräumen***, die die nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds einhalten.

#### *Geänderter Text*

2. Die für den Bereich Verkehr nach dieser Verordnung geltenden Bestimmungen gelten ebenfalls für diese spezifischen Aufrufe. ***Um so weit wie möglich die geografische Ausgewogenheit sicherzustellen, unterstützt die Kommission*** bei der Durchführung der Aufrufe ***die Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, und stärkt gegebenenfalls ihre Verwaltungskapazität, um eine angemessene Reihe von Vorhaben zu***

*entwickeln und zu gewährleisten, dass denjenigen Vorhaben größtmögliche Priorität **ingeräumt wird**, die die nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds einhalten, **jedoch auch, um diese Mitgliedstaaten bei der Einreichung von Anträgen für die 21,7 Milliarden EUR zu unterstützen, die für sämtliche Mitgliedstaaten verfügbar sind.***

## **Änderungsantrag 24**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 3 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***3b. Um in allen Mitgliedstaaten, die Anspruch auf Förderung aus dem Kohäsionsfonds haben, den höchstmöglichen Abruf der übertragenen Mittel zu gewährleisten, wird den Aktionen zur Programmunterstützung gemäß dieser Verordnung besondere Aufmerksamkeit gewidmet, die auf die Stärkung der institutionellen Kapazität und der Effizienz der mit der Entwicklung und Umsetzung von Vorhaben zur Umsetzung von CEF-Zielen verbundenen öffentlichen Verwaltungen und öffentlichen Dienste abzielen.***

## **Änderungsantrag 25**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 3 – Buchstabe (b)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(b) Darlehen und/oder Bürgschaften, die durch Risikoteilungsinstrumente gestützt werden, einschließlich Verbesserungsmechanismen für Projektanleihen, die von einer Finanzinstitution aus eigenen Mitteln mit einem Beitrag der Europäischen Union für

(b) Darlehen und/oder Bürgschaften, die durch Risikoteilungsinstrumente gestützt werden, einschließlich Verbesserungsmechanismen für Projektanleihen (***durch Unterstützung einzelner Projekte oder Projektpakete***), die von einer Finanzinstitution aus eigenen



die Bereitstellung und/oder Zuweisung von Kapital ausgegeben werden;

Mitteln mit einem Beitrag der Europäischen Union für die Bereitstellung und/oder Zuweisung von Kapital ausgegeben werden;

## Änderungsantrag 26

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Mit Finanzierungsinstrumenten unterstützte Aktionen werden in der Reihenfolge ihrer Vorlage bedient und müssen eine sektorale Diversifizierung im Einklang mit den Artikeln 3 und 4 sowie *schrittweise* eine geografische Diversifizierung bezüglich der Mitgliedstaaten anstreben.

#### *Geänderter Text*

1. Mit Finanzierungsinstrumenten unterstützte Aktionen werden – **bei ansonsten gleichen Voraussetzungen** – in der Reihenfolge ihrer Vorlage bedient und müssen eine sektorale Diversifizierung im Einklang mit den Artikeln 3 und 4 sowie eine geografische Diversifizierung bezüglich der Mitgliedstaaten anstreben.

## Änderungsantrag 27

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

3. Mit den Finanzierungsinstrumenten ist eine **Bewahrung des Werts** der **mit Haushaltsmitteln der** Europäischen Union **bereitgestellten Aktiva** anzustreben. Die Finanzierungsinstrumente können annehmbare Renditen generieren, um die Ziele der anderen Partner oder Investoren zu erfüllen.

#### *Geänderter Text*

3. Mit den Finanzierungsinstrumenten ist eine **Verstärkung** der **Hebelwirkung der Ausgaben aus dem Haushaltsplan der** Europäischen Union anzustreben, **indem zusätzliche Mittel von öffentlichen und privaten Investoren angezogen werden**. Die Finanzierungsinstrumente können annehmbare Renditen generieren, um die Ziele der anderen Partner oder Investoren zu erfüllen.

## Änderungsantrag 28

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 15 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

4. **Finanzierungsinstrumente** können mit Finanzhilfen kombiniert werden, die mit Haushaltsmitteln der Europäischen Union, einschließlich gemäß dieser Verordnung, finanziert werden.

*Geänderter Text*

4. **Verschiedene Arten von Finanzierungsinstrumenten** können **miteinander und/oder** mit Finanzhilfen kombiniert werden, die mit Haushaltsmitteln der Europäischen Union, einschließlich gemäß dieser Verordnung, finanziert werden.

**Änderungsantrag 29**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 26 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

1. Spätestens Mitte **2018** erstellt die Kommission einen Evaluierungsbericht über die Erreichung der Ziele aller Maßnahmen (auf der Ebene der Ergebnisse und Auswirkungen), die Effizienz des Mitteleinsatzes und seines europäischen Mehrwerts, im Hinblick auf einen Beschluss zur Verlängerung, Änderung oder Aussetzung der Maßnahmen. Gegenstand der Evaluierung sind zusätzlich das Vereinfachungspotenzial, die interne und externe Kohärenz, die weitere Relevanz aller Ziele sowie der Beitrag der Maßnahmen zu den EU-Prioritäten eines intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums. Zu berücksichtigen sind Evaluierungsergebnisse zu den langfristigen Auswirkungen der Vorgängermaßnahmen.

*Geänderter Text*

1. Spätestens Mitte **2017** erstellt die Kommission einen Evaluierungsbericht über die Erreichung der Ziele aller Maßnahmen (auf der Ebene der Ergebnisse und Auswirkungen), die Effizienz des Mitteleinsatzes und seines europäischen Mehrwerts, im Hinblick auf einen Beschluss zur Verlängerung, Änderung oder Aussetzung der Maßnahmen. Gegenstand der Evaluierung sind zusätzlich das Vereinfachungspotenzial, die interne und externe Kohärenz, die weitere Relevanz aller Ziele sowie der Beitrag der Maßnahmen zu den EU-Prioritäten eines intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums, **einschließlich der Auswirkungen auf den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt**. Zu berücksichtigen sind Evaluierungsergebnisse zu den langfristigen Auswirkungen der Vorgängermaßnahmen. **Außerdem stellt die Kommission bei dieser Bewertung Überlegungen darüber an, welche Maßnahmen künftig zu ergreifen sind, um die Ausgaben der Union effizienter zu**

*gestalten und das Investitionsvolumen für vorrangige Vorhaben zu erhöhen. Bei dieser Bewertung wird unter anderem auch geprüft, wie die Finanzinstrumente für einen weiteren Kreis von langfristigen Investoren – einschließlich öffentlicher Investoren – noch attraktiver gestaltet werden können und wie der Umfang der förderfähigen Projekte ausgeweitet werden kann, wobei auch die mögliche Entwicklung von Eigenkapitalinstrumenten zur Finanzierung der Infrastruktur der Union geprüft wird.*

### **Änderungsantrag 30**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 26 – Absatz 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*1a. Die Fazilität trägt der unabhängigen und umfassenden Bewertung der Europa-2020-Projektanleiheninitiative, die 2015 durchzuführen ist, Rechnung. Auf der Grundlage dieser Bewertung beurteilt die Kommission die Relevanz der Europa-2020-Projektanleiheninitiative sowie ihre Wirksamkeit im Hinblick auf die Steigerung des Investitionsvolumens bei vorrangigen Vorhaben und die Verbesserung der Effizienz der Ausgaben der Union. Anhand dieser Bewertung und unter Berücksichtigung sämtlicher Optionen schlägt die Kommission gegebenenfalls geeignete Änderungen der Regelungen, einschließlich legislativer Änderungen, vor, insbesondere wenn die prognostizierte Marktakzeptanz nicht zufriedenstellend sein sollte oder falls ausreichende andere Quellen der langfristigen Fremdfinanzierung zur Verfügung stehen sollten.*



## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“	
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2011)0665 – C7-0374/2011 – 2011/0302(COD)	
<b>Federführende Ausschüsse</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 17.11.2011	TRAN 17.11.2011
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	BUDG 17.11.2011	
<b>Verfasser(in) der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Göran Färm 6.2.2012	
<b>Artikel 51 – Gemeinsame Ausschusssitzungen</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	15.3.2012	
<b>Datum der Annahme</b>	19.9.2012	
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: 28 -: 2 0: 3	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Marta Andreasen, Richard Ashworth, Francesca Balzani, Zuzana Brzobohatá, Andrea Cozzolino, James Elles, Göran Färm, Eider Gardiazábal Rubial, Salvador Garriga Polledo, Ivars Godmanis, Lucas Hartong, Jutta Haug, Monika Hohlmeier, Sidonia Elżbieta Jędrzejewska, Ivailo Kalfin, Sergej Kozlík, Jan Kozłowski, Alain Lamassoure, Giovanni La Via, George Lyon, Barbara Matera, Claudio Morganti, Juan Andrés Naranjo Escobar, Dominique Riquet, Alda Sousa, Derek Vaughan, Angelika Werthmann	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	François Alfonsi, Alexander Alvaro, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Peter Jahr, Paul Rübig, Peter Šťastný	

29.11.2012

## **STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG**

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“  
(COM(2011)0665/2 – C7-0374/2011 – 2011/0302(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Markus Pieper

### **KURZE BEGRÜNDUNG**

Die Fazilität „Connecting Europe“ ist das wichtigste EU-Instrument zur Finanzierung jener Vorhaben im Kernnetz, die durch die Ergänzung von fehlenden grenzübergreifenden Verbindungen und die Beseitigung der wichtigsten Engpässe sowie den Aufbau von multimodalen Anschlusspunkten den größten europäischen Mehrwert schaffen. Die CEF soll allen Mitgliedstaaten zugute kommen, ihnen gleichen Zugang zum Binnenmarkt eröffnen und die Entwicklung der Infrastruktur beschleunigen, die die EU braucht.

Was die 10 Mrd. EUR aus dem Kohäsionsfonds betrifft, die im Rahmen der CEF ausschließlich für Verkehrsinfrastrukturvorhaben in aus dem Kohäsionsfonds geförderten Mitgliedstaaten vorgesehen sind, so haben diese Mitgliedstaaten Vorbehalte gegen diese Regelung bzw. lehnen sie sogar ab. Trotzdem sollten die für die aus dem Kohäsionsfonds geförderten Mitgliedstaaten vorgesehenen Mittel zielgerichtet eingesetzt werden, da sie, wenn sie nicht verwendet werden, nicht in den Kohäsionsfonds zurückfließen und somit verloren sind. Es ist Aufgabe des Europäischen Parlaments in seiner Funktion als Mitgesetzgeber, den Kommissionsvorschlag zu überarbeiten und den Wortlaut in der erforderlichen Weise zu präzisieren, um die Unterstützung aller Mitgliedstaaten für einen sinnvollen Vorschlag mit europäischem Mehrwert sicherzustellen. In dieser Hinsicht ist der Verfasser der Stellungnahme überzeugt, dass der Wortlaut folgendermaßen präzisiert werden sollte:

**Der Betrag von 10 Mrd. EUR aus dem Kohäsionsfonds sollte nicht auf die BIP-Deckelung von 2,5 % angerechnet werden.**

Die 10 Mrd. EUR aus dem Kohäsionsfonds sollten nicht, wie im MFR vorgeschlagen, auf die BIP-Deckelung von 2,5 % angerechnet werden. Grundsätzlich ist es nicht sinnvoll, ein zentral verwaltetes Instrument wie die CEF auf die gedeckelte Summe anzurechnen. Bei den meisten zu finanzierenden Projekten handelt es sich um grenzübergreifende Vorhaben, und die

Deckelung könnte zu einer Ungleichbehandlung der beiden an dem Projekt beteiligten Seiten führen. Darüber hinaus würde dies für die aus dem Kohäsionsfonds geförderten Mitgliedstaaten eine Ungleichbehandlung in Form einer zwischen 21,7 Mrd. EUR und 10 Mrd. EUR schwankenden Förderung mit sich bringen, da eine Deckelung ebenso wie die starr festgelegten Zuweisungen für die einzelnen Länder bei der wettbewerbsbasierten Projektdurchführung nicht eingehalten werden kann.

### **Eine stärkere Ausrichtung auf grenzübergreifende Projekte in Grenzregionen**

In vielen Grenzgebieten spiegelt die derzeitige Infrastruktur nach wie vor die strikt national gefassten Prioritäten wider (obwohl sie wichtig ist, um vom europäischen Integrationsprozess und vom Binnenmarkt zu profitieren, stellt sie kein vorrangiges Wahlthema für die Mitgliedstaaten dar, die Infrastrukturinvestitionen im Zentrum bevorzugen), und die betreffenden Regionen leiden unter ihrer Randlage. Bei dem Großteil der Schwerpunktvorhaben handelt es sich tatsächlich um grenzübergreifende Infrastrukturvorhaben, aber oftmals werden die grenzübergreifenden Abschnitte erst ganz zum Schluss oder überhaupt nicht abgeschlossen. 26 der 30 bisherigen Schwerpunktvorhaben des TEN-T umfassen Arbeiten in Grenzregionen oder haben eine grenzübergreifende Dimension, jedoch wurden die Investitionen in den Grenzregionen in all diesen Projekten zuletzt getätigt.

### **Zwischen der CEF und dem Kohäsionsfonds sollten umfassende Synergien entwickelt werden.**

Ferner gilt es, auch im Rahmen der aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und dem Kohäsionsfonds finanzierten Programme für territoriale Zusammenarbeit Synergien in Bezug auf grenzübergreifende Infrastrukturvorhaben zu entwickeln. Grenzübergreifende Infrastrukturvorhaben sollten auch in wohlhabenderen Regionen ausdrücklich für die Förderung durch die Wachstums und Beschäftigungsprogramme des EFRE in Frage kommen.

### **Die CEF sollte in einigen Fällen das Gesamtnetz fördern.**

Außerdem sollten Infrastrukturvorhaben im Rahmen des Gesamtnetzes, insbesondere Vorhaben in grenzübergreifenden Regionen, mit einer Obergrenze von 5% durch die CEF gefördert werden können.

### **Eine „tiefere“ verbindende Fazilität zur Förderung von Investitionen in Schlüsselinfrastrukturen.**

Länder in finanziellen Schwierigkeiten sind am stärksten von Infrastrukturinvestitionen abhängig, da diese Wachstum fördern und Arbeitsplätze schaffen. Deshalb sollten Mitgliedstaaten mit finanziellen Schwierigkeiten auf eigenen Antrag in der Lage sein, die Ressourcen aus den korrigierten oder erstatteten Zahlungen im Rahmen der CEF und/oder ihrer nationalen Mittelzuweisungen für Infrastrukturvorhaben zu nutzen. Die betreffenden Mittel sollten von der Kommission zentral im Rahmen eines Programms für Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum verwaltet werden. Dies dürfte Investitionen in nationale und internationale Infrastrukturvorhaben fördern und somit zu einem Zusatznutzen für Europa

führen.

Schließlich sei darauf hingewiesen, dass ein das gesamte Unionsgebiet umfassendes und über die nationalen Grenzen hinausgehendes Zukunftskonzept für die Fernverkehrskorridore erforderlich ist, um die (infrastrukturellen, technischen und administrativen) Hindernisse für einen reibungslosen, interoperablen und intermodalen Verkehr zu ermitteln und zu beseitigen. Diese Hindernisse führen nicht nur zu einer erheblichen Beeinträchtigung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit, indem sie die Logistikkette teurer machen und ihre Zuverlässigkeit untergraben, sie betreffen auch vor allem die Länder in Randlage und beeinträchtigen somit den territorialen Zusammenhalt der EU.

## ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für regionale Entwicklung ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

### Änderungsantrag 1

#### Vorschlag für eine Verordnung Bezugsvermerk 1

##### *Vorschlag der Kommission*

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 172,

##### *Geänderter Text*

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf **die** Artikel 172, **174 und 349**,

### Änderungsantrag 2

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2

##### *Vorschlag der Kommission*

(2) Ein einheitlicher Binnenmarkt braucht, um voll funktionieren zu können, moderne und leistungsstarke Infrastrukturen, die Europa insbesondere in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation miteinander verbinden. Diese wachstumsstärkenden Verbindungen würden einen besseren Zugang zum Binnenmarkt ermöglichen und dadurch zu einer von mehr Wettbewerb geprägten

##### *Geänderter Text*

(2) Ein einheitlicher Binnenmarkt braucht, um voll funktionieren zu können, moderne, **integrierte** und leistungsstarke Infrastrukturen, die Europa **und seine Regionen** insbesondere in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation miteinander verbinden. Diese wachstumsstärkenden Verbindungen würden einen besseren Zugang zum Binnenmarkt ermöglichen und dadurch zu



Marktwirtschaft beitragen, wie es die Ziele der Strategie Europa 2020 vorsehen.

einer von mehr Wettbewerb geprägten Marktwirtschaft beitragen, wie es die Ziele der Strategie Europa 2020 vorsehen.

### Änderungsantrag 3

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

##### *Vorschlag der Kommission*

(5) Die Kommission hat sich verpflichtet, den Klimawandel als Aspekt in Ausgabenprogrammen der Union zu berücksichtigen und mindestens 20 % des Unionshaushalts klimabezogenen Zielen zu widmen. Es muss sichergestellt werden, dass Maßnahmen zur Minderung und Anpassung an den Klimawandel sowie zur Risikovorbeugung und zum Risikomanagement bei der Vorbereitung, Konzeption und Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse gefördert werden. Infrastrukturinvestitionen, die unter diese Verordnung fallen, sollten zum Übergang zu einer CO<sub>2</sub>-armen und klima- und katastrophenresistenten Wirtschaft und Gesellschaft beitragen.

##### *Geänderter Text*

(5) Die Kommission hat sich verpflichtet, den Klimawandel als Aspekt in Ausgabenprogrammen der Union zu berücksichtigen und mindestens 20 % des Unionshaushalts klimabezogenen Zielen zu widmen. Es muss sichergestellt werden, dass Maßnahmen zur Minderung und Anpassung an den Klimawandel sowie zur Risikovorbeugung und zum Risikomanagement bei der Vorbereitung, Konzeption und Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse gefördert werden. Infrastrukturinvestitionen, die unter diese Verordnung fallen, sollten zum Übergang zu einer CO<sub>2</sub>-armen und klima- und katastrophenresistenten Wirtschaft und Gesellschaft beitragen, ***ohne jedoch die Isolation bestimmter europäischer Regionen zu verstärken, etwa der Regionen in äußerster Randlage und der Inselgebiete.***

##### *Begründung*

*Die Maßnahmen und Aktionen für eine CO<sub>2</sub>-arme Gesellschaft und Wirtschaft dürfen die Isolation von Regionen nicht verstärken, die schon durch ihre Lage in geringerem Maße in die europäische Wirtschaft integriert sind.*

### Änderungsantrag 4

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(6a) Zwischen den Finanzierungsinstrumenten der CEF und dem EFRE zur Finanzierung von Infrastrukturen in grenzübergreifenden Regionen im Rahmen des Gesamtnetzes sollten starke Synergien entwickelt werden.***

### **Änderungsantrag 5**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(10) Auf der Grundlage der im Weißbuch festgelegten Ziele geben die TEN-V-Leitlinien, die in der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... festgelegt sind, die Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes an, spezifizieren die von ihr zu erfüllenden Anforderungen und stellen Maßnahmen für die Durchführung bereit. Die Leitlinien sehen insbesondere die Fertigstellung des Kernnetzes bis 2030 vor.

(10) Auf der Grundlage der im Weißbuch festgelegten Ziele geben die TEN-V-Leitlinien, die in der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... festgelegt sind, die Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes an, spezifizieren die von ihr zu erfüllenden Anforderungen und stellen Maßnahmen für die Durchführung bereit. Die Leitlinien sehen insbesondere die Fertigstellung des Kernnetzes ***durch die Schaffung neuer Infrastrukturen sowie die Sanierung und den Ausbau bestehender Infrastrukturen*** bis 2030 vor.

### **Änderungsantrag 6**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(11) Nach Analyse der Verkehrsinfrastrukturpläne der

(11) Nach Analyse der Verkehrsinfrastrukturpläne der

Mitgliedstaaten schätzt die Kommission, dass sich der Investitionsbedarf im Verkehrsbereich im gesamten TEN-V-Netz für den Zeitraum 2014-2020 auf **500** Mrd. EUR beläuft, wovon schätzungsweise 250 Mrd. EUR in das Kernnetz des TEN-V zu investieren sind. In Anbetracht der auf EU-Ebene verfügbaren Mittel ist es nötig, sich auf die Vorhaben mit dem höchsten europäischen Mehrwert zu konzentrieren, um die gewünschte Wirkung zu erzielen. Die Unterstützung sollte sich daher auf das Kernnetz (insbesondere die Kernnetzkorridore) und auf die Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich der Verkehrsmanagementsysteme (namentlich die Flugverkehrsmanagementsysteme, die sich aus SESAR ergeben und EU-Haushaltsmittel von rund 3 Mrd. EUR erfordern) konzentrieren.

Mitgliedstaaten schätzt die Kommission, dass sich der Investitionsbedarf im Verkehrsbereich im gesamten TEN-V-Netz für den Zeitraum 2014-2020 auf **[500]** Mrd. EUR beläuft, wovon schätzungsweise 250 Mrd. EUR in das Kernnetz des TEN-V zu investieren sind. In Anbetracht der auf EU-Ebene verfügbaren Mittel ist es nötig, sich auf die Vorhaben mit dem höchsten europäischen Mehrwert zu konzentrieren, um die gewünschte Wirkung zu erzielen. Die Unterstützung sollte sich daher auf das Kernnetz (insbesondere die Kernnetzkorridore) und auf die Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich der Verkehrsmanagementsysteme (namentlich die Flugverkehrsmanagementsysteme, die sich aus SESAR ergeben und EU-Haushaltsmittel von rund 3 Mrd. EUR erfordern) konzentrieren, **ohne dass die Förderung des Gesamtnetzes ausgeschlossen wird, mit der die soziale und regionale Kohäsion und der Zugang zu allen Regionen der Union wirksam verbessert werden kann.**

#### *Begründung*

*Bei der Förderung der CEF muss der Schwerpunkt auf dem Kernnetz liegen, wenn auch als Ergänzung die Förderung des Gesamtnetzes bei Projekten nicht ausgeschlossen werden darf, die einen europäischen Mehrwert erbringen. Dies gilt insbesondere in Regionen wie den in den Artikeln 355 und 375AEUV genannten Gebieten in äußerster Randlage, die in das Gesamtnetz einzubeziehen sind, damit ihre Isolation nicht verstärkt wird.*

#### **Änderungsantrag 7**

##### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13**

###### *Vorschlag der Kommission*

(13) Die Erfahrungen mit dem derzeitigen Finanzrahmen haben gezeigt, dass viele Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, erhebliche

###### *Geänderter Text*

(13) Die Erfahrungen mit dem derzeitigen Finanzrahmen haben gezeigt, dass einige Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, erhebliche

Schwierigkeiten bei der fristgemäßen Fertigstellung komplexer grenzübergreifender Verkehrsinfrastrukturprojekte mit einem hohen EU-Mehrwert haben. Um die Durchführung von Verkehrsvorhaben, insbesondere grenzübergreifende Vorhaben, mit einem hohen EU-Mehrwert zu verbessern, sollte ein Teil der Kohäsionsfondszuweisung (10 Mrd. EUR) für die Finanzierung von Verkehrsvorhaben im Kernverkehrsnetz in Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ übertragen werden. Die Kommission sollte die Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, bei der Entwicklung **einer angemessenen Anzahl** von Vorhaben unterstützen, **um den nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds größtmögliche Priorität zu geben.**

Schwierigkeiten bei der fristgemäßen Fertigstellung komplexer grenzübergreifender Verkehrsinfrastrukturprojekte mit einem hohen EU-Mehrwert haben. Um die Durchführung von Verkehrsvorhaben, insbesondere grenzübergreifende Vorhaben, mit einem hohen EU-Mehrwert zu verbessern, sollte ein Teil der Kohäsionsfondszuweisung (XXX Mrd. EUR) für die Finanzierung von Verkehrsvorhaben im Kernverkehrsnetz in Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ übertragen werden. **Bis zum 31. Dezember 2016 sollte die Auswahl der Projekte unter umfassender Berücksichtigung der nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds durchgeführt werden. Ab dem 1. Januar 2017 werde die Mittel, die noch nicht für ein Verkehrsinfrastrukturprojekt bestimmt sind, allen Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt, die für Mittel aus dem Kohäsionsfonds gemäß der Verordnung in Frage kommen. Denjenigen Projekten, die die nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds einhalten, sollte die höchste Priorität eingeräumt werden.** Die Kommission sollte die Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, bei der Entwicklung **und Umsetzung** von **im Anhang der Verordnung genannten** Vorhaben **mit europäischem Mehrwert** unterstützen.

## Änderungsantrag 8

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(13a) Das Vorhandensein von institutionellen und administrativen Kapazitäten ist eine wesentliche**

*Voraussetzung für eine wirksame Umsetzung der Ziele der Fazilität „Connecting Europe“. Die Kommission sollte sicherstellen, dass diese Kapazitäten stets in ausreichendem Maße vorhanden sind, damit Projekte auf den Weg gebracht und umgesetzt werden können. Ggf. sollte sie den betroffenen Mitgliedstaaten entsprechende Mittel zur Verfügung stellen.*

## **Änderungsantrag 9**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 24**

#### *Vorschlag der Kommission*

(24) Es ist nötig, leistungsfähige und kohärente EU-weite Netze für Aktionen zur digitalen Erbringung öffentlicher Güter, an denen sowohl öffentliche Akteure als auch die Zivilgesellschaft auf nationaler **und** regionaler beteiligt sind, zu entwickeln und die unabdingbare Voraussetzung dafür ist es, die strukturierte EU-Finanzierung der Kosten des System- und Softwaredesigns sowie der Aufrechterhaltung resistenter Knotenpunkte für solche Netze sicherzustellen, so dass nur die im Land anfallenden Kosten in den Budgets der nationalen Betreiber verbleiben.

#### *Geänderter Text*

(24) Es ist nötig, leistungsfähige und kohärente EU-weite Netze für Aktionen zur digitalen Erbringung öffentlicher Güter, an denen sowohl öffentliche Akteure als auch die Zivilgesellschaft auf nationaler, regionaler **und lokaler Ebene** beteiligt sind, zu entwickeln und die unabdingbare Voraussetzung dafür ist es, die strukturierte EU-Finanzierung der Kosten des System- und Softwaredesigns sowie der Aufrechterhaltung resistenter Knotenpunkte für solche Netze sicherzustellen, so dass nur die im Land anfallenden Kosten in den Budgets der nationalen Betreiber verbleiben.

## **Änderungsantrag 10**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 37**

#### *Vorschlag der Kommission*

(37) Die Fazilität „Connecting Europe“ sollte Finanzierungsinstrumente zur Förderung einer maßgeblichen Beteiligung privater Investoren und Finanzinstitutionen an Infrastrukturinvestitionen vorschlagen. Um für den Privatsektor ausreichend

#### *Geänderter Text*

(37) Die Fazilität „Connecting Europe“ sollte Finanzierungsinstrumente zur Förderung einer maßgeblichen Beteiligung privater Investoren und Finanzinstitutionen an Infrastrukturinvestitionen vorschlagen. Um für den Privatsektor ausreichend

attraktiv zu sein, sollte bei der Gestaltung und Anwendung der Finanzierungsinstrumente auf Vereinfachung und Verringerung der Verwaltungslasten geachtet werden, während ein Niveau an Flexibilität anzustreben ist, um dem ermittelten Finanzierungsbedarf in flexibler Weise entsprechen zu können. Bei der Gestaltung dieser Instrumente sollten die Erfahrungen bei der Anwendung von Finanzierungsinstrumenten im mehrjährigen Finanzrahmen 2007-2013 genutzt werden, wie das Kreditgarantieinstrument für TEN-V-Vorhaben (LGTT), die Finanzierungsfazität mit Risikoteilung (RSFF) und der Europäische Fonds 2020 für Energie, Klimaschutz und Infrastruktur („Fonds Marguerite“).

attraktiv zu sein, sollte bei der Gestaltung und Anwendung der Finanzierungsinstrumente auf Vereinfachung und Verringerung der Verwaltungslasten geachtet werden, während ein Niveau an Flexibilität anzustreben ist, um dem ermittelten Finanzierungsbedarf in flexibler Weise entsprechen zu können. **Die verantwortlichen Verwaltungsstellen sollten die erforderlichen Anreize schaffen, um private Investoren anzuziehen.** Bei der Gestaltung dieser Instrumente sollten die Erfahrungen bei der Anwendung von Finanzierungsinstrumenten im mehrjährigen Finanzrahmen 2007-2013 genutzt werden, wie das Kreditgarantieinstrument für TEN-V-Vorhaben (LGTT), die Finanzierungsfazität mit Risikoteilung (RSFF) und der Europäische Fonds 2020 für Energie, Klimaschutz und Infrastruktur („Fonds Marguerite“).

## Änderungsantrag 11

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 41

#### *Vorschlag der Kommission*

(41) Mehrjahresprogramme für die Unterstützung durch die Fazilität sollten auf die Unterstützung der Prioritäten der Europäischen Union abstellen und gewährleisten, dass die notwendigen finanziellen Mittel vorhanden sind und das gemeinsame Handeln der Europäischen Union und der Mitgliedstaaten Kohärenz und Kontinuität aufweist. Bei Vorschlägen, die im Anschluss an die Umsetzung des ersten Mehrjahresarbeitsprogramms im Bereich Verkehr vorgelegt werden, sollte die Förderfähigkeit von Kosten am 1. Januar 2014 beginnen, um die Kontinuität von Vorhaben sicherzustellen, die bereits von der Verordnung (EG)

#### *Geänderter Text*

(41) Mehrjahresprogramme für die Unterstützung durch die Fazilität sollten auf die Unterstützung der Prioritäten der Europäischen Union abstellen und gewährleisten, dass die notwendigen finanziellen Mittel vorhanden sind und das gemeinsame Handeln der Europäischen Union und der Mitgliedstaaten Kohärenz, **Ausgewogenheit** und Kontinuität aufweist. Bei Vorschlägen, die im Anschluss an die Umsetzung des ersten Mehrjahresarbeitsprogramms im Bereich Verkehr vorgelegt werden, sollte die Förderfähigkeit von Kosten am 1. Januar 2014 beginnen, um die Kontinuität von Vorhaben sicherzustellen, die bereits von

Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze erfasst werden.

der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze erfasst werden.

## Änderungsantrag 12

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Erwägung 44

##### *Vorschlag der Kommission*

(44) Auf der Grundlage der sektorspezifischer Leitlinien, die in getrennten Verordnungen festgelegt sind, wurde eine Liste der vorrangigen Bereiche erstellt, auf die diese Verordnung Anwendung finden sollte, und sollte in Anhang I aufgenommen werden. Um möglichen Änderungen der politischen Prioritäten und technischen Fähigkeiten sowie bei den Verkehrsflüssen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte zur Änderung des Anhangs zu erlassen. ***Es ist von besonderer Wichtigkeit, dass die Kommission bei ihren vorbereitenden Arbeiten*** angemessene Konsultationen – auch auf der Ebene von Sachverständigen – ***durchführt***. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission dafür sorgen, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat zeitgleich, rechtzeitig und ordnungsgemäß übermittelt werden.

##### *Geänderter Text*

(44) Auf der Grundlage der sektorspezifischer Leitlinien, die in getrennten Verordnungen festgelegt sind, wurde eine Liste der vorrangigen Bereiche erstellt, auf die diese Verordnung Anwendung finden sollte, und sollte in Anhang I aufgenommen werden. Um möglichen Änderungen der politischen Prioritäten und technischen Fähigkeiten sowie bei den Verkehrsflüssen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte zur Änderung des Anhangs zu erlassen. Die Kommission ***sollte*** bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen – auch auf der Ebene von Sachverständigen – ***durchführen***. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission dafür sorgen, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat zeitgleich, rechtzeitig und ordnungsgemäß übermittelt werden.

## Änderungsantrag 13

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 2 – Nummer 10 a (neu)

**(10a) „Gesamtnetzwerk“ bezeichnet ein europaweites Transportnetz gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TENT-T Leitlinien], das den Zugang zum europäischen Binnenmarkt und die Verkehrsanbindung aller Regionen in der Union, einschließlich der Randregionen und Regionen in äußerster Randlage sowie der äußerst dünn besiedelten Regionen, gewährleistet, wodurch der wirtschaftliche, soziale und territoriale Zusammenhalt zwischen den Mitgliedstaaten, innerhalb dieser sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern verbessert wird.**

## Änderungsantrag 14

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3

Die Fazilität „Connecting Europe“ ermöglicht die Vorbereitung und Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Rahmen der Politik für die transeuropäischen Netze in den Bereichen Energie, Verkehr und Telekommunikation. Insbesondere wird mit der Fazilität „Connecting Europe“ die Durchführung von Vorhaben unterstützt, die die Entwicklung und die Errichtung neuer Infrastruktur oder den Ausbau vorhandener Infrastruktur in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation bezwecken. Zu diesem Zweck verfolgt die Fazilität „Connecting Europe“ die folgenden Ziele:

(a) Sie soll einen Beitrag leisten zu einem intelligenten, nachhaltigen und integrativen

Die Fazilität „Connecting Europe“ ermöglicht die Vorbereitung und Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Rahmen der Politik für die transeuropäischen Netze in den Bereichen Energie, Verkehr und Telekommunikation. Insbesondere wird mit der Fazilität „Connecting Europe“ die Durchführung von Vorhaben unterstützt, die die Entwicklung und die Errichtung neuer Infrastruktur oder den Ausbau vorhandener Infrastruktur in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation bezwecken, **wobei die Prioritäten im Bereich der fehlenden Infrastruktur gesetzt werden.** Zu diesem Zweck verfolgt die Fazilität „Connecting Europe“ die folgenden Ziele:

(a) Sie soll einen Beitrag leisten zu einem intelligenten, nachhaltigen und integrativen



Wachstum durch den Aufbau moderner, leistungsfähiger transeuropäischer Netze, so dass sich Vorteile für die gesamte Europäische Union hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit und des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts im Binnenmarkt ergeben und ein Umfeld geschaffen wird, das zu mehr privaten und öffentlichen Investitionen führt, indem Finanzierungsinstrumente und direkte Unterstützung der Union kombiniert und Synergien über Sektoren hinweg genutzt werden. Die Erreichung dieses Ziels wird anhand des Umfangs öffentlicher und privater Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemessen, insbesondere anhand des Umfangs öffentlicher und privater Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die durch die Finanzierungsinstrumente nach dieser Verordnung vorgenommen werden.

(b) Sie soll der Union **die Erreichung ihres Ziels ermöglichen**, bis 2020 die Treibhausgasemissionen um 20 % zu senken, die Energieeffizienz um 20 % zu steigern und den Anteil der erneuerbaren Energien auf 20 % anzuheben, und dabei eine größere Solidarität zwischen den Mitgliedstaaten gewährleisten.

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Buchstabe b a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

Wachstum durch den Aufbau moderner, leistungsfähiger transeuropäischer Netze, **die die Verkehrsströme der Zukunft berücksichtigen**, so dass sich Vorteile für die gesamte Europäische Union hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit und des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts im Binnenmarkt ergeben und ein Umfeld geschaffen wird, das zu mehr privaten und öffentlichen Investitionen führt, indem Finanzierungsinstrumente und direkte Unterstützung der Union kombiniert und Synergien über Sektoren hinweg genutzt werden. Die Erreichung dieses Ziels wird anhand des Umfangs öffentlicher und privater Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemessen, insbesondere anhand des Umfangs öffentlicher und privater Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die durch die Finanzierungsinstrumente nach dieser Verordnung **und in Koordination mit anderen Finanzierungsquellen** vorgenommen werden.

(b) Sie soll **einen Beitrag leisten zur Erreichung des Ziels** der Union, bis 2020 die Treibhausgasemissionen um 20 % zu senken, die Energieeffizienz um 20 % zu steigern und den Anteil der erneuerbaren Energien auf 20 % anzuheben, und dabei eine größere Solidarität zwischen den Mitgliedstaaten gewährleisten.

*Geänderter Text*

**(ba) Schließung von  
Verbindungs-lücken und Beseitigung  
von Engpässen, vor allem in**

*Begründung*

*Grenzregionen leiden unter ihrer Randlage und sind deshalb besonders von Verbindungen zum EU-Transportnetz abhängig. Infrastrukturvorhaben zur Schließung von Verbindungslücken und zur Beseitigung von Engpässen sollten somit in Grenzregionen gefördert werden, wodurch diese mit dem Kernnetz verbunden werden und besseren Zugang zum europäischen Binnenmarkt erhalten.*

**Änderungsantrag 16**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 4**

*Vorschlag der Kommission*

1. Über die allgemeinen Ziele des Artikel 3 hinaus soll die Fazilität „Connecting Europe“ zur Erreichung der folgenden sektorspezifischen Ziele beitragen:

(a) Im Bereich Verkehr unterstützt die Fazilität „Connecting Europe“ Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die gemäß weiterer Spezifikation nach Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien] die nachstehend aufgeführten Ziele verfolgen:

i) Beseitigung von Engpässen und Überbrückung fehlender Bindeglieder, zu messen anhand der Zahl neuer und verbesserter grenzübergreifender Verbindungen und beseitigter Engpässe auf Verkehrsstrecken, denen die CEF zugute gekommen ist;

ii) Gewährleistung eines langfristig nachhaltigen und effizienten Verkehrs, zu messen anhand der Länge des konventionellen Eisenbahnverkehrsnetzes in der EU-27 und der Länge des

*Geänderter Text*

1. Über die allgemeinen Ziele des Artikel 3 hinaus soll die Fazilität „Connecting Europe“ zur Erreichung der folgenden sektorspezifischen Ziele beitragen:

(a) Im Bereich Verkehr unterstützt die Fazilität „Connecting Europe“ Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die gemäß weiterer Spezifikation nach Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien] die nachstehend aufgeführten Ziele verfolgen:

i) Beseitigung von Engpässen und Überbrückung fehlender Bindeglieder **mit Hilfe der Anwendung von Quoten und Kofinanzierungsätzen gemäß Artikel 10 dieser Verordnung und unter Berücksichtigung von lageräumlich benachteiligten Regionen**, zu messen anhand der Zahl neuer und verbesserter **inländischer und** grenzübergreifender Verbindungen und beseitigter Engpässe auf Verkehrsstrecken, denen die CEF zugute gekommen ist;

ii) Gewährleistung eines langfristig nachhaltigen und effizienten Verkehrs, zu messen anhand der Länge des konventionellen Eisenbahnverkehrsnetzes in der EU-27 und der Länge des

Hochgeschwindigkeits-  
Eisenbahnverkehrsnetzes in der EU-27;

iii) Optimierung der Integration und Interkonnektivität der Verkehrsträger und Steigerung der Interoperabilität von Verkehrsdiensten. Die Erreichung dieses Ziels wird anhand der Zahl der Häfen und Flughäfen gemessen, die an das Eisenbahnverkehrsnetz angeschlossen sind.

(b) Im Bereich Energie unterstützt die Fazilität „Connecting Europe“ Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die gemäß weiterer Spezifikation der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 die nachstehend aufgeführten Ziele verfolgen:

i) Förderung der weiteren Integration des Energiebinnenmarkts und der Interoperabilität der Elektrizitäts- und Erdgasnetze über Grenzen hinweg, einschließlich durch Sicherstellung, dass kein Mitgliedstaat vom europäischen Netz isoliert ist, gemessen anhand der Zahl der Vorhaben, mit denen Netze der Mitgliedstaaten tatsächlich zusammengeschlossen und interne Engpässe beseitigt werden;

ii) Erhöhung *der Versorgungssicherheit* der Union, gemessen anhand der Entwicklung der Systemresistenz und der Sicherheit des Systembetriebs sowie der Zahl der Vorhaben, die eine Diversifizierung der Versorgungsquellen, Versorgungspartner und Versorgungsrouten ermöglichen;

iii) Leistung eines Beitrags zur nachhaltigen Entwicklung und zum Schutz der Umwelt, insbesondere durch Förderung der Integration von Energien aus erneuerbaren Quellen in das Übertragungsnetz und die Entwicklung von Kohlendioxidnetzen, gemessen anhand der Übertragung erneuerbarer Energien vom

Hochgeschwindigkeits-  
Eisenbahnverkehrsnetzes in der EU-27;

iii) Optimierung der Integration und Interkonnektivität der Verkehrsträger und Steigerung der Interoperabilität von Verkehrsdiensten. Die Erreichung dieses Ziels wird anhand der Zahl der Häfen und Flughäfen gemessen, die an das Eisenbahnverkehrsnetz angeschlossen sind.

***iv) Vorbereitung auf zukünftiges Verkehrsaufkommen.***

(b) Im Bereich Energie unterstützt die Fazilität „Connecting Europe“ Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die gemäß weiterer Spezifikation der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 die nachstehend aufgeführten Ziele verfolgen:

i) Förderung der weiteren Integration des Energiebinnenmarkts und der Interoperabilität der Elektrizitäts- und Erdgasnetze über Grenzen hinweg, einschließlich durch Sicherstellung, dass kein Mitgliedstaat vom europäischen Netz isoliert ist, gemessen anhand der Zahl der Vorhaben, mit denen Netze der Mitgliedstaaten tatsächlich zusammengeschlossen und interne Engpässe beseitigt werden;

ii) Erhöhung *von Sicherheit und Effizienz der Versorgung der Union durch Modernisierung der Infrastrukturen*, gemessen anhand der Entwicklung der Systemresistenz und der Sicherheit des Systembetriebs sowie der Zahl der Vorhaben, die eine Diversifizierung der Versorgungsquellen, Versorgungspartner und Versorgungsrouten ermöglichen;

iii) Leistung eines Beitrags zur nachhaltigen Entwicklung und zum Schutz der Umwelt, insbesondere durch Förderung der Integration von Energien aus erneuerbaren Quellen in das Übertragungsnetz und die Entwicklung von Kohlendioxidnetzen, gemessen anhand der Übertragung erneuerbarer Energien vom

Ort der Erzeugung zu größeren Verbrauchszentren und Speicherorten sowie anhand der Summe an CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch den Bau der Vorhaben, denen die CEF zugute gekommen ist, vermieden wurden.

(c) Im Bereich der Telekommunikationsnetze unterstützt die Fazilität „Connecting Europe“ Aktionen zur Unterstützung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die gemäß weiterer Spezifikation der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [INFISO-Leitlinien] die nachstehend aufgeführten Ziele verfolgen:

- i) Beschleunigte Bereitstellung schneller und ultraschneller Breitbandnetze und deren Annahme am Markt, einschließlich durch kleine und mittlere Unternehmen (KMU), gemessen am Niveau der Abdeckung durch Breitbandnetze und ultraschnelle Breitbandnetze und der Zahl der Haushalte, die Breitbandanschlüsse über 100 Mbit/s abonniert haben;
- ii) Förderung des Anschlusses und der Interoperabilität nationaler öffentlicher Dienstleistungen online sowie des Zugangs zu solchen Netzen, gemessen am Prozentanteil der Bürger und Unternehmen, die öffentliche Dienstleistungen online nutzen, und der grenzübergreifenden Verfügbarkeit solcher Dienste.

## Änderungsantrag 17

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe b – Ziffer iii

#### *Vorschlag der Kommission*

- iii) Leistung eines Beitrags zur nachhaltigen Entwicklung und zum Schutz

Ort der Erzeugung zu größeren Verbrauchszentren und Speicherorten sowie anhand der Summe an CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch den Bau der Vorhaben, denen die CEF zugute gekommen ist, vermieden wurden.

(c) Im Bereich der Telekommunikationsnetze unterstützt die Fazilität „Connecting Europe“ Aktionen zur Unterstützung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die gemäß weiterer Spezifikation der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [INFISO-Leitlinien] die nachstehend aufgeführten Ziele verfolgen:

- i) Beschleunigte Bereitstellung schneller und ultraschneller Breitbandnetze **in und zwischen allen Regionen der EU und auch in ländlichen Gebieten** und deren Annahme am Markt, einschließlich durch kleine und mittlere Unternehmen (KMU), gemessen am Niveau der Abdeckung durch Breitbandnetze und ultraschnelle Breitbandnetze und der Zahl der Haushalte, die Breitbandanschlüsse über 100 Mbit/s abonniert haben;
- ii) Förderung des Anschlusses und der Interoperabilität nationaler öffentlicher Dienstleistungen online sowie des Zugangs zu solchen Netzen, gemessen am Prozentanteil der Bürger und Unternehmen, die öffentliche Dienstleistungen online nutzen, und der grenzübergreifenden Verfügbarkeit solcher Dienste.

#### *Geänderter Text*

- iii) Leistung eines Beitrags zur nachhaltigen Entwicklung und zum Schutz

der Umwelt, insbesondere durch Förderung der Integration von Energien aus erneuerbaren Quellen in das Übertragungsnetz und die Entwicklung von Kohlendioxidnetzen, gemessen anhand der Übertragung erneuerbarer Energien vom Ort der Erzeugung zu größeren Verbrauchszentren und Speicherorten sowie anhand der Summe an CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch den Bau der Vorhaben, denen die CEF zugute gekommen ist, vermieden wurden.

der Umwelt, insbesondere durch Förderung der Integration von Energien aus erneuerbaren Quellen in das Übertragungsnetz und die Entwicklung von Kohlendioxidnetzen **sowie Investitionen für einen nachhaltigen Verkehr**, gemessen anhand der Übertragung erneuerbarer Energien vom Ort der Erzeugung zu größeren Verbrauchszentren und Speicherorten sowie anhand der Summe an CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch den Bau der Vorhaben, denen die CEF die zugute gekommen ist, vermieden wurden.

## Änderungsantrag 18

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Die Finanzausstattung für die Durchführung der Fazilität „Connecting Europe“ wird für den Zeitraum von 2014 bis 2020 auf **50 000 000 000 EUR** festgesetzt. Der Betrag wird wie folgt auf die in Artikel 3 genannten Bereiche aufgeteilt:

(a) Verkehr: **31 694 000 000 EUR**, wovon **10 000 000 000 EUR** aus dem Kohäsionsfonds übertragen werden und gemäß dieser Verordnung in Mitgliedstaaten ausgegeben werden, die mit Mitteln des Kohäsionsfonds gefördert werden können;

(b) Energie: **9 121 000 000 EUR**;

(c) Telekommunikation: **9 185 000 000 EUR**.

#### *Geänderter Text*

1. Die Finanzausstattung für die Durchführung der Fazilität „Connecting Europe“ wird für den Zeitraum von 2014 bis 2020 auf **XXX EUR** festgesetzt. Der Betrag wird wie folgt auf die in Artikel 3 genannten Bereiche aufgeteilt:

(a) Verkehr: **XXX EUR**, wovon **XXX EUR** aus dem Kohäsionsfonds übertragen werden und gemäß dieser Verordnung, **Verordnung (EU) Nr. [...] /2012 [CPR] sowie Verordnung (EU) Nr. [...] /2012 [Kohäsionsfonds] ausschließlich** in Mitgliedstaaten ausgegeben werden, die mit Mitteln des Kohäsionsfonds **für Projekte gemäß Anhang 1 und bei umfassender Wahrung der nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds bis zum 31. Dezember 2016** gefördert werden können;

(b) Energie: **XXX EUR**;

(c) Telekommunikation: **XXX EUR**.

2. Die Finanzmittel der Fazilität „Connecting Europe“ können Ausgaben abdecken, die im Zusammenhang stehen mit Vorbereitungs-, Überwachungs-, Kontroll-, Audit- und Evaluierungsaktivitäten, die für die Verwaltung des Programms und die Erreichung seiner Ziele erforderlich sind, insbesondere Studien, Sachverständigensitzungen, soweit sie mit den allgemeinen Zielen dieser Verordnung im Zusammenhang stehen, Ausgaben in Verbindung mit IT-Netzen, deren Schwerpunkte Informationsverarbeitung und -austausch sind, zusammen mit allen anderen Ausgaben für technische und administrative Unterstützung, die der Kommission für die Verwaltung des Programms entstehen.

Die Finanzmittel können auch Ausgaben für technische und administrative Unterstützung abdecken, die erforderlich sind, um den Übergang zwischen dem Programm und den nach der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 getroffenen Maßnahmen zu gewährleisten. Falls notwendig, können Mittelzuweisungen für ähnliche Ausgaben über das Jahr 2020 hinaus in den Haushalt eingestellt werden, um die Verwaltung von Aktionen, die bis 31. Dezember 2020 noch nicht abgeschlossen sind, zu ermöglichen.

3. Nach der Halbzeitevaluierung gemäß Artikel 26 Absatz 1 kann die Kommission Mittel der in Absatz 1 genannten Zuweisung zwischen den Sektoren übertragen, ausgenommen die vom Kohäsionsfonds übertragenen **10 000 000 000 EUR** zur Finanzierung von Verkehrsprojekten in den Mitgliedstaaten, die vom Kohäsionsfonds gefördert werden können.

2. Die Finanzmittel der Fazilität „Connecting Europe“ können Ausgaben abdecken, die im Zusammenhang stehen mit Vorbereitungs-, Überwachungs-, Kontroll-, Audit- und Evaluierungsaktivitäten, die für die Verwaltung des Programms und die Erreichung seiner Ziele erforderlich sind, insbesondere Studien, Sachverständigensitzungen, soweit sie mit den allgemeinen Zielen dieser Verordnung im Zusammenhang stehen, Ausgaben in Verbindung mit IT-Netzen, deren Schwerpunkte Informationsverarbeitung und -austausch sind, zusammen mit allen anderen Ausgaben für technische und administrative Unterstützung, die der Kommission für die Verwaltung des Programms entstehen.

Die Finanzmittel können auch Ausgaben für technische und administrative Unterstützung abdecken, die erforderlich sind, um den Übergang zwischen dem Programm und den nach der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 getroffenen Maßnahmen zu gewährleisten. Falls notwendig, können Mittelzuweisungen für ähnliche Ausgaben über das Jahr 2020 hinaus in den Haushalt eingestellt werden, um die Verwaltung von Aktionen, die bis 31. Dezember 2020 noch nicht abgeschlossen sind, zu ermöglichen.

3. Nach der Halbzeitevaluierung gemäß Artikel 26 Absatz 1 kann die Kommission Mittel der in Absatz 1 genannten Zuweisung **bis zu einer Höhe von maximal 3 % pro Sektor** zwischen den Sektoren übertragen, ausgenommen die vom Kohäsionsfonds übertragenen **XXX EUR** zur Finanzierung von Verkehrsprojekten in den Mitgliedstaaten, die vom Kohäsionsfonds gefördert werden können.

## Änderungsantrag 19

## Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7

### *Vorschlag der Kommission*

1. Nur Aktionen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß den Verordnungen (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien], (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-E-Leitlinien], (EU) Nr. xxxx/2012 [Leitlinien für Energieinfrastruktur] und (EU) Nr. xxxx/2012 [INFSO-Leitlinien] beitragen sowie programmunterstützende Aktionen sind durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union in Form von Finanzhilfen, Finanzierungsinstrumenten und Beschaffungsmaßnahmen förderfähig.

2. Im Bereich Verkehr sind nur Aktionen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien] beitragen, sowie programmunterstützende Aktionen durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union in Form von Beschaffungsmaßnahmen und Finanzierungsinstrumenten nach dieser Verordnung förderfähig. In Form von Finanzhilfen sind nur die nachstehenden Aktionen durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union nach dieser Verordnung förderfähig:

(a) Aktionen zur Realisierung des Kernnetzes gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien], einschließlich der Einführung neuer Technologien und Innovationen gemäß Artikel 39 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];

### *Geänderter Text*

1. Nur Aktionen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß den Verordnungen (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien], (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-E-Leitlinien], (EU) Nr. xxxx/2012 [Leitlinien für Energieinfrastruktur] und (EU) Nr. xxxx/2012 [INFSO-Leitlinien] beitragen sowie programmunterstützende Aktionen sind durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union in Form von Finanzhilfen, Finanzierungsinstrumenten und Beschaffungsmaßnahmen förderfähig.

2. Im Bereich Verkehr sind nur Aktionen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien] beitragen, sowie programmunterstützende Aktionen durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union in Form von Beschaffungsmaßnahmen und Finanzierungsinstrumenten nach dieser Verordnung förderfähig. In Form von Finanzhilfen sind nur die nachstehenden Aktionen durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union nach dieser Verordnung förderfähig:

(a) Aktionen zur Realisierung des Kernnetzes gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien], einschließlich der Einführung neuer Technologien und Innovationen gemäß Artikel 39 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];

***(aa) Aktionen zur Umsetzung des Gesamtnetzes gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien], wenn diese Aktionen zur Erleichterung grenzübergreifender Verkehrsflüsse oder zur Beseitigung von Engpässen beitragen und wenn diese Aktionen ferner zur Entwicklung des***

***Kernverkehrsnetzes beitragen und die Verbindungsleitungen zwischen den Regionen, einschließlich der Randregionen und Regionen in äußerster Randlage, sicherstellen, bis zu einer Obergrenze von 5 % der dem Bereich Verkehr zugewiesenen Finanzausstattung gemäß Artikel 5 der vorliegenden Verordnung;***

(b) Studien zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstaben b und c der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];

(c) Aktionen zur Unterstützung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstaben a und d der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];

(d) Aktionen zur Unterstützung von Verkehrsmanagementsystemen gemäß Artikel 37 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];

(e) Aktionen zur Unterstützung von Güterverkehrsdiensten gemäß Artikel 38 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];

(f) Aktionen zur Verringerung des **Güterschienenverkehrslärms** durch Nachrüstung vorhandenen Rollmaterials;

(g) programmunterstützende Aktionen.

Für verkehrsbezogene Aktionen, die einen grenzüberschreitenden Abschnitt oder einen Teil eines solchen Abschnitts betreffen, kann eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union gewährt werden, wenn zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten oder den betreffenden Mitgliedstaaten und Drittländern eine schriftliche Übereinkunft

(b) Studien zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstaben b und c der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];

(c) Aktionen zur Unterstützung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstaben a und d der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];

(d) Aktionen zur Unterstützung von Verkehrsmanagementsystemen gemäß Artikel 37 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];

(e) Aktionen zur Unterstützung von Güterverkehrsdiensten gemäß Artikel 38 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];

(f) Aktionen zur Verringerung des **Schienenverkehrslärms auch** durch Nachrüstung **und Modernisierung** des vorhandenen Rollmaterials;

(g) programmunterstützende Aktionen;

***(ga) Aktionen zur Förderung neuer Technologien und Innovationen für alle Verkehrsträger.***

Für verkehrsbezogene Aktionen, die einen grenzüberschreitenden Abschnitt oder einen Teil eines solchen Abschnitts betreffen, kann eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union gewährt werden, wenn zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten oder den betreffenden Mitgliedstaaten und Drittländern eine schriftliche Übereinkunft



über die Fertigstellung des grenzüberschreitenden Abschnitts besteht. Für den Ausnahmefall, dass ein Vorhaben notwendig ist, um das Netz eines benachbarten Mitgliedstaats oder eines Drittlands anzuschließen, ohne dass die Grenze tatsächlich überschritten wird, kann vom Erfordernis der schriftlichen Übereinkunft abgesehen werden.

Die Finanzhilfefinanzierung von Vorhaben mit bedeutenden von den Nutzern gespeisten Einnahmequellen wird hauptsächlich für Zwecke der Projektvorbereitung, insbesondere die ÖPP-Bewertung, zur Verfügung gestellt.

3. Im Bereich Energie gelten die spezifischen Bedingungen für die Förderfähigkeit von Aktionen zur Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse mit einer finanziellen Unterstützung der Europäischen Union in Form von Finanzierungsinstrumenten und Finanzhilfen nach dieser Verordnung, die in Artikel 15 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [Leitlinien für Energieinfrastruktur] festgelegt sind.

4. Im Bereich der Telekommunikation sind alle Aktionen zur Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und programmunterstützende Aktionen, die im Anhang der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [INFSO-Leitlinien] aufgeführt sind, durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union in Form von Finanzhilfen, Beschaffungsmaßnahmen und Finanzierungsinstrumenten nach dieser Verordnung förderfähig.

über die Fertigstellung des grenzüberschreitenden Abschnitts besteht. ***Die Kommission fördert den Abschluss der Übereinkunft und berichtet dem Parlament jährlich über Fälle, bei denen Probleme auftraten, wobei sie erläutert, welche Schwierigkeiten aufgetreten sind.*** Für den Ausnahmefall, dass ein Vorhaben notwendig ist, um das Netz eines benachbarten Mitgliedstaats oder eines Drittlands anzuschließen, ohne dass die Grenze tatsächlich überschritten wird, kann vom Erfordernis der schriftlichen Übereinkunft abgesehen werden.

Die Finanzhilfefinanzierung von Vorhaben mit bedeutenden von den Nutzern gespeisten Einnahmequellen wird hauptsächlich für Zwecke der Projektvorbereitung, insbesondere die ÖPP-Bewertung, zur Verfügung gestellt.

3. Im Bereich Energie gelten die spezifischen Bedingungen für die Förderfähigkeit von Aktionen zur Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse mit einer finanziellen Unterstützung der Europäischen Union in Form von Finanzierungsinstrumenten und Finanzhilfen nach dieser Verordnung, die in Artikel 15 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [Leitlinien für Energieinfrastruktur] festgelegt sind.

4. Im Bereich der Telekommunikation sind alle Aktionen zur Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und programmunterstützende Aktionen, die im Anhang der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [INFSO-Leitlinien] aufgeführt sind, durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union in Form von Finanzhilfen, Beschaffungsmaßnahmen und Finanzierungsinstrumenten nach dieser Verordnung förderfähig.

## Änderungsantrag 20

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Finanzhilfen nach dieser Verordnung können in einer Form erfolgen, die in Artikel XXX der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [neue Haushaltsordnung] vorgesehen ist.

Die Arbeitsprogramme legen fest, in welcher Form Finanzhilfen zur Finanzierung der betreffenden Aktionen verwendet werden können.

2. Ausgaben können ab dem Zeitpunkt der Einreichung eines Antrags auf finanzielle Unterstützung förderfähig sein. [Ausgaben für Aktionen, die sich aus Vorhaben ergeben, die in das erste Mehrjahresprogramm aufgenommen wurden, können ab dem 1. Januar 2014 förderfähig sein.]

3. Nur Ausgaben, die in Mitgliedstaaten getätigt wurden, können förderfähig sein, ausgenommen wenn das Vorhaben von gemeinsamem Interesse das Hoheitsgebiet von Drittländern einbezieht und die Aktion unerlässlich ist, um die Ziele des jeweiligen Vorhabens zu erreichen.

4. Die Kosten von Ausrüstungen und Infrastruktur, die vom Empfänger als Investitionsausgaben behandelt werden, können in ihrer Gesamtheit förderfähig sein.

5. Ausgaben im Zusammenhang mit Umweltstudien bezüglich des Umweltschutzes und bezüglich der Einhaltung des Besitzstands der Europäischen Union können förderfähig sein.

6. Ausgaben im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken sind keine

#### *Geänderter Text*

1. Finanzhilfen nach dieser Verordnung können in einer Form erfolgen, die in Artikel XXX der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [neue Haushaltsordnung] vorgesehen ist.

Die Arbeitsprogramme legen fest, in welcher Form Finanzhilfen zur Finanzierung der betreffenden Aktionen verwendet werden können.

2. Ausgaben können ab dem Zeitpunkt der Einreichung eines Antrags auf finanzielle Unterstützung förderfähig sein. [Ausgaben für Aktionen, die sich aus Vorhaben ergeben, die in das erste Mehrjahresprogramm aufgenommen wurden, können ab dem 1. Januar 2014 förderfähig sein.]

3. Nur Ausgaben, die in Mitgliedstaaten getätigt wurden, können förderfähig sein, ausgenommen wenn das Vorhaben von gemeinsamem Interesse das Hoheitsgebiet von Drittländern einbezieht und die Aktion unerlässlich ist, um die Ziele des jeweiligen Vorhabens zu erreichen.

4. Die Kosten von Ausrüstungen und Infrastruktur, die vom Empfänger als Investitionsausgaben behandelt werden, können in ihrer Gesamtheit förderfähig sein.

5. Ausgaben im Zusammenhang mit Umweltstudien bezüglich des Umweltschutzes und bezüglich der Einhaltung des Besitzstands der Europäischen Union können förderfähig sein.

6. Ausgaben im Zusammenhang mit dem Erwerb von **unbebauten** Grundstücken

förderfähigen Kosten.

7. Mehrwertsteuern sind **keine förderfähigen** Kosten.

8. Bestimmungen zur Förderfähigkeit von Kosten, die Empfängern entstehen, gelten analog auch für Kosten, die durchführenden Einrichtungen entstehen.

sind keine förderfähigen Kosten.

7. **Nicht erstattungsfähige** Mehrwertsteuern sind **förderfähige** Kosten.

8. Bestimmungen zur Förderfähigkeit von Kosten, die Empfängern entstehen, gelten analog auch für Kosten, die durchführenden Einrichtungen entstehen.

**8a. Kosten für technische und administrative Unterstützung sind als förderfähig anzusehen.**

## Änderungsantrag 21

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Vorschläge können von einem oder mehreren Mitgliedstaaten, internationalen Organisationen, gemeinsamen Unternehmen oder öffentlichen oder privaten Unternehmen oder Einrichtungen, die in Mitgliedstaaten niedergelassen sind, eingereicht werden.

#### *Geänderter Text*

1. Vorschläge können von einem oder mehreren Mitgliedstaaten, internationalen Organisationen, gemeinsamen Unternehmen **wie EVTZ** oder öffentlichen oder privaten Unternehmen oder Einrichtungen, die in Mitgliedstaaten niedergelassen sind, eingereicht werden.

#### *Begründung*

*Der Europäische Verbund für territoriale Zusammenarbeit ist ein einzigartiges Instrument auf EU-Ebene, mit dem lokale Strategien konzipiert und entwickelt, die Verwaltungsstelle für komplexe Programme mit verschiedenen Finanzierungsquellen vertreten und Vorhaben oder Programme umgesetzt werden können. Der EVTZ ermöglicht eine Senkung von Verwaltungskosten und verringert die Komplexität der Verwaltung, was unter grenzübergreifenden Bedingungen einen Zusatznutzen mit sich bringt.*

## Änderungsantrag 22

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Außer in den in Artikel XXX der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [neue

#### *Geänderter Text*

1. Außer in den in Artikel XXX der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [neue

Haushaltsordnung] genannten Fällen werden Vorschläge anhand von Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen ausgewählt, die auf den in Artikel 17 genannten Arbeitsprogrammen beruhen.

2. Im Bereich Verkehr:

(a) hinsichtlich Finanzhilfen für Studien beträgt die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union höchstens 50 % der förderfähigen Kosten;

(b) hinsichtlich Finanzhilfen für Arbeiten:

i) Eisenbahn und Binnenwasserstraßen: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens **20 %** der förderfähigen Kosten; der Finanzierungssatz **kann** für Aktionen zur Beseitigung von Engpässen auf 30 % erhöht **werden**; der Finanzierungssatz **kann** für Aktionen bezüglich grenzübergreifender Abschnitte auf 40 % erhöht werden;

ii) Landverkehrsverbindungen mit Häfen und Flughäfen, Aktionen zur Verringerung des Schienenverkehrslärms durch Nachrüstung vorhandenen Rollmaterials sowie Entwicklung von Häfen und **multimodalen Plattformen**: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 20 % der förderfähigen Kosten.

(c) hinsichtlich Finanzhilfen für Verkehrsmanagementsysteme und Dienste:

i) Europäisches System für das Eisenbahnverkehrsmanagement (ERTMS): die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 50 % der förderfähigen Kosten;

Haushaltsordnung] genannten Fällen werden Vorschläge anhand von Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen ausgewählt, die auf den in Artikel 17 genannten Arbeitsprogrammen beruhen.

2. Im Bereich Verkehr:

(a) hinsichtlich Finanzhilfen für Studien beträgt die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union höchstens 50 % der förderfähigen Kosten;

(b) hinsichtlich Finanzhilfen für Arbeiten:

i) Eisenbahn und Binnenwasserstraßen: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt **mindestens 20 % und** höchstens **30 %** der förderfähigen Kosten. der Finanzierungssatz für Aktionen zur Beseitigung von Engpässen **wird** auf 30 % erhöht; der Finanzierungssatz für Aktionen bezüglich grenzübergreifender Abschnitte **wird** auf 40 % erhöht; **25 % der im Rahmen der CEF bereitgestellten Finanzmittel werden für Programme an Grenzübergangsstellen vorgesehen.**

ii) Landverkehrsverbindungen mit Häfen und Flughäfen, Aktionen zur Verringerung des Schienenverkehrslärms durch Nachrüstung vorhandenen Rollmaterials **und Förderung seiner Modernisierung** sowie Entwicklung von Häfen, **wobei auch lageräumlich benachteiligte Regionen berücksichtigt werden, sowie Aktionen zur Förderung von neuen Technologien und Innovationen für alle Verkehrsträger**: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 20 % der förderfähigen Kosten.

(c) hinsichtlich Finanzhilfen für Verkehrsmanagementsysteme und Dienste:

i) Europäisches System für das Eisenbahnverkehrsmanagement (ERTMS) **und die Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS)**: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens

ii) Verkehrsmanagementsysteme, Güterverkehrsdienste, sichere Parkplätze im Kernstraßennetz sowie Aktionen zur Unterstützung der Entwicklung von Meeresautobahnen: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 20 % der förderfähigen Kosten.

### 3. Im Bereich Energie:

(a) die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 50 % der förderfähigen Kosten von Studien und/oder Arbeiten;

(b) Kofinanzierungssätze können auf höchstens 80 % erhöht werden für Aktionen, die auf der Grundlage der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [Leitlinien für Energieinfrastruktur] genannten Sachlage einen hohen Grad an regionaler oder EU-weiter Versorgungssicherheit bieten oder die Solidarität der Europäischen Union stärken oder hochinnovative Lösungen umfassen.

### 4. Im Bereich Telekommunikation:

(a) Aktionen im Bereich Breitbandnetze: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 50 % der förderfähigen Kosten;

(b) Aktionen im Bereich generischer Dienste: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 75 % der förderfähigen Kosten;

(c) Kerndienstplattformen sind typischerweise durch Beschaffungsmaßnahmen zu finanzieren. In Ausnahmefällen können sie durch eine Finanzhilfe von bis zu 100 % der förderfähigen Kosten finanziert werden, unbeschadet des Grundsatzes der Kofinanzierung;

(d) programmunterstützende Aktionen einschließlich Infrastrukturkartierung,

50 % der förderfähigen Kosten;

ii) Verkehrsmanagementsysteme, Güterverkehrsdienste, sichere Parkplätze im Kernstraßennetz sowie Aktionen zur Unterstützung der Entwicklung von Meeresautobahnen: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 20 % der förderfähigen Kosten.

### 3. Im Bereich Energie:

(a) die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 50 % der förderfähigen Kosten von Studien und/oder Arbeiten;

(b) Kofinanzierungssätze können auf höchstens 80 % erhöht werden für Aktionen, die auf der Grundlage der in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [Leitlinien für Energieinfrastruktur] genannten Sachlage einen hohen Grad an regionaler oder EU-weiter Versorgungssicherheit bieten oder die Solidarität der Europäischen Union stärken oder hochinnovative Lösungen umfassen.

### 4. Im Bereich Telekommunikation:

(a) Aktionen im Bereich Breitbandnetze: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 50 % der förderfähigen Kosten;

(b) Aktionen im Bereich generischer Dienste: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 75 % der förderfähigen Kosten;

(c) Kerndienstplattformen sind typischerweise durch Beschaffungsmaßnahmen zu finanzieren. In Ausnahmefällen können sie durch eine Finanzhilfe von bis zu 100 % der förderfähigen Kosten finanziert werden, unbeschadet des Grundsatzes der Kofinanzierung;

(d) programmunterstützende Aktionen einschließlich Infrastrukturkartierung,

Twinning-Aktionen und technische Hilfeleistung: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 75 % der förderfähigen Kosten.

5. Die oben genannten Kofinanzierungssätze können um bis zu 10 Prozentpunkte angehoben werden für Aktionen, die sektorübergreifende Synergien aufweisen, Ziele bezüglich der Abschwächung des Klimawandels erreichen, die Klimaresistenz erhöhen oder die Treibhausgasemissionen verringern. Diese Anhebung gilt nicht für in Artikel 11 genannte Kofinanzierungssätze.

6. Der Betrag der finanziellen Unterstützung für die ausgewählten Aktionen wird auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse eines jeden Projekts, der verfügbaren Haushaltsmittel und der angestrebten möglichst großen Hebelwirkung der EU-Mittel angepasst.

Twinning-Aktionen und technische Hilfeleistung: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 75 % der förderfähigen Kosten.

5. Die oben genannten Kofinanzierungssätze können um bis zu 10 Prozentpunkte angehoben werden für Aktionen, die sektorübergreifende Synergien aufweisen, Ziele bezüglich der Abschwächung des Klimawandels erreichen, die Klimaresistenz erhöhen oder die Treibhausgasemissionen verringern. Diese Anhebung gilt nicht für in Artikel 11 genannte Kofinanzierungssätze.

6. Der Betrag der finanziellen Unterstützung für die ausgewählten Aktionen wird auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse eines jeden Projekts, der verfügbaren Haushaltsmittel und der angestrebten möglichst großen Hebelwirkung der EU-Mittel angepasst.

## Änderungsantrag 23

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Bezüglich der **10 000 000 000 EUR**, die vom Kohäsionsfonds übertragen werden [Verordnung XXX Artikel XX] und in den Mitgliedstaaten, die durch den Kohäsionsfonds gefördert werden können, auszugeben sind, erfolgen spezifische Aufrufe für Vorhaben zur Schaffung des Kernnetzes ausschließlich in Mitgliedstaaten, die durch den Kohäsionsfonds gefördert werden können.

2. Die für den Bereich Verkehr nach dieser Verordnung geltenden Bestimmungen gelten ebenfalls für diese spezifischen Aufrufe. **Bei der Durchführung der Aufrufe ist** denjenigen Vorhaben **größtmögliche Priorität einzuräumen**, die

#### *Geänderter Text*

1. Bezüglich der **XXX EUR**, die vom Kohäsionsfonds übertragen werden [Verordnung XXX Artikel XX] und in den Mitgliedstaaten, die durch den Kohäsionsfonds gefördert werden können, auszugeben sind, erfolgen spezifische Aufrufe für Vorhaben zur Schaffung des Kernnetzes ausschließlich in Mitgliedstaaten, die durch den Kohäsionsfonds gefördert werden können.

2. Die für den Bereich Verkehr nach dieser Verordnung geltenden Bestimmungen gelten ebenfalls für diese spezifischen Aufrufe **mit dem Ziel, Hindernisse für Mobilität zu überwinden. Die Auswahl der förderfähigen Projekte erfolgt auf der**

die nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds einhalten.

3. Abweichend von Artikel 10 sind die Finanzierungshöchstsätze bezüglich der vom Kohäsionsfonds übertragenen **10 000 000 000 EUR** [Verordnung XXX Artikel XXX] zur Ausgabe in Mitgliedstaaten, die vom Kohäsionsfonds gefördert werden können, die für den Kohäsionsfonds anwendbaren Finanzierungshöchstsätze gemäß Artikel 22 und Artikel 110 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [Verordnung mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds, für die der Gemeinsame Strategische Rahmen gilt, sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds und zur Aufhebung der

**Grundlage der Einschätzung, ob sie von ausreichender Ausgereiftheit und Qualität sind und einen EU-Mehrwert hinsichtlich der in dieser Verordnung aufgezeigten Ziele und Kriterien mit sich bringen sowie die nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds bis zum 31. Dezember 2016 einhalten. Die im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ bereitgestellten Mittel, die nicht für ein Verkehrsinfrastrukturprojekt bestimmt sind, werden ab dem 1. Januar 2017 allen Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt, die Mittel aus dem Kohäsionsfonds zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten gemäß dieser Verordnung beanspruchen können. Dennoch sollte** denjenigen Vorhaben, die die nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds einhalten, **größtmögliche Priorität eingeräumt werden.**

3. Abweichend von Artikel 10 sind die Finanzierungshöchstsätze bezüglich der vom Kohäsionsfonds übertragenen **XXX EUR** [Verordnung XXX Artikel XXX] zur Ausgabe in Mitgliedstaaten, die vom Kohäsionsfonds gefördert werden können, die für den Kohäsionsfonds anwendbaren Finanzierungshöchstsätze gemäß Artikel 22 und Artikel 110 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [Verordnung mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds, für die der Gemeinsame Strategische Rahmen gilt, sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006] für die

Verordnung (EG) Nr. 1083/2006] für die folgenden Aktionen:

- (a) hinsichtlich Finanzhilfen für Studien;
- (b) hinsichtlich Finanzhilfen für Arbeiten:
  - i) Eisenbahn und Binnenwasserstraßen;
  - ii) Aktionen zur Unterstützung grenzübergreifender Straßenabschnitte;
  - iii) Landverkehrsverbindungen mit Häfen und Flughäfen, Entwicklung von multimodalen Plattformen und Häfen;
- (c) hinsichtlich Finanzhilfen für Verkehrsmanagementsysteme und Dienste:
  - i) Europäisches System für das Eisenbahnverkehrsmanagement (ERTMS);
  - ii) Verkehrsmanagementsysteme.

folgenden Aktionen:

- (a) hinsichtlich Finanzhilfen für Studien;
- (b) hinsichtlich Finanzhilfen für Arbeiten:
  - i) Eisenbahn und Binnenwasserstraßen;
  - ii) Aktionen zur Unterstützung grenzübergreifender Straßenabschnitte;
  - iii) Landverkehrsverbindungen mit Häfen und Flughäfen, Entwicklung von multimodalen Plattformen und Häfen;
- (c) hinsichtlich Finanzhilfen für Verkehrsmanagementsysteme und Dienste:
  - i) Europäisches System für das Eisenbahnverkehrsmanagement (ERTMS), ***Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) und Überwachungs- und Informationssysteme für den Schiffsverkehr (VTMIS)***;
  - ii) Verkehrsmanagementsysteme;
  - iii) ***Hochgeschwindigkeitsseewege.***

***Zur Unterstützung von Mitgliedstaaten, die durch den Kohäsionsfonds gefördert werden können und Schwierigkeiten mit der Konzipierung von Projekten haben, die ausreichend ausgereift sind, über eine hinreichende Qualität verfügen und zu einem europäischen Mehrwert führen, organisiert die Kommission zumindest einmal im Jahr zusätzliche Aufrufe. Um in allen Mitgliedstaaten, die aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden, den höchstmöglichen Abruf der übertragenen Mittel zu gewährleisten, wird den Aktionen zur Programmunterstützung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, die auf die Verbesserung der institutionellen Kapazität und der Effizienz der öffentlichen Verwaltungen und öffentlichen Dienste hinsichtlich der Entwicklung und Umsetzung der Vorhaben gemäß Anhang 1 dieser Verordnung abzielen, besondere Beachtung gewidmet.***



**3a. Der aus dem Kohäsionsfonds übertragene Betrag von XXX EUR wird nicht in die Berechnung der Obergrenze von 2,5 % des BIP für aus dem Kohäsionsfonds geförderte Mitgliedstaaten einbezogen.**

**3b. Die zur Förderung von Verkehrsvorhaben in den aus dem Kohäsionsfondsmittel geförderten Mitgliedstaaten bereitgestellten Mittel aus dem Kohäsionsfonds werden nicht gegen das Kappungssystem der Kohäsionspolitik angerechnet.**

## **Änderungsantrag 24**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### **Artikel 11a**

**1. Mitgliedstaaten mit finanziellen Schwierigkeiten, die unter die Bestimmungen von Artikel 22 und Artikel 110 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. XXX/XXXX (Verordnung über gemeinsamen Bestimmungen) fallen, können abgesehen von dem um bis zu 10 % höheren Kofinanzierungssatz auch im Rahmen der CEF<sup>1</sup>, auf eigenen Wunsch folgendes verwenden:**

**i) die Ressourcen aus den wieder eingezogenen Geldern im Rahmen der CEF-Infrastrukturvorhaben;**

**ii) die Ressourcen aus berechtigten und/oder wieder eingezogenen Geldern im Rahmen ihrer nationalen Mittelzuweisungen für Infrastrukturvorhaben;**

**iii) die betreffenden Mittel sollten von der Kommission zentral im Rahmen eines Programms für Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum verwaltet werden. Dies fördert**

***Investitionen in nationale und grenzübergreifende Infrastrukturvorhaben und führt somit zu einem europäischen Mehrwert.***

---

<sup>1</sup> *Ebd. 3, Artikel 11 Absatz 3.*

*Begründung*

*Mitgliedstaaten in finanziellen Schwierigkeiten sind besonders von Infrastrukturen abhängig, da diese Arbeitsplätze schaffen und Wachstum fördern.*

**Änderungsantrag 25**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 12 – Absatz 2 – Buchstabe c**

*Vorschlag der Kommission*

(c) nach einer Evaluierung des Projektfortschritts, insbesondere im Fall größerer Verzögerungen bei der Durchführung der Aktion.

*Geänderter Text*

(c) nach einer Evaluierung des Projektfortschritts, insbesondere im Fall größerer Verzögerungen bei der Durchführung der Aktion, ***für die die Empfänger unmittelbar verantwortlich sind.***

**Änderungsantrag 26**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 12 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

4. Bevor die Kommission einen der in den Absätzen 1, 2 und 3 vorgesehenen Beschlüsse fasst, prüft sie den jeweiligen Fall und informiert die betroffenen Empfänger, so dass diese innerhalb ***einer bestimmten Frist*** Stellung nehmen können.

*Geänderter Text*

4. Bevor die Kommission einen der in den Absätzen 1, 2 und 3 vorgesehenen Beschlüsse fasst, prüft sie den jeweiligen Fall und informiert die betroffenen Empfänger, so dass diese innerhalb ***von mindestens drei Monaten*** Stellung nehmen können.

*Begründung*

*Ein Mindestzeitrahmen von 3 Monaten sollte den nationalen und lokalen Stellen ausreichend Zeit bieten, um tiefgreifende Analysen vorzubereiten und sinnvolle Feststellungen zu einem*

*Vorhaben zu übermitteln, bevor die Europäische Kommission Schritte unternimmt.*

## **Änderungsantrag 27**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 6 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***6a. Die Finanzinstrumente sind unterschiedslos auf ein oder mehrere politische Ziele der Union ausgerichtet, präzise befristet, entsprechen den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit der Haushaltsführung und ergänzen die herkömmlichen Instrumente wie etwa Zuschüsse.***

*Begründung*

*Die Verwendung von Finanzinstrumenten sollte gut geregelt sein und es sollten ausreichende Garantien bestehen, um das Risiko für die öffentlichen Haushalte zu minimieren und die Hebeleffekte zu verstärken.*

## **Änderungsantrag 28**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Die Mitgliedstaaten führen die technische Überwachung und finanzielle Kontrolle der Vorhaben in den Bereichen Verkehr **und** Energie in enger Zusammenarbeit mit der Kommission aus und bescheinigen die tatsächlich angefallenen Kosten und die Übereinstimmung der für die Vorhaben oder Teilvorhaben angefallenen Aufwendungen. Die Mitgliedstaaten können die Teilnahme der Kommission an Kontrollen vor Ort verlangen.

Die Mitgliedstaaten führen die technische Überwachung und finanzielle Kontrolle der Vorhaben in den Bereichen Verkehr, Energie **und Telekommunikation** in enger Zusammenarbeit mit der Kommission aus und bescheinigen die tatsächlich angefallenen Kosten und die Übereinstimmung der für die Vorhaben oder Teilvorhaben angefallenen Aufwendungen. Die Mitgliedstaaten können die Teilnahme der Kommission an Kontrollen vor Ort verlangen.

## **Änderungsantrag 29**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 21 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

**Insbesondere** im Bereich Telekommunikation bemühen sich die nationalen Regulierungsbehörden nach besten Kräften, die erforderliche Rechtssicherheit und Investitionsbedingungen sicherzustellen, die die Durchführung von mit finanzieller Unterstützung der Europäischen Union nach dieser Verordnung geförderten Vorhaben erleichtern.

*Geänderter Text*

Im Bereich Telekommunikation bemühen sich die nationalen Regulierungsbehörden **ferner** nach besten Kräften, die erforderliche Rechtssicherheit und Investitionsbedingungen sicherzustellen, die die Durchführung von mit finanzieller Unterstützung der Europäischen Union nach dieser Verordnung geförderten Vorhaben erleichtern.

**Änderungsantrag 30**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 23 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

1. Die Kommission gewährleistet bei der Durchführung der nach dieser Verordnung finanzierten Aktionen den Schutz der finanziellen Interessen der Union durch geeignete Präventivmaßnahmen gegen Betrug, Korruption und sonstige rechtswidrige Handlungen, durch wirksame Kontrollen und – bei Feststellung von Unregelmäßigkeiten – Wiedereinziehung zu Unrecht gezahlter Beträge sowie gegebenenfalls durch wirksame, angemessene und abschreckende Sanktionen.

*Geänderter Text*

1. Die Kommission gewährleistet bei der Durchführung der nach dieser Verordnung finanzierten Aktionen den Schutz der finanziellen Interessen der Union, **indem sie sicherstellt, dass die Kosten im Vergleich zu Infrastrukturen der gleichen Art in verschiedenen Mitgliedstaaten nicht unverhältnismäßig ausfallen, wobei die vor Ort üblichen Preise entsprechend berücksichtigt werden**, sowie durch geeignete Präventivmaßnahmen gegen Betrug, Korruption und sonstige rechtswidrige Handlungen, durch wirksame Kontrollen und – bei Feststellung von Unregelmäßigkeiten – Wiedereinziehung zu Unrecht gezahlter Beträge sowie gegebenenfalls durch wirksame, angemessene und abschreckende Sanktionen.

*Begründung*

*Es muss weitestmöglich gewährleistet werden, dass die Kosten für Infrastrukturprojekte, die mit EU-Mitteln finanziert werden, in den verschiedenen Mitgliedstaaten einheitlich sind, und*

zwar auf der Grundlage der Arbeits- und Materialkosten vor Ort.

### Änderungsantrag 31

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 – Absatz 1

##### *Vorschlag der Kommission*

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss zur Koordinierung der Fazilität unterstützt. **Dabei** handelt es sich um **einen Ausschuss** im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

##### *Geänderter Text*

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss zur Koordinierung der Fazilität **sowie von Ausschüssen** unterstützt, **die für jeden der drei Teilbereiche des Instruments – Verkehr-, Energie- und Telekommunikationsinfrastrukturen – gebildet werden. Bei diesen Ausschüssen** handelt es sich um **Ausschüsse** im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

### Änderungsantrag 32

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 – Absatz 3

##### *Vorschlag der Kommission*

3. Der **Ausschuss** gewährleistet eine horizontale Übersicht über die in Artikel 17 genannten Arbeitsprogramme, um sicherzustellen, dass diese konsistent sind und Synergien zwischen verschiedenen Sektoren ermittelt und genutzt werden.

##### *Geänderter Text*

3. Der **Koordinationsausschuss** gewährleistet eine horizontale Übersicht über die in Artikel 17 genannten Arbeitsprogramme, um sicherzustellen, dass diese konsistent sind und Synergien zwischen verschiedenen Sektoren ermittelt und genutzt werden. **Die Ausschüsse der einzelnen Sektoren unterstützen die Kommission bei der Kontrolle der Umsetzung der entsprechenden Leitlinien und beteiligen sich an ihren Überprüfungen.**

### Änderungsantrag 33

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 25 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

2. Die **Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 20** wird der Kommission **mit Inkrafttreten dieser Verordnung auf unbestimmte Zeit** übertragen.

*Geänderter Text*

2. Die **in Artikel 20 genannte Übertragung von Befugnissen** wird der Kommission **für einen Zeitraum von drei Jahren ab ...\*** übertragen. **Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von drei Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.**

---

**\* ABL.: Bitte das Datum des Inkrafttretens der Verordnung einfügen.**

*Begründung*

*Delegierte Rechtsakte sollten die Befugnisse der Gesetzgeber nicht vorwegnehmen und deshalb sollten Bestimmungen aufgenommen werden, die eine regelmäßige Überprüfung der Exekutivbefugnisse der Kommission ermöglichen.*

**Änderungsantrag 34**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 25 – Absatz 5**

*Vorschlag der Kommission*

5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 20 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von **zwei** Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Dieser

*Geänderter Text*

5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 20 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von **drei** Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Dieser

Zeitraum wird auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates um *zwei* Monate verlängert.

Zeitraum wird auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates um *drei* Monate verlängert.

## Änderungsantrag 35

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 26 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Spätestens Mitte **2018** erstellt die Kommission einen Evaluierungsbericht über die Erreichung der Ziele aller Maßnahmen (auf der Ebene der Ergebnisse und Auswirkungen), die Effizienz des Mitteleinsatzes und seines europäischen Mehrwerts, im Hinblick auf einen Beschluss zur Verlängerung, Änderung oder Aussetzung der Maßnahmen. Gegenstand der Evaluierung sind zusätzlich das Vereinfachungspotenzial, die interne und externe Kohärenz, die weitere Relevanz aller Ziele sowie der Beitrag der Maßnahmen zu den EU-Prioritäten eines intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums. Zu berücksichtigen sind Evaluierungsergebnisse zu den langfristigen Auswirkungen der Vorgängermaßnahmen.

#### *Geänderter Text*

1. Spätestens Mitte **2017** erstellt die Kommission einen Evaluierungsbericht über die Erreichung der Ziele aller Maßnahmen (auf der Ebene der Ergebnisse und Auswirkungen), die Effizienz des Mitteleinsatzes und seines europäischen Mehrwerts, im Hinblick auf einen Beschluss zur Verlängerung, Änderung oder Aussetzung der Maßnahmen. Gegenstand der Evaluierung sind zusätzlich das Vereinfachungspotenzial, die interne und externe Kohärenz, die weitere Relevanz aller Ziele sowie der Beitrag der Maßnahmen zu den EU-Prioritäten eines intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums, ***einschließlich der Auswirkungen auf den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt.*** Zu berücksichtigen sind Evaluierungsergebnisse zu den langfristigen Auswirkungen der Vorgängermaßnahmen.

## Änderungsantrag 36

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang – Teil 1 – Buchstabe a – Nummer 2 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

Grenze BY – *Warszawa* – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover – Osnabrück – Enschede – ***Utrecht*** – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe –

#### *Geänderter Text*

Grenze BY – *Warszawa* – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover – Osnabrück – ***Rheine-Twente/Mittellandkanal*** – Enschede –

Birmingham/Manchester – Liverpool

**Hengelo –Utrecht –**  
Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe –  
Birmingham/Manchester – Liverpool

**Binnenwasserstraße (IWW):**  
**Machbarkeitsstudie für die Verbindung**  
**zwischen dem Mittellandkanal und dem**  
**Twentekanaal**

## Änderungsantrag 37

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang 1 – Teil 1 – Buchstabe a – Nummer 2 – Absatz 1

##### *Vorschlag der Kommission*

Grenze BY – *Warszawa* – Poznań –  
Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover –  
Osnabrück – Enschede – Utrecht –  
Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe –  
Birmingham/Manchester – Liverpool

##### *Geänderter Text*

Grenze BY – *Warszawa* – Poznań –  
Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover –  
Osnabrück – **Flughafen**  
**Münster/Osnabrück (FMO)** – Enschede –  
Utrecht – Amsterdam/Rotterdam –  
Felixstowe – Birmingham/Manchester –  
Liverpool

**Eisenbahn, Flughafen: Bahnanbindung**  
**des Flughafens Münster-Osnabrück**

## Änderungsantrag 38

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang 1 – Teil 1 – Buchstabe a – Nummer 2 – Absatz 1

##### *Vorschlag der Kommission*

Grenze BY – *Warszawa* – Poznań –  
Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover –  
Osnabrück – Enschede – Utrecht –  
Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe –  
Birmingham/Manchester – Liverpool

##### *Geänderter Text*

Grenze BY – *Warszawa* – Poznań –  
Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover –  
Osnabrück – **Hengelo/Twente** – Enschede  
– Utrecht – Amsterdam/Rotterdam –  
Felixstowe – Birmingham/Manchester –  
Liverpool

**Eisenbahn: Modernisierung**  
**verschiedener Teilstücke (Hannover –**  
**Osnabrück – Hengelo/Twente;**  
**insbesondere Minden/Seelze – Hannover**  
**und Umgehungsstraße Twente)**



## Änderungsantrag 39

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang 1 – Teil 1 – Buchstabe a – Nummer 2 – Absatz 1

##### *Vorschlag der Kommission*

Grenze BY – *Warszawa* – Poznań –  
Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover –  
Osnabrück – Enschede – Utrecht –  
Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe –  
Birmingham/Manchester – Liverpool

##### *Geänderter Text*

BY border – *Warszawa* – Poznań –  
Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover –  
***westdeutsche Kanäle, Mittellandkanal*** –  
Osnabrück – Enschede – Utrecht –  
Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe –  
Birmingham/Manchester – Liverpool

***Vorermittelte Abschnitte: westdeutsche  
Kanäle, Mittellandkanal, Hannover –  
Magdeburg– Berlin***

***Verkehrsträger: Binnenschifffahrt***

***Beschreibung/Daten: Modernisierungen  
(d. h. Ausbau von Brücken, um eine  
Durchfahrt mit drei übereinander  
gestapelten Containern zu ermöglichen),  
einschließlich Vernetzung mit weiteren  
Verkehrsträgern***

## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“			
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2011)0665 – C7-0374/2011 – 2011/0302(COD)			
<b>Federführende Ausschüsse</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 17.11.2011	TRAN 17.11.2011		
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	REGI 17.11.2011			
<b>Verfasser(in) der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Markus Pieper 23.11.2011			
<b>Artikel 51 – Gemeinsame Ausschusssitzungen</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	15.3.2012			
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	23.11.2011	20.6.2012	12.7.2012	17.9.2012
<b>Datum der Annahme</b>	27.11.2012			
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: –: 0:	39 1 2		
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Victor Boştinaru, John Bufton, Salvatore Caronna, Nikos Chrysogelos, Francesco De Angelis, Tamás Deutsch, Danuta Maria Hübner, Filiz Hakaeva Hyusmenova, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Ramona Nicole Mănescu, Vladimír Maňka, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Miroslav Mikolášik, Jens Nilsson, Jan Olbrycht, Younous Omarjee, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Monika Smolková, Ewald Stadler, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller			
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	Jan Březina, Andrea Cozzolino, Ivars Godmanis, Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska, Heide Rühle, Vilja Savisaar-Toomast, Elisabeth Schroedter			

## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“			
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2011)0665 – C7-0374/2011 – 2011/0302(COD)			
<b>Datum der Konsultation des EP</b>	19.10.2011			
<b>Federführende Ausschüsse</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 17.11.2011	TRAN 17.11.2011		
<b>Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	BUDG 17.11.2011	REGI 17.11.2011		
<b>Berichterstatter(-in/-innen)</b> Datum der Benennung	Adina-Ioana Vălean 10.11.2011	Inés Ayala Sender 10.11.2011	Dominique Riquet 10.11.2011	
<b>Artikel 51 – Gemeinsame Ausschuss-sitzungen</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	15.3.2012			
<b>Anfechtung der Rechtsgrundlage</b> Datum der Stellungnahme JURI	JURI 22.1.2013			
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	27.3.2012	24.4.2012	18.9.2012	5.11.2012
<b>Datum der Annahme</b>	18.12.2012			
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: 81 -: 8 0: 5			
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Gabriele Albertini, Amelia Andersdotter, Josefa Andrés Barea, Jean-Pierre Audy, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Michael Cramer, Jürgen Creutzmann, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Pilar del Castillo Vera, Christine De Veyrac, Christian Ehler, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Vicky Ford, Jacqueline Foster, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Mathieu Grosch, András Gyürk, Fiona Hall, Jacky Hélin, Jim Higgins, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Philippe Lamberts, Eva Lichtenberger, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Marian-Jean Marinescu, Marisa Matias, Gesine Meissner, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Hubert Pirker, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Michèle Rivasi, Jens Rohde, Paul Rübig, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Salvador Sedó i Alabart, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Keith Taylor, Britta Thomsen, Silvia-Adriana Țicău, Evžen Tošenovský, Claude Turmes, Giommaria Uggias, Marita Ulvskog, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Alejo Vidal-Quadras, Artur Zasada, Roberts Zīle			
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	Maria Badia i Cutchet, Spyros Danellis, Ioan Enciu, Markus Ferber, Michael Gahler, Eider Gardiazábal Rubial, Andrzej Grzyb, Roger Helmer, Jolanta Emilia Hibner, Ivailo Kalfin, Werner Langen, Mario			

	Pirillo, Dominique Riquet, Ramon Tremosa i Balcells, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)</b>	Tanja Fajon, Esther Herranz García, Marit Paulsen, Sergio Paolo Francesco Silvestris
<b>Datum der Einreichung</b>	29.1.2013