Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen — Fazilität „Connecting Europe“

(2018/C 461/15)

Hauptberichterstatterin: Isabelle BOUDINEAU (FR/SPE), stellvertretende Vorsitzende des Regionalrates der Region Nouvelle-Aquitaine

Referenzdokumente: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014

COM(2018) 438 final

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union

COM(2018) 568 final

I. EMPFEHLUNGEN FÜR ÄNDERUNGEN

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014

(COM(2018) 438 final) — Teil 1

Änderung 1

Erwägungsgrund 15

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
In ihrer Mitteilung „Eine verstärkte und erneuerte Partnerschaft mit den Gebieten in äußerster Randlage der EU“ ([1]) hob die Kommission die besonderen ***Verkehrsbedürfnisse*** der Regionen in äußerster Randlage ***und*** die Notwendigkeit einer Unionsförderung zur Deckung dieses Bedarfs — auch im Rahmen des Programms — hervor. ([1]) COM(2017) 623.	In ihrer Mitteilung „Eine verstärkte und erneuerte Partnerschaft mit den Gebieten in äußerster Randlage der EU“ ([1]) hob die Kommission die besonderen ***Bedürfnisse*** der Regionen in äußerster Randlage ***in Bezug auf Verkehr, Energie und Digitales hervor. Bezüglich des Verkehrs betont sie*** die Notwendigkeit einer Unionsförderung zur Deckung dieses Bedarfs — auch im Rahmen des Programms. ([1]) COM(2017) 623.

Begründung

In ihrer Mitteilung zu den Gebieten in äußerster Randlage der EU stellt die Kommission fest, dass diese Gebiete in den Bereichen Energie und Digitales über Potenzial verfügen, allerdings unter Beschränkungen leiden, zu deren Überwindung sie Unterstützung benötigen.

Änderung 2

Erwägungsgrund 22

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
In der Mitteilung „Konnektivität für einen wettbewerbsfähigen digitalen Binnenmarkt — Hin zu einer europäischen Gigabit-Gesellschaft“ ([1]) („Strategie für eine Gigabit-Gesellschaft“) werden strategische Ziele für das Jahr 2025 im Hinblick auf die Optimierung der Investitionen in die digitalen Vernetzungsinfrastrukturen festgelegt. Die Richtlinie (EU) 2018/XXX (europäischer Kodex für die elektronische Kommunikation) zielt unter anderem darauf ab, ein ordnungspolitisches Umfeld zu schaffen, das Anreize für private Investitionen in digitale Anbindungsnetze bietet. Dennoch liegt auf der Hand, dass in vielen Gebieten in der gesamten Union aufgrund verschiedener Faktoren wie Abgelegenheit, territorialer oder geografischer Besonderheiten, geringer Bevölkerungsdichte und verschiedener sozioökonomischer Faktoren der Netzausbau kommerziell nicht tragfähig sein kann. Das Programm sollte daher angepasst werden, damit es einen Beitrag zur Verwirklichung dieser strategischen Ziele, die in der Strategie für eine Gigabit-Gesellschaft festgelegt sind, leistet, und zwar ergänzend zur Förderung des Aufbaus von Netzen mit sehr hoher Kapazität durch andere Programme, insbesondere den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), den Kohäsionsfonds (KF) und den Fonds „InvestEU“. ([1]) COM(2016) 587.	In der Mitteilung „Konnektivität für einen wettbewerbsfähigen digitalen Binnenmarkt — Hin zu einer europäischen Gigabit-Gesellschaft“ ([1]) („Strategie für eine Gigabit-Gesellschaft“) werden strategische Ziele für das Jahr 2025 im Hinblick auf die Optimierung der Investitionen in die digitalen Vernetzungsinfrastrukturen festgelegt. Die Richtlinie (EU) 2018/XXX (europäischer Kodex für die elektronische Kommunikation) zielt unter anderem darauf ab, ein ordnungspolitisches Umfeld zu schaffen, das Anreize für private Investitionen in digitale Anbindungsnetze bietet. Dennoch liegt auf der Hand, dass in vielen Gebieten in der gesamten Union aufgrund verschiedener Faktoren wie Abgelegenheit, territorialer oder geografischer Besonderheiten ***wie im Fall der Gebiete in äußerster Randlage***, geringer Bevölkerungsdichte und verschiedener sozioökonomischer Faktoren der Netzausbau kommerziell nicht tragfähig sein kann. Das Programm sollte daher angepasst werden, damit es einen Beitrag zur Verwirklichung dieser strategischen Ziele, die in der Strategie für eine Gigabit-Gesellschaft festgelegt sind, leistet, und zwar ergänzend zur Förderung des Aufbaus von Netzen mit sehr hoher Kapazität durch andere Programme, insbesondere den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), den Kohäsionsfonds (KF) und den Fonds „InvestEU“. ([1]) COM(2016) 587.

Begründung

Die Gebiete in äußerster Randlage sind ein klassisches Beispiel für diese Situation, wie auch in Artikel 349 AEUV festgestellt wird. Sie haben mit zahlreichen Beschränkungen zu kämpfen (Abgelegenheit, Insellage, geringe Größe, Relief und Klima), die angesichts ihres dauerhaften Charakters und da sie häufig in Kombination auftreten, die Entwicklung dieser Gebiete erschweren.

Änderung 3

Erwägungsgrund 28

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Der Aufbau elektronischer Backbone-Kommunikationsnetze, auch mit Seekabeln, die europäische Gebiete mit Drittländern auf anderen Kontinenten oder europäische Inseln oder ***überseeische*** Gebiete mit dem Festland verbinden, ist notwendig, um die erforderliche Redundanz für so unverzichtbare Infrastrukturen zu gewährleisten und die Kapazität und Widerstandsfähigkeit der digitalen Netze der Union zu erhöhen. Häufig sind solche Projekte jedoch ohne öffentliche Unterstützung kommerziell nicht tragfähig.	Der Aufbau elektronischer Backbone-Kommunikationsnetze, auch mit Seekabeln, die europäische Gebiete mit Drittländern auf anderen Kontinenten oder europäische Inseln oder Gebiete ***in äußerster Randlage*** mit dem Festland verbinden, ist notwendig, um die erforderliche Redundanz für so unverzichtbare Infrastrukturen zu gewährleisten und die Kapazität und Widerstandsfähigkeit der digitalen Netze der Union zu erhöhen. Häufig sind solche Projekte jedoch ohne öffentliche Unterstützung kommerziell nicht tragfähig.

Begründung

Die besonderen Bedingungen der Gebiete in äußerster Randlage, die in weiter Entfernung vom europäischen, aber in geringer Entfernung zu einem anderen Kontinent liegen, machen das Problem noch dringender.

Änderung 4

Artikel 2 Buchstabe h

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
h) „grenzüberschreitendes Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien“ bezeichnet ein Projekt zur Planung oder Einführung erneuerbarer Energien, das im Rahmen eines Kooperationsabkommens oder einer anderen Art von Vereinbarung zwischen Mitgliedstaaten oder zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern im Sinne der Artikel 6, 7, 9 oder 11 der Richtlinie 2009/82/EG im Einklang mit den Kriterien in Teil IV des Anhangs dieser Verordnung ausgewählt wurde oder für eine solche Auswahl in Betracht kommt;	h) „grenzüberschreitendes Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien“ bezeichnet ein Projekt zur Planung oder Einführung erneuerbarer Energien, das im Rahmen ***eines EVTZ,*** eines Kooperationsabkommens oder einer anderen Art von Vereinbarung zwischen Mitgliedstaaten***, lokalen oder regionalen Gebietskörperschaften*** oder zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern im Sinne der Artikel 6, 7, 9 oder 11 der Richtlinie 2009/82/EG im Einklang mit den Kriterien in Teil IV des Anhangs dieser Verordnung ausgewählt wurde oder für eine solche Auswahl in Betracht kommt;

Begründung

Die Nutzung von EVTZ zur Umsetzung grenzüberschreitender Projekte sollte unterstützt werden. Zudem werden manche Projekte nur durch die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften finanziert, die aber auch die Möglichkeit haben müssen, Anträge auf Finanzierung durch die EU einzureichen.

Änderung 5

Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
i) ein Beitrag zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf effiziente und miteinander verbundene Netze und Infrastrukturen für eine intelligente, nachhaltige, inklusive, sichere und geschützte Mobilität;	i) ein Beitrag zur Entwicklung ***strategischer*** Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf effiziente und miteinander verbundene Netze und Infrastrukturen für eine intelligente, nachhaltige, inklusive, sichere und geschützte Mobilität ***sowie zur Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts der Union. Hierbei sollte insbesondere der Durchführung und der Vollendung der Vorhaben und Baumaßnahmen in Bezug auf die im Anhang der Verordnung genannten Hauptkorridore und Hauptstrecken Vorrang gegeben werden***;

Änderung 6

Artikel 3 Absatz 2 Buchstaben a, b und c

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Die spezifischen Ziele des Programms sind:	Die spezifischen Ziele des Programms sind:
a) im Verkehrsbereich:	a) im Verkehrsbereich:
i) ein Beitrag zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf effiziente und miteinander verbundene Netze und Infrastrukturen für eine intelligente, nachhaltige, inklusive, sichere und geschützte Mobilität;	i) ein Beitrag zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf effiziente und miteinander verbundene Netze und Infrastrukturen für eine intelligente, nachhaltige, inklusive, sichere und geschützte Mobilität;
ii) Anpassung der TEN-V-Netze an die Erfordernisse der militärischen Mobilität;	ii) Anpassung der TEN-V-Netze an die Erfordernisse der militärischen Mobilität ***zur Gewährleistung der zivilen und militärischen Doppelnutzung bestimmter strategischer Verkehrsinfrastrukturen unter Ausbau und Vollendung der interoperablen Verbindungen an den Grenzen unter Einsatz von Lösungen, die die Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs erleichtern und ermöglichen, um die Interoperabilität der Netze und Korridore zu erhöhen***;
	iii) Verbesserung der Anbindung der Gebiete in äußerster Randlage, der Mobilität der Bevölkerung dieser Gebiete sowie des Güterverkehrs;
b) im Energiebereich: ein Beitrag zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die weitere Integration des Energiebinnenmarkts, die grenz- und sektorübergreifende Interoperabilität, die Förderung der Dekarbonisierung und die Gewährleistung der Versorgungssicherheit sowie die Erleichterung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien;	b) im Energiebereich: ein Beitrag zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die weitere Integration des Energiebinnenmarkts, die grenz- und sektorübergreifende Interoperabilität, die Förderung der Dekarbonisierung und die Gewährleistung der Versorgungssicherheit sowie die Erleichterung der grenzübergreifenden ***und interregionalen*** Zusammenarbeit***, insbesondere zwischen den Gebieten in äußerster Randlage,*** im Bereich der erneuerbaren Energien;
c) im digitalen Bereich: ein Beitrag zur Einführung von digitalen Netzen mit sehr hoher Kapazität und 5G-Systemen, zur Steigerung der Widerstandsfähigkeit und der Kapazität digitaler Backbone-Netze in den Gebieten der EU durch deren Anbindung an benachbarte Gebiete sowie zur Digitalisierung der Verkehrs- und Energienetze.	c) im digitalen Bereich: ein Beitrag zur Einführung von digitalen Netzen mit sehr hoher Kapazität und 5G-Systemen, zur Steigerung der Widerstandsfähigkeit und der Kapazität digitaler Backbone-Netze in den Gebieten der EU durch deren Anbindung an benachbarte Gebiete ***und an die Gebiete in äußerster Randlage sowie zur Stärkung des Breitbandausbaus in den Gebieten in äußerster Randlage*** sowie zur Digitalisierung der Verkehrs- und Energienetze.

Begründung

Bei den in Artikel 3 Absatz 2 genannten Punkten muss auch Bezug auf die Gebiete in äußerster Randlage genommen werden, so wie es in Artikel 10 „Allgemeine Prioritäten" der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes vorgesehen ist.

Änderung 7

Artikel 4 Absatz 8

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
(8) ***30 %*** der aus dem Kohäsionsfonds übertragenen Beträge werden ***unverzüglich allen Mitgliedstaaten, die Mittel aus dem Kohäsionsfonds erhalten können, zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten gemäß dieser Verordnung zur Verfügung gestellt, wobei grenzüberschreitende und fehlende Verbindungen Priorität haben. Bis*** zum 31. Dezember 2023 ***werden*** bei der Auswahl förderfähiger Projekte für eine Finanzierung die nationalen Zuweisungen innerhalb des Kohäsionsfonds ***in einer Höhe von 70 % der übertragenen Mittel*** eingehalten. Die auf das Programm übertragenen Mittel, die nicht für Verkehrsinfrastrukturprojekte gebunden sind, werden ab dem 1. Januar 2024 allen Mitgliedstaaten, die Mittel aus dem Kohäsionsfonds erhalten können, zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten gemäß dieser Verordnung zur Verfügung gestellt.	(8) ***Hinsichtlich*** der aus dem Kohäsionsfonds übertragenen Beträge werden ***bis*** zum 31. Dezember 2023 bei der Auswahl förderfähiger Projekte für eine Finanzierung die nationalen Zuweisungen innerhalb des Kohäsionsfonds eingehalten. Die auf das Programm übertragenen Mittel, die nicht für Verkehrsinfrastrukturprojekte gebunden sind, werden ab dem 1. Januar 2024 allen Mitgliedstaaten, die Mittel aus dem Kohäsionsfonds erhalten können, zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten gemäß dieser Verordnung zur Verfügung gestellt***, wobei grenzüberschreitende und fehlende Verbindungen sowie Projekte in den Gebieten in äußerster Randlage Priorität haben. Für alle aus dem Kohäsionsfonds übertragenen Mittel werden die in den Mitgliedstaaten verwendeten nationalen Quoten berücksichtigt.***

Begründung

Die aus dem Kohäsionsfonds übertragenen Mittel sind ein wesentlicher Aspekt der Fazilität „Connecting Europe". Angesichts der erheblichen Verringerung der allgemeinen Mittel des Kohäsionsfonds können die Städte und Regionen der geförderten Mitgliedstaaten das Risiko einer erneuten Mittelkürzung nicht hinnehmen. Die Mittel müssen allerdings bis zum Ende des Programmplanungszeitraums vollständig in Anspruch genommen werden.

Änderung 8

Artikel 4 Absatz 9

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Den Mitgliedstaaten im Rahmen der geteilten Mittelverwaltung ***zugeteilte Mittel*** können auf Antrag ***dieser Mitgliedstaaten*** auf das Programm übertragen werden. Die Kommission verwendet diese Mittel direkt im Einklang mit [Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a] der Haushaltsordnung bzw. indirekt im Einklang mit Buchstabe c des genannten Artikels. ***Soweit möglich werden diese*** Mittel zugunsten des ***betreffenden Mitgliedstaats*** verwendet.	***Mittel, die den*** Mitgliedstaaten im Rahmen der geteilten Mittelverwaltung ***zugeteilt wurden und die nach Artikel 21 der Verordnung (EU) XX (Dachverordnung) übertragbar sind,*** können auf Antrag ***der zuständigen Verwaltungsbehörde und nach Konsultation der regionalen bzw. lokalen Gebietskörperschaften*** auf das Programm übertragen werden. Die Kommission verwendet diese Mittel direkt im Einklang mit [Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a] der Haushaltsordnung bzw. indirekt im Einklang mit ***Absatz 1*** Buchstabe c des genannten Artikels. ***Diese*** Mittel ***werden*** zugunsten des ***geografischen Gebiets der betreffenden Verwaltungsbehörde*** verwendet.

Begründung

Die auf das Programm übertragenen Mittel sollten von der Verwaltungsbehörde verwendet werden, die sich für eine Mittelübertragung entschieden hat. Dieser Ansatz wird dazu beitragen, dass die Mitteilzuteilung für die einzelnen Gebiete beibehalten werden kann und die Mittel im Einklang mit den aktuellen Erfordernissen der Regionen und Mitgliedstaaten gezielter eingesetzt werden können.

Änderung 9

Neuer Artikel nach Artikel 5

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
	Anpassung der TEN-V-Netze an die militärische Mobilität
	(1) Die Fazilität „Connecting Europe" muss zur Entwicklung eines vorrangigen Verkehrsinfrastrukturnetzes beitragen, das an eine zivile und militärische Doppelnutzung angepasst ist.
	(2) Im Rahmen dieses Ziels können Projekte im gesamten TEN-V-Netz unterstützt werden.
	(3) Infrastrukturen mit ziviler und militärischer Doppelnutzung müssen den technischen Spezifikationen des TEN-V-Netzes und den militärischen Spezifikationen entsprechen und einen tatsächlichen, bestehenden oder potenziellen Bedarf decken.
	(4) Infrastrukturen, die im Rahmen dieses Ziels finanziell gefördert wurden, dürfen nur in Ausnahmefällen und für einen begrenzten Zeitraum auf eine militärische Nutzung beschränkt werden. Hierbei ist jederzeit die Sicherheit der Personen, Dienstleistungen, Güter und dieser Infrastrukturen zu garantieren.
	(5) Maßnahmen zur Anpassung von Infrastrukturen an eine zivile und militärische Doppelnutzung werden nur im Rahmen dieses Ziels gefördert.
	(6) Die Kommission erlässt bis zum 31. Dezember 2019 delegierte Rechtsakte mit den vom Rat festgelegten technischen Spezifikationen für eine zivile und militärische Doppelnutzung, einer Liste vorrangiger Projekte, die im Rahmen dieses Ziels finanziell gefördert werden können, sowie den Regeln für die Förderfähigkeit und die Auswahl der Projekte. Die Kommission gewährleistet eine kohärente und ausgewogene geografische Verteilung dieser Infrastrukturen.

Begründung

Wenn für dieses Ziel ein Finanzrahmen vorgesehen ist, müssen in der Verordnung auch entsprechende Regeln festgelegt werden.

Änderung 10

Artikel 7 Absatz 1

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien müssen zumindest zwei Mitgliedstaaten umfassen und Gegenstand eines Kooperationsabkommens oder einer anderen Art von Vereinbarung zwischen Mitgliedstaaten oder zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern im Sinne der Artikel 6, 7, 9 oder 11 der Richtlinie 2009/28/EG sein. Diese Projekte werden nach den Kriterien und Verfahren in Teil IV des Anhangs dieser Verordnung festgelegt.	Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien müssen zumindest zwei Mitgliedstaaten ***oder einen EVTZ oder zwei Gebiete in äußerster Randlage*** umfassen und Gegenstand eines Kooperationsabkommens oder einer anderen Art von Vereinbarung zwischen Mitgliedstaaten***, lokalen oder regionalen Gebietskörperschaften und Gebieten in äußerster Randlage*** oder zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern im Sinne der Artikel 6, 7, 9 oder 11 der Richtlinie 2009/28/EG sein. Diese Projekte werden nach den Kriterien und Verfahren in Teil IV des Anhangs dieser Verordnung festgelegt.

Änderung 11

Artikel 8 Absatz 3 Buchstabe d

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
(3) Unbeschadet der Gewährungskriterien in Artikel 13 wird die Finanzierungspriorität anhand der folgenden Kriterien festgelegt:	(3) Unbeschadet der Gewährungskriterien in Artikel 13 wird die Finanzierungspriorität anhand der folgenden Kriterien festgelegt:
(…)	(…)
d) Projekte zum Aufbau grenzüberschreitender Backbone-Netze, die die Union mit Drittländern verbinden und Verbindungen innerhalb des Unionsgebiets stärken, auch mit Seekabeln, haben in dem Maße Priorität, wie sie erheblich dazu beitragen, die Widerstandsfähigkeit und Kapazität elektronischer Kommunikationsnetze im Unionsgebiet zu erhöhen;	d) Projekte zum Aufbau grenzüberschreitender Backbone-Netze, die die Union mit Drittländern verbinden und Verbindungen innerhalb des Unionsgebiets***, insbesondere zwischen dem europäischen Kontinent und den Gebieten in äußerster Randlage,*** stärken, auch mit Seekabeln, haben in dem Maße Priorität, wie sie erheblich dazu beitragen, die Widerstandsfähigkeit und Kapazität elektronischer Kommunikationsnetze im Unionsgebiet zu erhöhen;
(…)	(…)

Begründung

Die große Entfernung zwischen den Gebieten in äußerster Randlage und dem europäischen Kontinent sowie die Nähe dieser Regionen zu benachbarten Drittstaaten machen es erforderlich, dass Netze geschaffen werden, insbesondere mithilfe von Seekabeln, um ihre Isolation abzuschwächen.

Änderung 12

Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
i) Maßnahmen zur Verwirklichung des Kernnetzes gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, einschließlich Maßnahmen für städtische Knoten, Seehäfen, Binnenhäfen und Schienen-Straßen-Terminals des Kernnetzes im Sinne von Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013. Maßnahmen zur Verwirklichung des Kernnetzes können auch zugehörige Elemente im Gesamtnetz umfassen, wenn diese zur Optimierung der Investition erforderlich sind und den Modalitäten der in Artikel 19 genannten Arbeitsprogramme entsprechen;	i) Maßnahmen zur Verwirklichung ***und Vollendung*** des Kernnetzes gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, einschließlich Maßnahmen für städtische Knoten, Seehäfen, Binnenhäfen***, Flughäfen*** und ***intermodale*** Schienen-Straßen-Terminals des Kernnetzes ***sowie Behebung von Verkehrsengpässen und Schließung von Lücken*** im Sinne von Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013. Maßnahmen zur Verwirklichung des Kernnetzes können auch zugehörige Elemente im Gesamtnetz umfassen, wenn diese zur Optimierung der Investition erforderlich sind und den Modalitäten der in Artikel 19 genannten Arbeitsprogramme entsprechen***, wobei die Intermodalität zu fördern ist***;

Änderung 13

Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
ii) Maßnahmen zur ***Verwirklichung*** grenzüberschreitender Verbindungen des Gesamtnetzes gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, insbesondere der in Teil III des Anhangs dieser Verordnung aufgeführten Abschnitte;	ii) Maßnahmen ***zum Ausbau und*** zur ***Verbesserung*** grenzüberschreitender Verbindungen des Gesamtnetzes gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, insbesondere der in Teil III des Anhangs dieser Verordnung aufgeführten Abschnitte;

Änderung 14

Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer iii

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
iii) Maßnahmen zur Verwirklichung von Abschnitten des Gesamtnetzes in Gebieten ***in äußerster Randlage*** gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, einschließlich Maßnahmen für die betreffenden städtischen Knoten, Seehäfen, Binnenhäfen und Schienen-Straßen-Terminals des Gesamtnetzes im Sinne von Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;	iii) Maßnahmen zur Verwirklichung von Abschnitten des Gesamtnetzes in ***abgelegenen*** Gebieten gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, einschließlich Maßnahmen für die betreffenden städtischen Knoten, Seehäfen, Binnenhäfen***, Flughäfen*** und Schienen-Straßen-Terminals des Gesamtnetzes im Sinne von Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;

Begründung

Die durch die Insellage verursachten Probleme erfordern eine Sonderbehandlung seitens der EU-Institutionen, die dem Fall der Gebiete in äußerster Randlage ähnelt, denn das Hauptproblem liegt weniger in der Entfernung als darin, dass die Inseln vom Festland abgeschnitten sind.

Flughäfen sind wesentliche Instrumente zur Entwicklung von Regionen in äußerster Randlage und mitunter sogar die wirksamste Möglichkeit zur Einbindung dieser Regionen in die Verkehrsnetze der Union.

Änderung 15

Artikel 9 Absätze 2 und 4

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
(2) Im Verkehrsbereich kann für die folgenden Maßnahmen eine finanzielle Unterstützung der Union nach dieser Verordnung gewährt werden:	(2) Im Verkehrsbereich kann für die folgenden Maßnahmen eine finanzielle Unterstützung der Union nach dieser Verordnung gewährt werden:
a) Maßnahmen in Bezug auf effiziente und miteinander verbundene Netze:	a) Maßnahmen in Bezug auf effiziente und miteinander verbundene Netze:
(…)	(…)
iii) Maßnahmen zur Verwirklichung von Abschnitten des Gesamtnetzes in Gebieten in äußerster Randlage gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, einschließlich Maßnahmen für die betreffenden städtischen Knoten, Seehäfen, Binnenhäfen und ***Schienen-Straßen***-Terminals des Gesamtnetzes im Sinne von Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;	iii) Maßnahmen zur Verwirklichung von Abschnitten des Gesamtnetzes in Gebieten in äußerster Randlage gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, einschließlich Maßnahmen für die betreffenden städtischen Knoten, ***Flughäfen,*** Seehäfen, Binnenhäfen und ***Eisenbahn***-Terminals des Gesamtnetzes im Sinne von Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ***sowie Maßnahmen innerhalb eines Gebiets in äußerster Randlage***;
(…)	(…)
b) Maßnahmen für eine intelligente, nachhaltige, inklusive, sichere und geschützte Mobilität:	b) Maßnahmen für eine intelligente, nachhaltige, inklusive, sichere und geschützte Mobilität:
(…)	(…)
ix) Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit und Benutzbarkeit der Verkehrsinfrastrukturen für Zwecke der Sicherheit und des Katastrophenschutzes.	ix) Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit und Benutzbarkeit der Verkehrsinfrastrukturen für Zwecke der Sicherheit und des Katastrophenschutzes.
	x) Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung der Gebiete in äußerster Randlage, der Mobilität der Bevölkerung dieser Gebiete sowie des Güterverkehrs.
(…)	(…)

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
(4) Im digitalen Bereich kann für die folgenden Maßnahmen eine finanzielle Unterstützung der Union nach dieser Verordnung gewährt werden:	(4) Im digitalen Bereich kann für die folgenden Maßnahmen eine finanzielle Unterstützung der Union nach dieser Verordnung gewährt werden:
(…)	(…)
d) Maßnahmen zur Unterstützung des Aufbaus von Backbone-Netzen, auch mit Seekabeln, ***in den*** Mitgliedstaaten sowie zwischen der Union und Drittländern;	d) Maßnahmen zur Unterstützung des Aufbaus von Backbone-Netzen, auch mit Seekabeln, ***zwischen den Mitgliedstaaten, zwischen*** Mitgliedstaaten ***und den Gebieten in äußerster Randlage*** sowie zwischen der Union und Drittländern;
(…)	(…)

Änderung 16

Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe b

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
(4) Im digitalen Bereich kann für die folgenden Maßnahmen eine finanzielle Unterstützung der Union nach dieser Verordnung gewährt werden:	(4) Im digitalen Bereich kann für die folgenden Maßnahmen eine finanzielle Unterstützung der Union nach dieser Verordnung gewährt werden:
a) Maßnahmen zur Förderung der Gigabit-Anbindung sozioökonomischer Schwerpunkte;	a) Maßnahmen zur Förderung der Gigabit-Anbindung sozioökonomischer Schwerpunkte;
b) Maßnahmen zur Förderung der kostenlosen und diskriminierungsfreien Bereitstellung einer sehr hochwertigen lokalen drahtlosen Internetanbindung in Kommunen;	b) Maßnahmen zur Förderung der kostenlosen und diskriminierungsfreien Bereitstellung einer sehr hochwertigen lokalen drahtlosen Internetanbindung in Kommunen***, insbesondere im ländlichen Raum (Konzept der intelligenten Dörfer)***;
c) Maßnahmen zur Verwirklichung einer unterbrechungsfreien Netzabdeckung aller wichtigen Landverkehrswege, einschließlich der transeuropäischen Verkehrsnetze, mit 5G-Systemen;	c) Maßnahmen zur Verwirklichung einer unterbrechungsfreien Netzabdeckung aller wichtigen Landverkehrswege, einschließlich der transeuropäischen Verkehrsnetze, mit 5G-Systemen;
d) Maßnahmen zur Unterstützung des Aufbaus von Backbone-Netzen, auch mit Seekabeln, in den Mitgliedstaaten sowie zwischen der Union und Drittländern;	d) Maßnahmen zur Unterstützung des Aufbaus von Backbone-Netzen, auch mit Seekabeln, in den Mitgliedstaaten sowie zwischen der Union und Drittländern;
e) Maßnahmen zur Unterstützung des Anschlusses europäischer Haushalte an Netze mit sehr hoher Kapazität;	e) Maßnahmen zur Unterstützung des Anschlusses europäischer Haushalte an Netze mit sehr hoher Kapazität;

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
f) Maßnahmen zur Umsetzung der Anforderungen digitaler Vernetzungsinfrastrukturen in Bezug auf grenzüberschreitende Projekte in den Bereichen Verkehr oder Energie und/oder Unterstützung operativer digitaler Plattformen, die direkt mit Verkehrs- oder Energieinfrastrukturen verbunden sind.	f) Maßnahmen zur Umsetzung der Anforderungen digitaler Vernetzungsinfrastrukturen in Bezug auf grenzüberschreitende Projekte in den Bereichen Verkehr oder Energie und/oder Unterstützung operativer digitaler Plattformen, die direkt mit Verkehrs- oder Energieinfrastrukturen verbunden sind.
Teil V des Anhangs enthält eine indikative Liste der förderfähigen Projekte im digitalen Bereich.	Teil V des Anhangs enthält eine indikative Liste der förderfähigen Projekte im digitalen Bereich.

Änderung 17

Artikel 10 Absatz 2

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Innerhalb jedes der Bereiche Verkehr, Energie oder Digitales können die nach Artikel 9 förderfähigen Maßnahmen zusätzliche Nebenelemente umfassen, ***die*** sich ***nicht*** auf die nach Artikel 9 Absatz 2, 3 oder 4 förderfähigen Maßnahmen beziehen, sofern diese Elemente alle folgenden Anforderungen erfüllen:	Innerhalb jedes der Bereiche Verkehr, Energie oder Digitales können die nach Artikel 9 förderfähigen Maßnahmen zusätzliche Nebenelemente umfassen, ***unabhängig davon, ob sie*** sich auf die nach Artikel 9 Absatz 2, 3 oder 4 förderfähigen Maßnahmen beziehen, sofern diese Elemente alle folgenden Anforderungen erfüllen:

Begründung

Es gilt, Synergien zu fördern. Die in Absatz 2 vorgeschlagene Regelung muss es ermöglichen, bei einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für einen konkreten Bereich auch Maßnahmen zu berücksichtigen, die im Rahmen eines anderen Bereichs der CEF förderfähig sind. Aufforderungen zur Einreichung von konkreten Vorschlägen für Mischprojekte gelten für Projekte mit einer Mischung unterschiedlicher Bereiche von mehr als 20 %/80 %.

Änderung 18

Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe b

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
b) Rechtsträger mit Sitz in einem mit dem Programm assoziierten Drittland;	b) Rechtsträger mit Sitz in einem mit dem Programm assoziierten Drittland***, sofern es sich um ein Projekt in dem betreffenden Drittland handelt***;

Begründung

Im Rahmen der CEF dürfen keine Aktivitäten von Unternehmen aus Drittländern auf dem Gebiet der EU unterstützt werden.

Änderung 19

Artikel 11 Absatz 5

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
(5) Die in Artikel 19 genannten Arbeitsprogramme können vorsehen, dass nur solche Vorschläge für eine Förderung in Betracht kommen, die von einem oder mehreren Mitgliedstaaten oder — mit Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten — von internationalen Organisationen, gemeinsamen Unternehmen oder öffentlichen oder privaten Unternehmen oder Stellen eingereicht werden.	

Begründung

Die Beibehaltung des Verfahrens der Zustimmung durch die Mitgliedstaaten würde nicht dem Ziel der Vereinfachung der Verwaltung dienen, für das der Europäische Ausschuss der Regionen eintritt.

Änderung 20

Artikel 12

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Finanzhilfen im Rahmen des Programms werden nach Maßgabe des Titels [VIII] der Haushaltsordnung gewährt und verwaltet.	Finanzhilfen im Rahmen des Programms werden nach Maßgabe des Titels [VIII] der Haushaltsordnung gewährt und verwaltet. ***(1) Das Verfahren für die Auswahl der Projekte umfasst zwei Phasen:*** ***a) die Prüfung der Förderfähigkeit des Projekts auf der Grundlage eines vereinfachten Dossiers,*** ***b) die Einreichung, Bewertung und Auswahl des Projekts.*** ***(2) Die Kommission veröffentlicht die Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen spätestens einen Monat vor ihrer Öffnung. Die Projektträger haben mindestens einen Monat Zeit für die Einreichung des ersten Dossiers. Die Kommission prüft die Förderfähigkeit der Dossiers innerhalb eines Monats. Die Projektträger haben dann mindestens drei Monate Zeit für die Einreichung des vollständigen Dossiers.***

Begründung

Die Umsetzung der CEF muss vereinfacht werden, indem von den Projektträgern nicht mehr verlangt wird, ein umfangreiches und kostspieliges vollständiges Dossier zu erstellen, auch wenn sie für eine Förderung letztlich gar nicht in Frage kommen. Zudem müssen die Projektträger genügend Zeit haben, um die Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen zur Kenntnis zu nehmen und die vollständigen Bewerbungsunterlagen zu erstellen.

Änderung 21

Artikel 13 Absatz 1

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Die Gewährungskriterien werden in den in Artikel 19 genannten Arbeitsprogrammen und in den Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen festgelegt, wobei — soweit zutreffend — folgende Aspekte zu berücksichtigen sind:	Die Gewährungskriterien werden in den in Artikel 19 genannten Arbeitsprogrammen und in den Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen festgelegt, wobei — soweit zutreffend — folgende Aspekte zu berücksichtigen sind:
a) wirtschaftliche, soziale und ökologische Auswirkungen (Vorteile und Kosten);	a) wirtschaftliche, soziale und ökologische Auswirkungen (Vorteile und Kosten);
b) Aspekte der Innovation, Sicherheit, Interoperabilität und Zugänglichkeit;	b) Aspekte der Innovation, Sicherheit, Interoperabilität***, Multimodalität*** und Zugänglichkeit;
c) grenzübergreifende Dimension;	c) grenzübergreifende Dimension ***bzw. Verbesserung der Anbindung der Inselregionen und der Gebiete in äußerster Randlage***;
d) Synergien zwischen den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales;	***d) der europäische Mehrwert;***
e) Ausgereiftheit der Maßnahme im Rahmen der Projektentwicklung;	***e) der Beitrag zur Beseitigung von Verkehrsengpässen und Schließung von Lücken;***
f) Solidität des vorgeschlagenen Durchführungsplans;	***f***) Synergien zwischen den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales;
g) Katalysatorwirkung der finanziellen Unterstützung der Union auf Investitionen;	***g***) Ausgereiftheit der Maßnahme im Rahmen der Projektentwicklung ***und Ausmaß der Verpflichtung auf ihre Umsetzung***;
h) Notwendigkeit der Überwindung finanzieller Hindernisse wie einer unzureichenden kommerziellen Tragfähigkeit oder mangelnder Marktfinanzierung;	***h) soziale Auswirkungen;***
i) Vereinbarkeit mit den Energie- und Klimaplänen der Union und der Mitgliedstaaten.	***i***) Solidität des vorgeschlagenen Durchführungsplans;
	j) Katalysatorwirkung der finanziellen Unterstützung der Union auf Investitionen;
	k) Notwendigkeit der Überwindung finanzieller Hindernisse wie einer unzureichenden kommerziellen Tragfähigkeit oder mangelnder Marktfinanzierung;
	l) Vereinbarkeit mit den Energie- und Klimaplänen der Union und der Mitgliedstaaten.

Änderung 22

Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
bei Arbeiten bezüglich der in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a genannten spezifischen Ziele darf der Betrag der finanziellen Unterstützung der Union 30 % der förderfähigen Gesamtkosten nicht übersteigen. Die Kofinanzierungssätze können bei Maßnahmen für grenzüberschreitende Verbindungen unter den in Buchstabe c genannten Bedingungen, bei Maßnahmen zur Unterstützung von Telematiksystemen, bei Maßnahmen zur Unterstützung neuer Technologien und Innovationen, bei Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktursicherheit entsprechend den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union und bei Maßnahmen in Gebieten in äußerster Randlage auf höchstens 50 % angehoben werden;	bei Arbeiten bezüglich der in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a genannten spezifischen Ziele darf der Betrag der finanziellen Unterstützung der Union 30 % der förderfähigen Gesamtkosten nicht übersteigen. Die Kofinanzierungssätze können bei Maßnahmen für grenzüberschreitende Verbindungen unter den in Buchstabe c genannten Bedingungen, ***bei Maßnahmen im Zusammenhang mit Engpässen und fehlenden Anbindungen im Kernnetz, bei Maßnahmen zur Unterstützung von Meeresautobahnen, bei Maßnahmen zur Unterstützung von See- und Flussverkehrsverbindungen des Kernnetzes und des Gesamtnetzes, einschließlich Maßnahmen in den Häfen und Verbindungen zum Hinterland, bei städtischen Verkehrsknotenpunkten, Plattformen, multimodalen Verbindungen und „dem letzten Kilometer“,*** bei Maßnahmen zur Unterstützung von Telematiksystemen, bei Maßnahmen zur Unterstützung neuer Technologien und Innovationen, bei Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktursicherheit entsprechend den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union und bei Maßnahmen in ***Inselregionen und*** Gebieten in äußerster Randlage auf höchstens 50 % angehoben werden;

Begründung

Diese Änderungsempfehlung steht im Einklang mit dem Vorschlag der Kommission, nach dem Seeverkehrsverbindungen bei den Korridoren des Kernnetzes berücksichtigt werden sollen. Um die Umwelt- und Klimaziele der Union verwirklichen zu können, muss der Seeverkehr zudem erheblich unterstützt werden.

Änderung 23

Artikel 14 Absatz 5

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Für Maßnahmen, die im Rahmen der in Artikel 10 genannten sektorübergreifenden Arbeitsprogramme ausgewählt werden, gilt der jeweils höchstmögliche Kofinanzierungssatz, der in den betreffenden Sektoren Anwendung findet.	Für Maßnahmen, die im Rahmen der in Artikel 10 genannten sektorübergreifenden Arbeitsprogramme ausgewählt werden, gilt der jeweils höchstmögliche Kofinanzierungssatz, der in den betreffenden Sektoren Anwendung findet***, zuzüglich 10 %. Für die im Rahmen der Regelung von Artikel 10 Absatz 2 geförderten Maßnahmen gilt entsprechend der Kofinanzierungssatz des eigentlichen Bereichs, einschließlich der Nebenkosten.***

Begründung

Synergien müssen gefördert werden, auch finanziell. Im Interesse der Vereinfachung muss im Rahmen der Regelung von Artikel 10 Absatz 2 ein einheitlicher Kofinanzierungssatz gelten.

Änderung 24

Artikel 15 Buchstabe a

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Zusätzlich zu den in Artikel [186] der Haushaltsordnung aufgeführten Kriterien gelten folgende Kriterien für förderfähige Kosten:	Zusätzlich zu den in Artikel [186] der Haushaltsordnung aufgeführten Kriterien gelten folgende Kriterien für förderfähige Kosten:
a) nur die in Mitgliedstaaten getätigten Ausgaben können förderfähig sein, außer das Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder das grenzüberschreitende Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien betrifft das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Drittländer gemäß Artikel 5 oder Artikel 11 Absatz 4 oder internationale Gewässer, sofern die Maßnahme unerlässlich ist, um die Ziele des betreffenden Projekts zu erreichen;	a) nur die in Mitgliedstaaten getätigten Ausgaben können förderfähig sein, außer das Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder das grenzüberschreitende Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien betrifft das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Drittländer gemäß Artikel 5 oder Artikel 11 Absatz 4***, ein oder mehrere Gebiete in äußerster Randlage*** oder internationale Gewässer, sofern die Maßnahme unerlässlich ist, um die Ziele des betreffenden Projekts zu erreichen;

Begründung

Es wird vorgeschlagen, einen konkreten Hinweis auf Gebiete in äußerster Randlage in Artikel 15 Buchstabe a aufzunehmen.

Änderung 25

Artikel 16 Absatz 2

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
(2) Die Gewährung der in Absatz 1 genannten Finanzhilfen ***kann*** mittels gezielter Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen ***erfolgen***.	(2) Die Gewährung der in Absatz 1 genannten Finanzhilfen ***erfolgt bei allen Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen*** mittels gezielter und Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen ***und ist auf 10 % der allgemeinen CEF-Finanzausstattung beschränkt***.

Begründung

Mischfinanzierungsmaßnahmen müssen gefördert und ermöglicht werden, wenn ein Projektträger dies wünscht. Allerdings müssen Finanzhilfen die bevorzugte Finanzierungsvariante der CEF bleiben.

Änderung 26

Artikel 17 Absatz 2 neuer Absatz 3

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
	(3) Nach dem vorliegenden Artikel zurückgeforderte Mittel werden im Rahmen anderer Arbeitsprogramme der CEF eingesetzt; die Mittel werden unter Berücksichtigung der vereinbarten nationalen Mittelzuweisungen aufgeteilt.

Begründung

Die im MFR für die CEF bereitgestellten Mittel müssen auch für die CEF verwendet werden. Eine Aufteilung der Finanzmittel unter Berücksichtigung der vereinbarten nationalen Mittelzuweisungen ist für die Mitgliedstaaten und die jeweiligen Projektträger ein Anreiz, nicht unnötigerweise eine Entscheidung über die Zukunft des Projekts zu treffen, weil sie befürchten, dass sie die finanzielle Unterstützung verlieren könnten. Die Maßnahmen werden darüber hinaus eine ausgewogenere geografische Verteilung der Mittel unter den EU-Mitgliedstaaten ermöglichen.

Änderung 27

Artikel 19

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
(1) Das Programm wird durch Arbeitsprogramme durchgeführt, auf die in Artikel 110 der Haushaltsordnung verwiesen wird. Der insgesamt für Mischfinanzierungsmaßnahmen vorbehaltene Betrag wird gegebenenfalls in den Arbeitsprogrammen ausgewiesen.	(1) Das Programm wird durch Arbeitsprogramme durchgeführt, auf die in Artikel 110 der Haushaltsordnung verwiesen wird. Der insgesamt für Mischfinanzierungsmaßnahmen vorbehaltene Betrag wird gegebenenfalls in den Arbeitsprogrammen ausgewiesen.
(2) Die Arbeitsprogramme werden von der Kommission durch einen Durchführungsrechtsakt festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 22 erlassen.	(2) ***Die Kommission legt einen vorläufigen Zeitplan der Arbeitsprogramme vor, der die Mittelzuweisungen sowie die Prioritäten der Programme für den gesamten Programmplanungszeitraum umfasst.***
	(3) Die Arbeitsprogramme werden von der Kommission durch einen Durchführungsrechtsakt festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 22 erlassen.

Begründung

Die im MFR für die CEF bereitgestellten Mittel müssen auch für die CEF verwendet werden.

Änderung 28

Artikel 23

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 24 zu erlassen, um	Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 24 zu erlassen, um
a) Teil I des Anhangs bezüglich der Indikatoren zu ändern und einen Rahmen für die Überwachung und Evaluierung zu schaffen;	a) Teil I des Anhangs bezüglich der Indikatoren zu ändern und einen Rahmen für die Überwachung und Evaluierung zu schaffen;
b) Teil II des Anhangs bezüglich der indikativen Prozentsätze der für jedes spezifische Ziel nach Artikel 3 Buchstabe a Ziffer i zugewiesenen Haushaltsmittel zu ändern;	b) Teil II des Anhangs bezüglich der indikativen Prozentsätze der für jedes spezifische Ziel nach Artikel 3 Buchstabe a Ziffer i zugewiesenen Haushaltsmittel zu ändern;
c) Teil III des Anhangs bezüglich der Festlegung der Verkehrskernnetzkorridore und vorermittelten Abschnitte sowie der vorermittelten Abschnitte im Gesamtnetz zu ändern;	c) Teil III des Anhangs bezüglich der Festlegung der Verkehrskernnetzkorridore und vorermittelten Abschnitte sowie der vorermittelten Abschnitte im Gesamtnetz zu ändern;
d) Teil IV des Anhangs bezüglich der Festlegung grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien zu ändern;	d) Teil IV des Anhangs bezüglich der Festlegung grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien zu ändern;

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
e) Teil V des Anhangs bezüglich der Aufstellung digitaler Vernetzungsprojekte von gemeinsamem Interesse zu ändern.	e) ***die vom Rat festgelegten technischen Spezifikationen für Infrastrukturen mit ziviler und militärische Doppelnutzung zu ändern und die Liste der vorrangigen Projekte zur Anpassung an eine zivile und militärische Doppelnutzung festzulegen oder zu ändern;***
	f) Teil V des Anhangs bezüglich der Aufstellung digitaler Vernetzungsprojekte von gemeinsamem Interesse zu ändern.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe" und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014

(COM(2018) 438 final) — Teil 2

Änderung 29

Anhang, Teil III, Tabelle 1

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Kernnetzkorridor „Atlantik"	Kernnetzkorridor „Atlantik"
Strecke	Strecke
Gijón — León — Valladolid	Gijón — León — ***Palencia-V***alladolid
A Coruña — Vigo — Orense — León	A Coruña — Vigo — Orense — ***Ponferrada*** — ***Astorga-L***eón — ***Palencia-Venta de Baños***
Zaragoza — Pamplona/Logroño — Bilbao	Zaragoza — Pamplona/Logroño — Bilbao ***(Y basque)***
	Bordeaux — Dax — Vitoria/Gasteiz
	Bordeaux — Toulouse
Tenerife/Gran Canaria — Huelva/Sanlúcar de Barrameda — Sevilla — Córdoba	Tenerife/Gran Canaria — Huelva/Sanlúcar de Barrameda — Sevilla — Córdoba
Algeciras — Bobadilla — Madrid	Algeciras — Bobadilla — Madrid
Sines/Lisboa — Madrid — Valladolid	Sines/Lisboa — Madrid — Valladolid
Lisboa — Aveiro — Leixões/Porto — Douro	Lisboa — Aveiro — Leixões/Porto — Douro
Aveiro — Valladolid — Vitoria-Gasteiz — Bergara — Bilbao/Bordeaux — Tours — Paris — Le Havre/Metz — Mannheim/Strasbourg	Aveiro — Valladolid — Vitoria-Gasteiz — Bergara — Bilbao/Bordeaux- Tours — Paris — Le Havre/Metz — Mannheim/Strasbourg
	Shannon Foynes — Dublin — Cork — Le Havre-Rouen — Paris
Saint Nazaire — Nantes — Tours	***Dublin — Cork*** — Saint Nazaire — Nantes — Tours

Begründung

Der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union wird zahlreiche Folgen haben, darunter auch erhebliche Auswirkungen auf die Einbindung Irlands in die TEN-V-Kernnetzkorridore, da das Land ausschließlich von den Verbindungen über das Vereinigte Königreich abhängt. Auch die Seeverkehrsverbindungen zu den Häfen des Kernnetzes des Atlantik-Korridors und bestimmte Häfen des Gesamtnetzes sollten in die Liste der Korridore aufgenommen werden. Die Aufnahme einer Verbindung zwischen dem Mittelmeer-Korridor und dem Atlantik-Korridor in die Liste der vorrangigen Korridore des Kernnetzes ist dazu angetan, die sozioökonomische Leistung dieser beiden Korridore zu steigern, indem die Entwicklung und Nutzung der Infrastrukturen ermöglicht wird. Dies böte ebenfalls die Möglichkeit, die Häfen des Mittelmeers und des Atlantiks auf der Achse Bordeaux-Toulouse-Narbonne miteinander zu verbinden. Des Weiteren ist dieser Vorschlag im Rahmen des großen Eisenbahnprojekts im Südwesten Frankreichs (Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest) zu sehen, das zwei Hochgeschwindigkeitsstrecken von Bordeaux nach Toulouse sowie von Bordeaux nach Spanien mit einem gemeinsamen Streckenabschnitt umfasst.

Die Strecke Zaragoza-Pamplona-Y vasca ist sinnvoll, da sie den Atlantik-Korridor und den Mittelmeer-Korridor verbinden und den Zugang zum Hafen von Bilbao ermöglichen würde. Frankreich muss die Verbindung Bordeaux-Dax-Vitoria reaktivieren, sowohl für Reisende als auch zur Beseitigung von Engpässen im Güterverkehr (Irun-Hendaia, Variante Bordeaux).

Schließlich ist es notwendig, jene möglichen Enklaven und Logistikplattformen von großem strategischem Interesse oder mit zukünftigem Potenzial aufzunehmen, die sich in Regionen in Randlage befinden, in denen im Bereich der Basisinfrastruktur noch vieles getan werden muss, um ihre Zugänglichkeit und Anbindung, insbesondere mit den Häfen, zu verbessern.

Änderung 30

Anhang, Teil III, Tabelle 3

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Kernnetzkorridor „Mittelmeer“	Kernnetzkorridor „Mittelmeer“
Strecke	Strecke
Algeciras — Bobadilla — Madrid — Zaragoza — Tarragona	Algeciras — Bobadilla — Madrid — Zaragoza — ***Sagunto***/Tarragona
	Madrid — Albacete — Valencia
Sevilla — Bobadilla — Murcia	Sevilla — Bobadilla — ***Almería*** — Murcia
Cartagena — Murcia — Valencia — Tarragona/Palma de Mallorca — Barcelona	Cartagena — Murcia — Valencia — Tarragona/Palma de Mallorca — Barcelona
Tarragona — Barcelona — Perpignan — Marseille — Genova/Lyon — Torino — Novara — Milano — Bologna/Verona — Padova — Venezia — Ravenna/Trieste/Koper — Ljubljana — Budapest	Tarragona/***Palma de Mallorca*** — Barcelona — Perpignan — Marseille — Genova/Lyon — Torino — Novara — Milano — Bologna/Verona — Padova — Venezia — Ravenna/Trieste/Koper — Ljubljana — Budapest
	Alcúdia — Ciudadela — Toulon — Ajaccio — Bastia — Porto Torres — Cagliari — Palerme
	Toulouse — Narbonne
Ljubljana/Rijeka — Zagreb — Budapest — Grenze UA	Ljubljana/Rijeka — Zagreb — Budapest — Grenze UA

Begründung

Die Aufnahme einer Verbindung zwischen dem Mittelmeer-Korridor und dem Atlantik-Korridor in die Liste der vorrangigen Korridore des Kernnetzes ist dazu angetan, die sozioökonomische Leistung dieser beiden Korridore zu steigern, indem die Entwicklung und Nutzung der Infrastrukturen ermöglicht wird. Dies böte ebenfalls die Möglichkeit, die Häfen des Mittelmeers und des Atlantiks auf der Achse Bordeaux-Toulouse-Narbonne miteinander zu verbinden.

Änderung 31

Anhang, Teil III, Tabelle 4

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Kernnetzkorridor „Nordsee — Mittelmeer“	Kernnetzkorridor „Nordsee — Mittelmeer“
Strecke	Strecke
Belfast — Dublin — Shannon Foynes/Cork	Belfast — Dublin — Shannon Foynes/Cork
	Dublin — Cork — Calais — Zeebruge — Antwerpen — Rotterdam
	Shannon Foynes — Dublin — Rosselare — Waterford — Cork — Brest — Roscoff — Cherbourg — Caen — Le Havre — Rouen — Paris
Glasgow/Edinburgh — Liverpool/Manchester — Birmingham	Glasgow/Edinburgh — Liverpool/Manchester — Birmingham
Birmingham — Felixstowe/London/Southampton	Birmingham — Felixstowe/London/Southampton
London — Lille — Brussel/Bruxelles	London — Lille — Brussel/Bruxelles
Amsterdam — Rotterdam — Antwerpen — Brussel/Bruxelles — Luxembourg	Amsterdam — Rotterdam — Antwerpen — Brussel/Bruxelles — Luxembourg
Luxembourg — Metz — Dijon — Macon — Lyon — Marseille	Luxembourg — Metz — Dijon — Macon — Lyon — Marseille
Luxembourg — Metz — Strasbourg — Basel	Luxembourg — Metz — Strasbourg — Basel
Antwerpen/Zeebrugge — Gent — Dunkerque/Lille — Paris	Antwerpen/Zeebrugge — Gent — Dunkerque/Lille — Paris

Begründung

Mit dieser Änderungsempfehlung wird der Vorschlag der Europäischen Kommission zur Änderung der CEF-Verordnung für den Fall, dass der Austritt des Vereinigten Königreichs ohne Austrittsabkommen erfolgt, aufgegriffen, und sie umfasst auch die Häfen des Gesamtnetzes und des Kernnetzes.

Änderung 32

Anhang, Teil III, Tabelle 9

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Kernnetzkorridor „Skandinavien — Mittelmeer“	Kernnetzkorridor „Skandinavien — Mittelmeer“
Strecke	Strecke
Grenze RU — Hamina/Kotka — Helsinki — Turku/Naantali — Stockholm — Örebro — Malmö	Grenze RU — Hamina/Kotka — Helsinki — Turku/Naantali — Stockholm — Örebro — Malmö
Narvik/Oulu — Luleå — Umeå — Stockholm	Narvik/Oulu — Luleå — Umeå — ***Gävle*** — Stockholm — ***Örebro***
	Stockholm — Örebro — Oslo
Oslo — Goteburg — Malmö — Trelleborg	Oslo — Goteburg — Malmö — Trelleborg

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Malmö — København — Fredericia — Aarhus — Aalborg — Hirtshals/Frederikshavn	Malmö — København — Fredericia — Aarhus — Aalborg — Hirtshals/Frederikshavn
København — Kolding/Lübeck — Hamburg — Hannover	København — Kolding/Lübeck — Hamburg — Hannover
Bremerhaven — Bremen — Hannover — Nürnberg	Bremerhaven — Bremen — Hannover — Nürnberg
Rostock — Berlin — Leipzig — München	Rostock — Berlin — Leipzig — München
Nürnberg — München — Innsbruck — Verona — Bologna — Ancona/Firenze	Nürnberg — München — Innsbruck — Verona — Bologna — Ancona/Firenze
Livorno/La Spezia — Firenze — Roma — Napoli — Bari — Taranto — Valletta	Livorno/La Spezia — Firenze — Roma — Napoli — Bari — Taranto — Valletta

Änderung 33

Anhang Teil III, 2. Vorermittelte Abschnitte im Gesamtnetz

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Zu den in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii dieser Verordnung genannten grenzüberschreitenden Abschnitten des Gesamtnetzes gehören insbesondere folgende Abschnitte:	Zu den in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii dieser Verordnung genannten grenzüberschreitenden Abschnitten des Gesamtnetzes ***sowie den bestehenden grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsverbindungen und fehlenden Verbindungen an den EU-Binnengrenzen*** gehören insbesondere folgende Abschnitte:

Begründung

Die Aufnahme dieses Zusatzes ermöglicht Verbindungen zwischen den TEN-Korridoren, wenn auch formell bisher außerhalb des Gesamtnetzes (z. B. „missing links“).

Änderung 34

Anhang, Teil V

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
(1) Gigabit-Anbindung für sozioökonomische Schwerpunkte	1. Gigabit-Anbindung für sozioökonomische Schwerpunkte
(…)	(…)
— Gigabit-Anbindung von Bildungs- und Forschungszentren im Rahmen der Bemühungen, digitale Klüfte zu überwinden, Innovation in den Bildungssystemen zu fördern, Lernergebnisse zu verbessern, die Chancengerechtigkeit zu erhöhen und die Lerneffizienz zu steigern.	— Gigabit-Anbindung von Bildungs- und Forschungszentren im Rahmen der Bemühungen, digitale Klüfte zu überwinden, Innovation in den Bildungssystemen zu fördern, Lernergebnisse zu verbessern, die Chancengerechtigkeit zu erhöhen und die Lerneffizienz zu steigern.
	— ***Gigabit-Anbindung unter Gewährleistung von Breitbandverbindungen in den Gebieten in äußerster Randlage sowie zwischen diesen und ihrem jeweiligen Mitgliedstaat, insbesondere durch Installation redundanter Seekabel.***

Begründung

Maßnahmen zur Entwicklung der Infrastruktur für die digitale Anbindung in den Gebieten in äußerster Randlage müssen Priorität erhalten.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union

(COM(2018) 568 final) — Teil 1

Änderung 35

Erwägungsgrund 6

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
Um zu vermeiden, dass der Kernnetzkorridor „Nordsee — Mittelmeer" in zwei nicht miteinander verbundene Teile getrennt wird und um die Anbindung Irlands an das europäische Festland zu gewährleisten, sollte der Kernnetzkorridor „Nordsee — Mittelmeer" Seeverbindungen zwischen den irischen Kernnetzhäfen und den Kernnetzhäfen Belgiens und der Niederlande umfassen.	

Begründung

Mehrere französische Häfen des Kernnetzes (Le Havre, Dunkerque, Calais) sind Teil der Korridore „Atlantik" und „Nordsee — Mittelmeer". Es gibt keinen Grund, sie auszuschließen.

Änderung 36

Anhang

Vorschlag der Europäischen Kommission	Änderung des AdR
In Anhang I Teil I Nummer 2 („Kernnetzkorridore") ***wird*** im Abschnitt „Nordsee — Mittelmeer" nach der Zeile „Belfast — Baile Átha Cliath/Dublin — Corcaigh/Cork" folgende ***Zeile*** eingefügt:	In Anhang I Teil I Nummer 2 („Kernnetzkorridore") ***werden*** im Abschnitt „Nordsee — Mittelmeer" nach der Zeile „Belfast — Baile Átha Cliath/Dublin — Corcaigh/Cork" folgende ***Zeilen*** eingefügt:
„Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork — Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam".	„Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork — ***Calais/Dunkerque*** — Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam ***Shannon Foynes — Dublin — Rosselare — Waterford — Cork — Brest — Roscoff — Cherbourg — Caen — Le Havre — Rouen — Paris***". ***In Anhang I, Teil I, Ziffer 2 („Kernnetzkorridore") wird im Abschnitt „Atlantik" nach der Zeile „Aveiro — Valladolid — Vitoria-Gasteiz — Bergara — Bilbao/Bordeaux — Tours — Paris — Le Havre/Metz — Mannheim/Strasbourg" folgende Zeile eingefügt:*** ***„Shannon Foynes — Dublin — Cork — Le Havre — Rouen — Paris"*** ***In Anhang I, Teil I, Ziffer 2 („Kernnetzkorridore") wird im Abschnitt „Atlantik" die Zeile „Saint Nazaire — Nantes — Tours" wie folgt geändert:*** ***„Dublin — Cork — Saint Nazaire — Nantes — Tours"***

Begründung

Der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union wird zahlreiche Folgen haben, darunter auch erhebliche Auswirkungen auf die Einbindung Irlands in die TEN-V-Kernnetzkorridore. Seeverkehrsverbindungen zu den Häfen des Kernnetzes sollten in die Liste der Korridore aufgenommen werden.

II. **POLITISCHE EMPFEHLUNGEN**

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

Allgemeine Empfehlungen

1. verweist darauf, dass eine europäische Politik für sichere, moderne, nachhaltige und effiziente Infrastrukturen in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation auf der Grundlage der transeuropäischen Netze (TEN) von entscheidender Bedeutung ist, um den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt aller EU-Regionen zu stärken, auch der Regionen in Randlage und in äußerster Randlage sowie der Inselregionen und der mit demografischen Herausforderungen konfrontierten Regionen, zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts beiträgt und notwendig ist, um die Ziele zahlreicher weiterer Politikbereiche der Union zu verwirklichen, insbesondere die Klima- und Umweltziele;

2. stellt fest, dass einige Bemerkungen zur Fazilität „Connecting Europe" (CEF), die der Ausschuss insbesondere in seiner am 10. Oktober 2017 verabschiedeten Stellungnahme 1531/2017 „Die Zukunft der Fazilität ‚Connecting Europe' — Verkehr" formuliert hat, seit der Schaffung der Fazilität 2013 nichts an Aktualität verloren haben;

3. ist der Auffassung, dass die Stimme der Städte und Regionen, in deren Zuständigkeit die Verwaltung und der Ausbau der Mobilität und des öffentlichen Verkehrs auf ihren Gebieten liegt, aufmerksam angehört werden muss;

4. erkennt an, dass der Vorschlag der Kommission den Grundsätzen der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit entspricht. Das Hauptziel des Vorschlags ist der Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes. Hierfür ist die Europäische Union die beste Durchführungsebene;

5. weist darauf hin, dass im Jahr 2017 72 % der Europäer in Stadtgebieten lebten. Für diese Menschen ist der Zugang zu sicheren, effizienten und nachhaltigen städtischen Verkehrsmitteln eine wesentliche Herausforderung. Die CEF ermöglicht es, den Wandel zu begleiten und die Verkehrsüberlastung, Umweltverschmutzung und Unfälle im Straßenverkehr zu verringern. Eine bessere Verbindung der verschiedenen Verkehrsträger und die Gewährleistung der reibungslosen Abwicklung des Verkehrs in diesen städtischen Gebieten sind entscheidend, um das Kernnetz bis 2030 und das Gesamtnetz bis 2050 zu verwirklichen. Bemühungen für Multimodalität im städtischen Nahverkehr müssen Vorrang haben;

6. verweist darauf, dass die Europäische Union über zahlreiche alte See- und Flussinfrastrukturen verfügt, die modernisiert und weiterentwickelt werden müssen. Diese beiden Verkehrsträger sind ein Teil der Lösung für die Verkehrsüberlastung auf den Straßen und für die notwendige Senkung der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen;

7. räumt ein, dass der Verkehr für fast 50 % der Treibhausgasemissionen in Europa verantwortlich und zudem der einzige Sektor ist, dessen Emissionen seit 1990 nicht gesenkt werden konnten. Die Städte und Regionen sind direkt mit den Auswirkungen von Klimawandel, Luftverschmutzung und Verkehrsüberlastung konfrontiert. Zudem müssen unverzüglich ehrgeizige Maßnahmen zur Senkung der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen ergriffen werden;

8. verweist darauf, dass die CEF an die ehrgeizigen Ziele der Union in Bezug auf die Schaffung von Verkehrsinfrastrukturen angepasst werden muss. Insbesondere in der TEN-V-Verordnung ist die Realisierung des Kernnetzes bis 2030 vorgesehen; ist der Auffassung, dass die Bedürfnisse aller Regionen aufmerksam verfolgt und Maßnahmen ergriffen werden sollten, um sicherzustellen, dass sie mit den Innovationen im Bereich der Infrastruktur Schritt halten;

9. schlägt vor, grenzüberschreitende Projekte zu unterstützen, indem insbesondere die Einbeziehung von EVTZ bzw. die Anwendung des Verfahrens zur Beseitigung juristischer und administrativer Hindernisse in einem grenzüberschreitenden Kontext, das die Europäische Kommission für den Zeitraum 2021-2027 vorgeschlagen hat, gefördert werden. Insbesondere sollten EVTZ bei allen Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen der CEF förderfähig sein, ungeachtet der ihnen übertragenen Zuständigkeiten;

10. begrüßt den Vorschlag der Europäischen Kommission zur Wiederauflage und Überarbeitung der Fazilität „Connecting Europe";

11. begrüßt die Tatsache, dass in dem Vorschlag die besonderen Merkmale der Regionen in äußerster Randlage und die Notwendigkeit der Bereitstellung von Mitteln für den Verkehrssektor über die CEF — die auch auf den Energie- und Digitalsektor ausgeweitet werden müssen — berücksichtigt wurden.

12. weist darauf hin, dass eine angemessene Finanzierung der CEF die Möglichkeit bietet, Arbeitsplätze zu schaffen, das Wachstum zu unterstützen und die Union zum weltweit führenden Akteur in Sachen Forschung und Innovation sowie Umstellung auf eine Niedrigemissionswirtschaft zu machen;

13. begrüßt die Bemühungen um Vereinfachung der Regeln und Verfahren. Kein Projektträger sollte darauf verzichten müssen, einen Antrag auf Finanzierung einzureichen;

14. nimmt den Vorschlag der Kommission zur Einführung eines Ziels der Anpassung von TEN-V-Infrastrukturen an eine zivile und militärische Doppelnutzung zur Kenntnis und schlägt vor, die Regeln für dieses Ziel zu präzisieren, bedauert jedoch, dass der Vorschlag nicht konkreter gefasst ist;

15. fordert, dass im Zusammenhang mit der CEF ein stärkeres Augenmerk auf den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt gelegt wird.

Brüssel, den 10. Oktober 2018

Der Präsident
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Karl-Heinz LAMBERTZ