

## I

(Mitteilungen)

## RAT

## GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 33/2000

vom Rat festgelegt am 5. Juni 2000

**im Hinblick auf den Erlass der Entscheidung Nr. .../2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG hinsichtlich Seehäfen und Binnenhäfen sowie des Vorhabens Nummer 8 in Anhang III**

(2000/C 228/01)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 156 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission<sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>(2)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>(3)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags<sup>(4)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes<sup>(5)</sup> stellt einen allgemeinen Bezugsrahmen dar, der die Ziele, Prioritäten und Grundzüge der beabsichtigten Maßnahmen sowie die Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes umfasst.

(1) ABl. C 120 vom 18.4.1998, S. 14.

(2) ABl. C 214 vom 10.7.1998, S. 40.

(3) ABl. C 373 vom 2.12.1998, S. 20.

(4) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 10. März 1999 (ABl. C 175 vom 21.6.1999, S. 110), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 5. Juni 2000 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

(5) ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.

(2) Knotenpunkte wie Seehäfen und Binnenhäfen stellen eine der Voraussetzungen für die Integration der verschiedenen Verkehrsträger in ein multimodales Verkehrsnetz dar.

(3) Das transeuropäische Netz der Seehäfen sollte eine Einteilung der Häfen in Kategorien umfassen, und zwar auf der Grundlage quantitativer Kriterien oder ihrer Lage auf Inseln, die keine feste Verbindung zum Festland haben; nur die Häfen, die aufgrund ihres Verkehrsaufkommens in die höchste Kategorie eingestuft wurden, sollten auf informatorischen Karten ausgewiesen werden. Es empfiehlt sich zu präzisieren, welchen Merkmalen ein Seehafenprojekt entsprechen muss, um als Vorhaben von gemeinsamem Interesse gelten zu können.

(4) Die Kriterien für die Binnenhäfen sind durch Kriterien zu ergänzen, die entweder die Art der Hafenanlagen oder das Verkehrsaufkommen betreffen. Diese Häfen sollten auf informatorischen Karten ausgewiesen werden.

(5) Der Europäische Rat hat auf seiner Tagung in Dublin im Jahr 1996 beschlossen, dass das Vorhaben Nummer 8 auf der Liste des Europäischen Rates von Essen von 1994 die multimodale Verbindung Portugal—Spanien mit dem übrigen Europa wird.

(6) Die Entscheidung Nr. 1692/96/EG sollte folglich entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

### Artikel 1

Die Entscheidung Nr. 1692/96/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Binnenhäfen, insbesondere als Knotenpunkte zwischen den in Absatz 2 und in Artikel 14 genannten Binnenwasserstraßen und den übrigen Verkehrsträgern, sind Bestandteil dieses Netzes.“

b) Es wird folgender Absatz eingefügt:

„(3a) Zu diesem Netz gehören die Binnenhäfen, die

- a) dem gewerblichen Verkehr offenstehen,
- b) zu dem Binnenwasserstraßennetz des Schemas in Anhang I Abschnitt 4 gehören,
- c) an andere transeuropäische Verkehrswege gemäß Anhang I angeschlossen sind und
- d) mit Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr ausgestattet sind oder deren jährliches Güterumschlagsvolumen 300 000 Tonnen oder mehr beträgt.“

2. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„Artikel 12

#### Merkmale

(1) Die Seehäfen ermöglichen den Ausbau des Seeverkehrs und bilden die Ausgangspunkte für den Seeverkehr zu den Inseln und die Knotenpunkte zwischen dem Seeverkehr und den anderen Verkehrsträgern. Sie stellen den Verkehrsbetreibern Anlagen und Dienste zur Verfügung. Ihre Infrastruktur bietet für die Beförderung von Personen und Gütern eine Reihe von Dienstleistungen, die Fähr- sowie Nah- und Fernstreckendienste, einschließlich der Küstenschifffahrt, innerhalb der Gemeinschaft sowie zwischen dieser und Drittländern umfassen.

(2) Das transeuropäische Netz der Seehäfen besteht aus dem gewerblichen Verkehr offenstehenden Seehäfen im Hoheitsgebiet der Gemeinschaft, die den Kriterien und Spezifikationen in Anhang II genügen. Diese Häfen sind nach der Höhe ihres Verkehrsaufkommens oder ihrem Standort in die drei Kategorien A, B und C eingeteilt. Die Seehäfen der Kategorie A, die in Anhang II Abschnitt 5 festgelegt ist, sind in den informativischen Karten der Schemata des Anhangs I Abschnitt 5 verzeichnet, die auf den neuesten Daten über die Häfen beruhen.

(3) Zusätzlich zu den in Artikel 7 festgelegten Voraussetzungen müssen Hafenvorhaben von gemeinsamem Interesse im Zusammenhang mit den dem transeuropäischen Seehafennetz angehörenden Häfen den Kriterien und Spezifikationen in Anhang II entsprechen.“

3. Artikel 19 erhält folgende Fassung:

„Artikel 19

#### Spezifische Vorhaben

In Anhang III sind die in den Anhängen I und II sowie in den anderen Bestimmungen dieser Entscheidung ausgewiesenen Vorhaben, denen der Europäische Rat auf seinen Tagungen in Essen von 1994 und in Dublin von 1996 besondere Bedeutung beigemessen hat, informationshalber aufgeführt.“

4. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) In der Inhaltsangabe

- erhält die Überschrift des Abschnitts 4 („Binnenwasserstraßennetz“) folgende Fassung: „Netz der Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen“;
- erhält Abschnitt 5 folgende Fassung:

„Abschnitt 5: Seehäfen — Kategorie A

5.0. Europa

5.1. Ostsee

5.2. Nordsee

5.3. Atlantik

5.4. Westliches Mittelmeer

5.5. Östliches Mittelmeer;“

- wird in Abschnitt 7 („Netz für den kombinierten Verkehr“) die Nummer 7.2 gestrichen.

b) Bei den Karten zur Erläuterung der Abschnitte 4 und 5

- wird die Karte zur Erläuterung von Abschnitt 4 durch die im Anhang der vorliegenden Entscheidung enthaltenen Karten ersetzt. Diese Karten weisen auch die Binnenhäfen aus, die mit Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr ausgestattet sind, und treten an die Stelle der Karte zur Erläuterung von Abschnitt 7.2;
- werden die Karten zur Erläuterung von Abschnitt 5, die im Anhang der vorliegenden Entscheidung enthalten sind, eingefügt.

5. Anhang II wird wie folgt geändert:

a) Der die Binnenhäfen betreffende Teil des Abschnitts 4 erhält folgende Fassung:

**„Binnenhäfen**

Außer den Vorhaben bezüglich der in Anhang I genannten Verbindungen und Binnenhäfen gilt als Vorhaben von gemeinsamen Interesse jedes Infrastrukturvorhaben, das unter eine oder mehrere der folgenden Kategorien fällt:

1. Zugang über Wasserstraßen zum Hafen.
2. Hafeninfrasturktur innerhalb des Hafengeländes.
3. Andere Verkehrsinfrastrukturen innerhalb des Hafengeländes.
4. Andere Verkehrsinfrastrukturen für den Anschluss des Hafens an die verschiedenen Bestandteile des transeuropäischen Verkehrsnetzes.“

b) Abschnitt 5 erhält folgende Fassung:

*„Abschnitt 5*

**Seehäfen**

**1. Auswahlkriterien für Seehäfen**

Die Seehäfen gehören einer der folgenden Kategorien an:

*Kategorie A:*

Seehäfen, die ein jährliches Gesamtverkehrsaufkommen von mindestens 1 Million Tonnen Fracht oder von mindestens 200 000 Passagieren haben;

*Kategorie B:*

Seehäfen, die nicht den Kriterien der Kategorie A entsprechen und ein jährliches Gesamtverkehrsaufkommen zwischen 500 000 und 999 999 Tonnen Fracht oder zwischen 100 000 und 199 999 Passagieren haben;

*Kategorie C:*

Seehäfen, die nicht den Kriterien der Kategorien A und B entsprechen, nicht ausschließlich als Fischerei- oder Jachthäfen genutzt werden und sich auf Inseln befinden, die keine feste Verbindung zum Festland haben.

**2. Merkmale der Vorhaben von gemeinsamem Interesse für das Netz der Seehäfen**

Jedes Vorhaben mit folgenden Merkmalen gilt als Vorhaben von gemeinsamem Interesse:

Merkmale des Vorhabens	Hafenkategorie
<b>I. Förderung des Kurzstreckenverkehrs</b>	
Infrastruktur für die Entwicklung des Kurzstreckenverkehrs und der Fluss-Seeschifffahrt	Vorhaben für Häfen der Kategorie A
<b>II. Zugang zu den Häfen</b>	
Zugang zu den Häfen von der See oder einer Binnenwasserstraße	Vorhaben für Häfen der Kategorien A und B
Ständiger Zugang zu Ostseehäfen, die auf etwa 60° nördlicher Breite und weiter nördlich gelegen sind, einschließlich des Ausrüstungsaufwands für Eisbrecharbeiten im Winter	Vorhaben für Häfen der Kategorien A, B und C
Schaffung oder Verbesserung von Hinterlandverbindungen für den Anschluss des Hafens an die verschiedenen Bestandteile des transeuropäischen Verkehrsnetzes durch Schienen-, Straßen- und Binnenwasserstraßenverbindungen	Vorhaben für Häfen der Kategorie A
Ausbau der bestehenden Hinterlandverbindungen für den Anschluss des Hafens an die verschiedenen Bestandteile des transeuropäischen Verkehrsnetzes durch Schienen-, Straßen- und Binnenwasserstraßenverbindungen	Vorhaben für Häfen der Kategorien A und B

Merkmale des Vorhabens	Hafenkategorie
<b>III. Hafeninfrasturktur innerhalb des Hafengeländes</b>	
Ausbau der Hafeninfrasturktur im Hinblick auf effizientere intermodale Übergänge	Vorhaben für Häfen der Kategorien A und B
Verbesserung der Hafeninfrasturktur insbesondere in Häfen auf Inseln und in Randgebieten sowie in Gebieten in äußerster Randlage	Vorhaben für Häfen der Kategorie C
Entwicklung und Einrichtung von Management- und Informationssystemen wie EDI (elektronischer Datenaustausch) oder anderer intelligenter Managementsysteme für den Güter- und Personenverkehr, die integrierte Technologien nutzen	Vorhaben für Häfen der Kategorien A, B und C
Entwicklung der Hafenanlagen zur Aufnahme von Abfällen	Vorhaben für Häfen der Kategorien A, B und C*

6. Anhang III wird wie folgt geändert:

*Artikel 2*

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„Liste der vom Europäischen Rat auf seinen Tagungen in Essen von 1994 und in Dublin von 1996 ausgewählten vierzehn Vorhaben.“

Diese Entscheidung tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

b) Nummer 8 (Autobahn Lissabon—Valladolid) erhält folgende Fassung:

*Artikel 3*

„8. Multimodale Verbindung Portugal—Spanien mit dem übrigen Europa durch den Ausbau der Schienen-, Straßen-, See- und Luftverbindungen in den folgenden drei iberischen Korridoren:

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...

- Galizien (A Coruña)—Portugal (Lissabon)
- Irún—Portugal (Valladolid—Lissabon)
- südwestlicher Korridor (Lissabon—Sevilla).“

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

*Der Präsident*

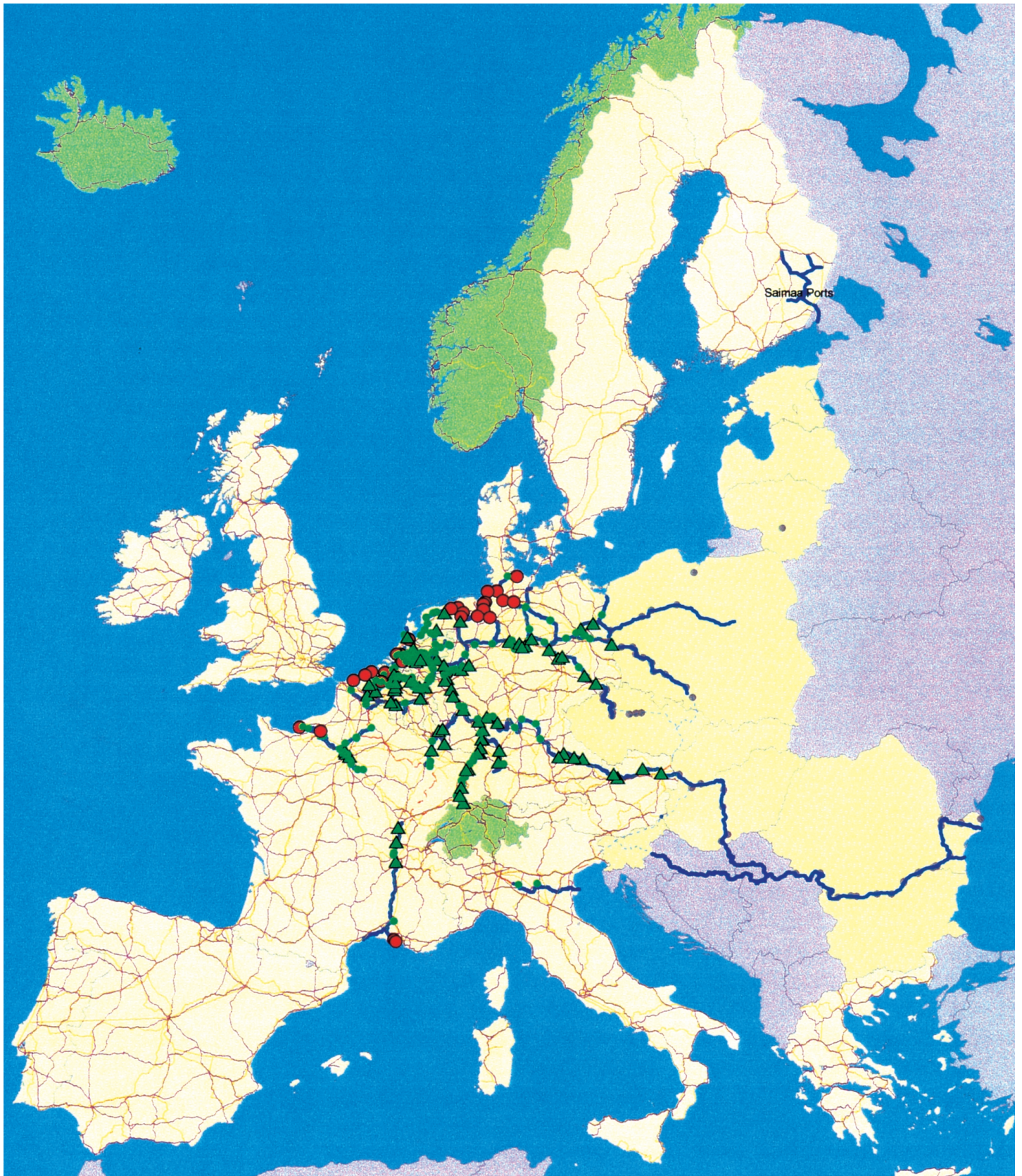
ANHANG

„ANHANG I

**ABSCHNITT 4**

**NETZ DER BINNENWASSERSTRASSEN UND BINNENHÄFEN**





**Binnenwasserstraßen**

- Bestehend
- - - Geplant

**Häfen**

- Binnenhäfen/Seehäfen
- ▲ Binnenhäfen mit Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr
- Andere Binnenhäfen

— Eisenbahnen

— Straßen

0 200 400 600 Kilometer

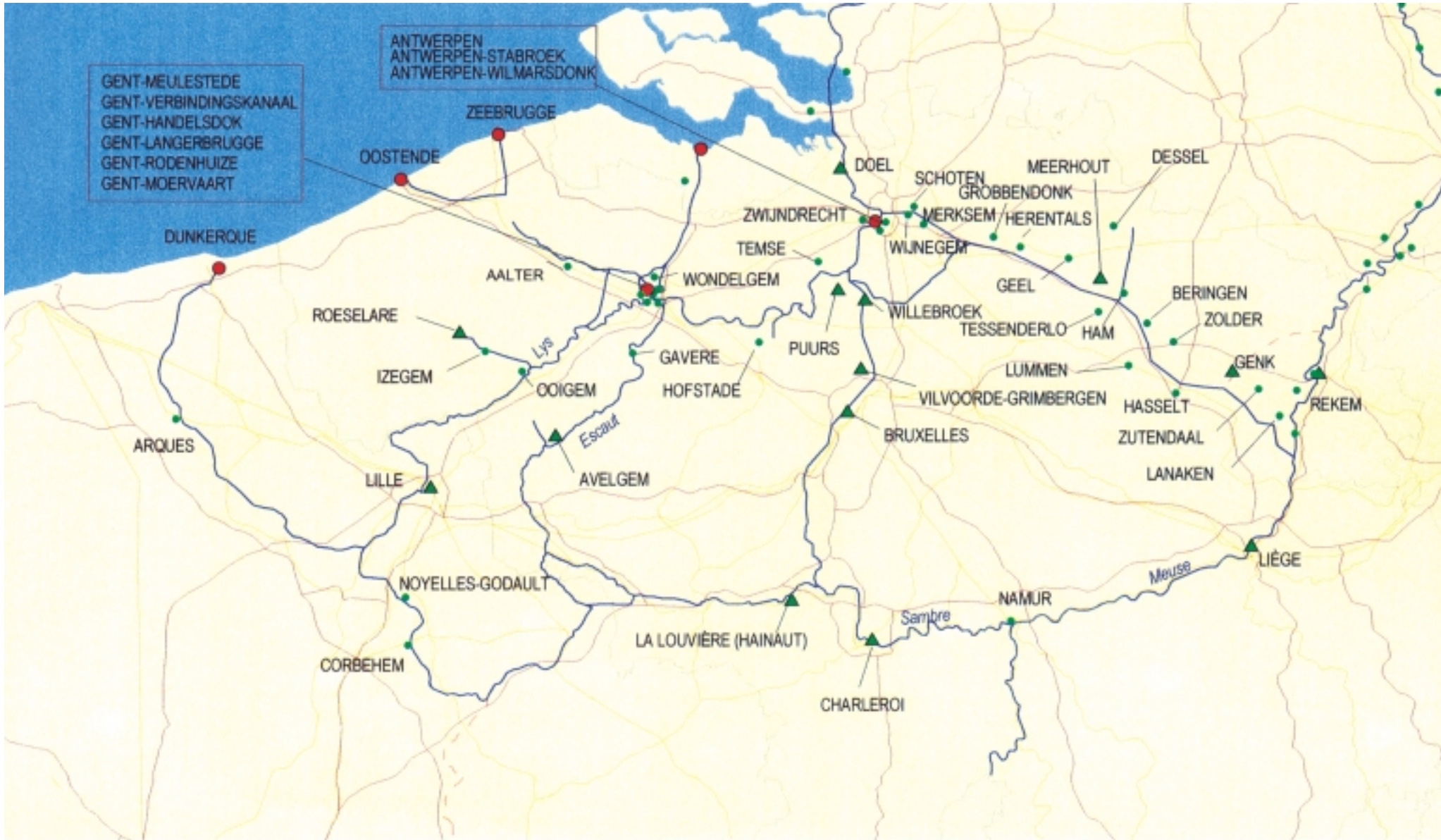






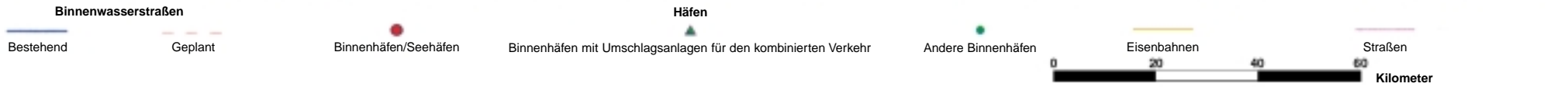
05/2000

4.1A



GENT-MEULESTEDE  
 GENT-VERBINDINGSKANAAL  
 GENT-HANDELSDOCK  
 GENT-LANGERBRUGGE  
 GENT-RODENHUIZE  
 GENT-MOERVAART

ANTWERPEN  
 ANTWERPEN-STABROEK  
 ANTWERPEN-WILMARSDONK

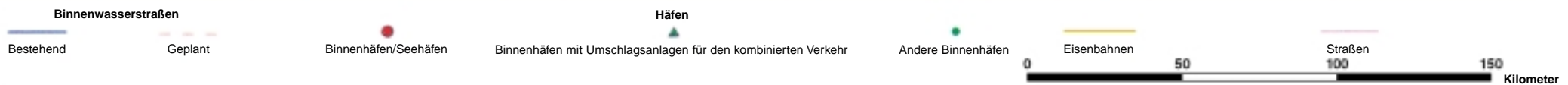






05/2000

4.1B

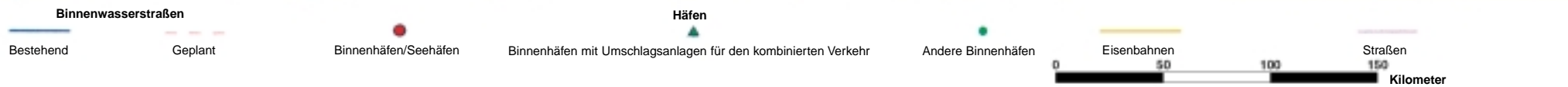






05/2000

4.2







05/2000

4.3



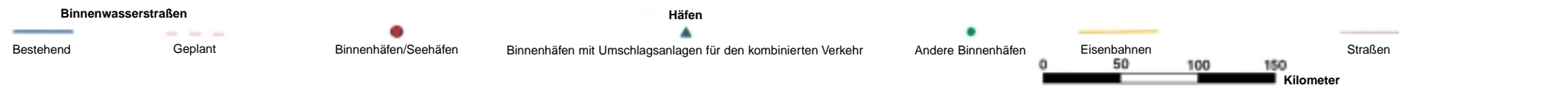






05/2000

4.4







05/2000

4.5

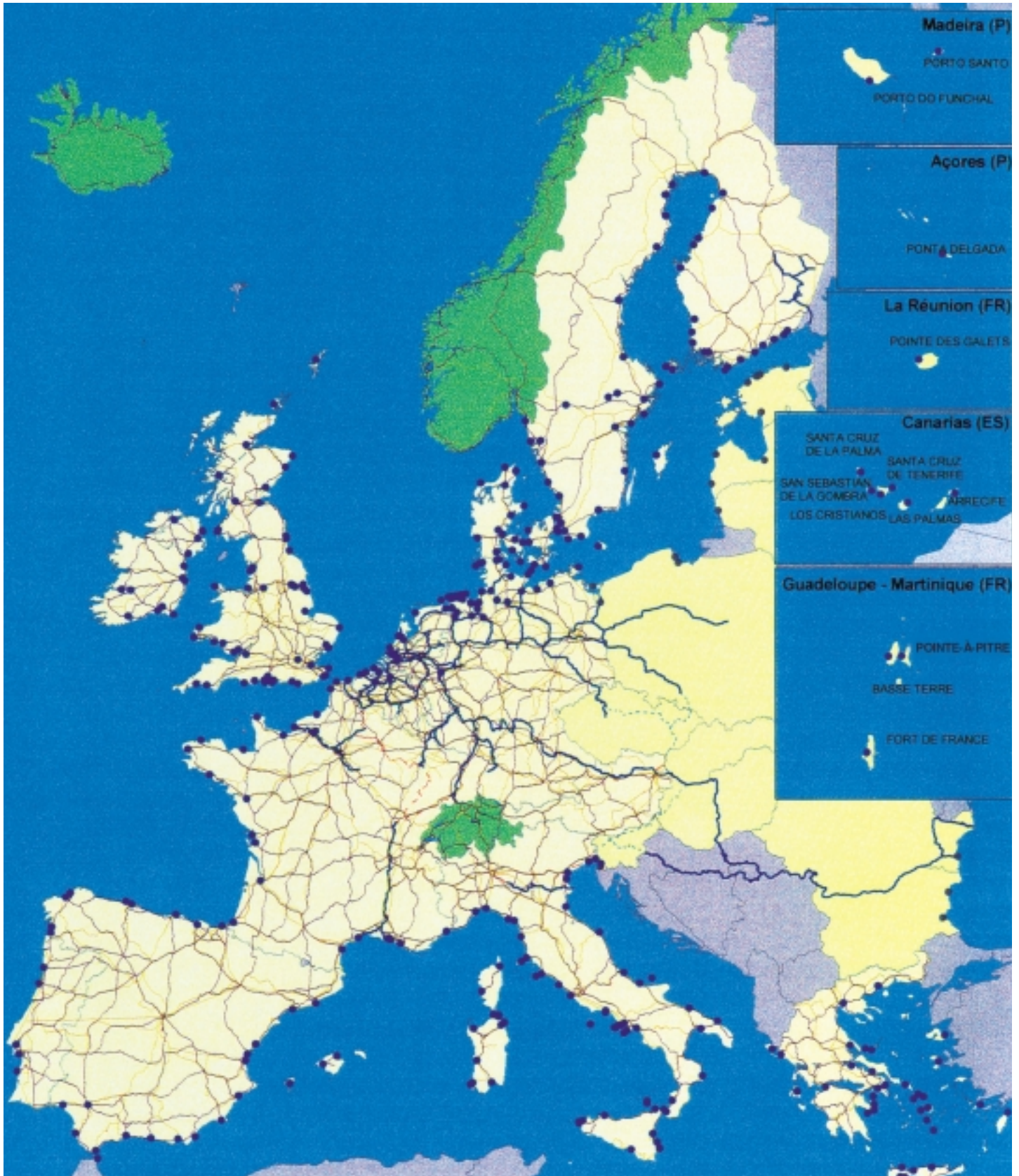






05/2000

5.0



Binnenwasserstraßen

Bestehend      Geplant

Häfen

Eisenbahnen

Straßen

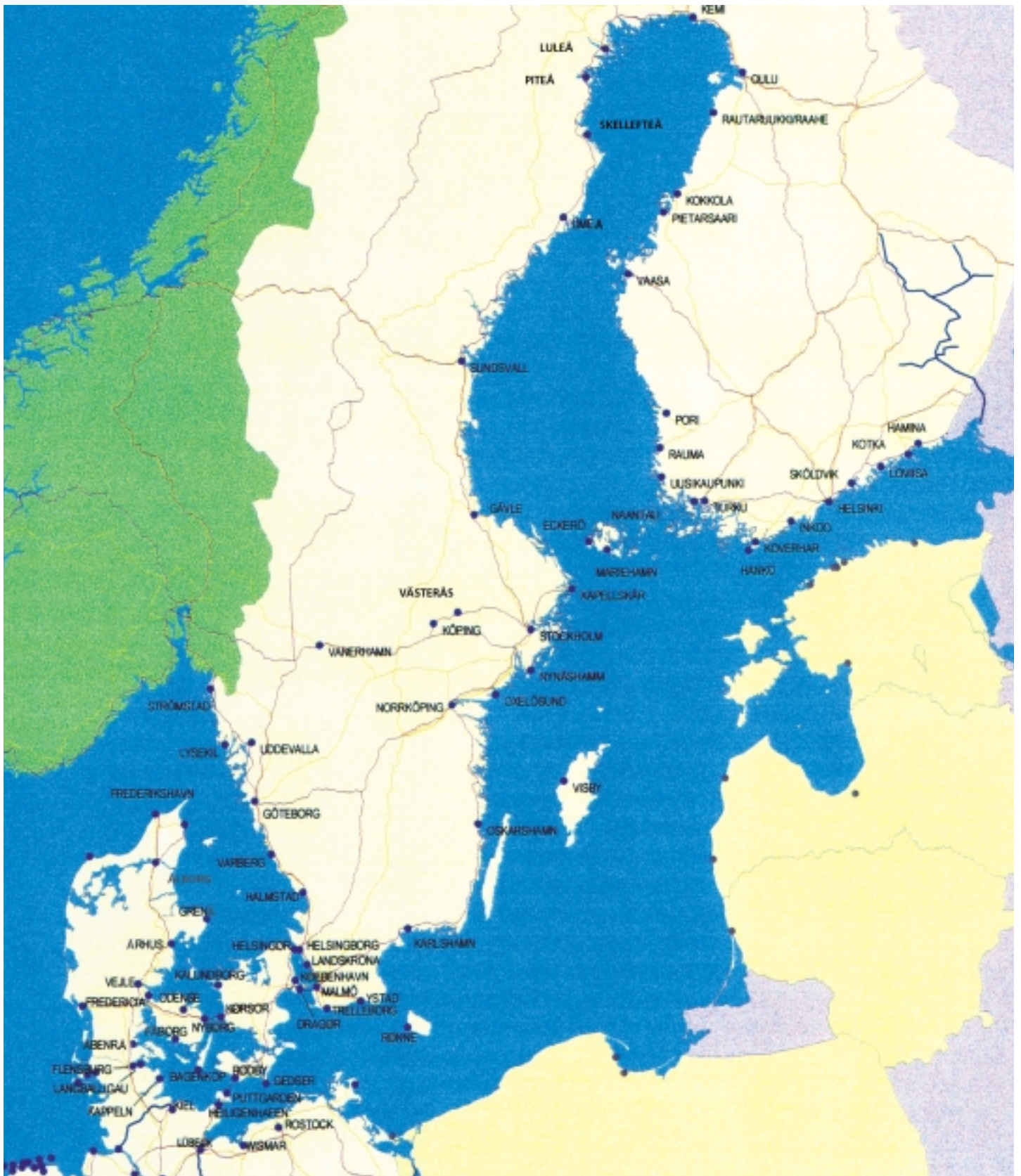
0 200 400 600 Kilometer





05/2000

5.1



Binnenwasserstraßen

Bestehend

Geplant

Häfen

Eisenbahnen

Straßen

0 50 100 150 Kilometer







05/2000

5.2



Binnenwasserstraßen

Bestehend      Geplant

Häfen

Eisenbahnen

Straßen

0 50 100 150 Kilometer





05/2000

5.3



Binnenwasserstraßen

Bestehend

Geplant

Häfen

Eisenbahnen

Straßen

0 50 100 180 Kilometer





05/2000

5.4



**Binnenwasserstraßen**

Bestehend

Geplant

Häfen

Eisenbahnen

Straßen

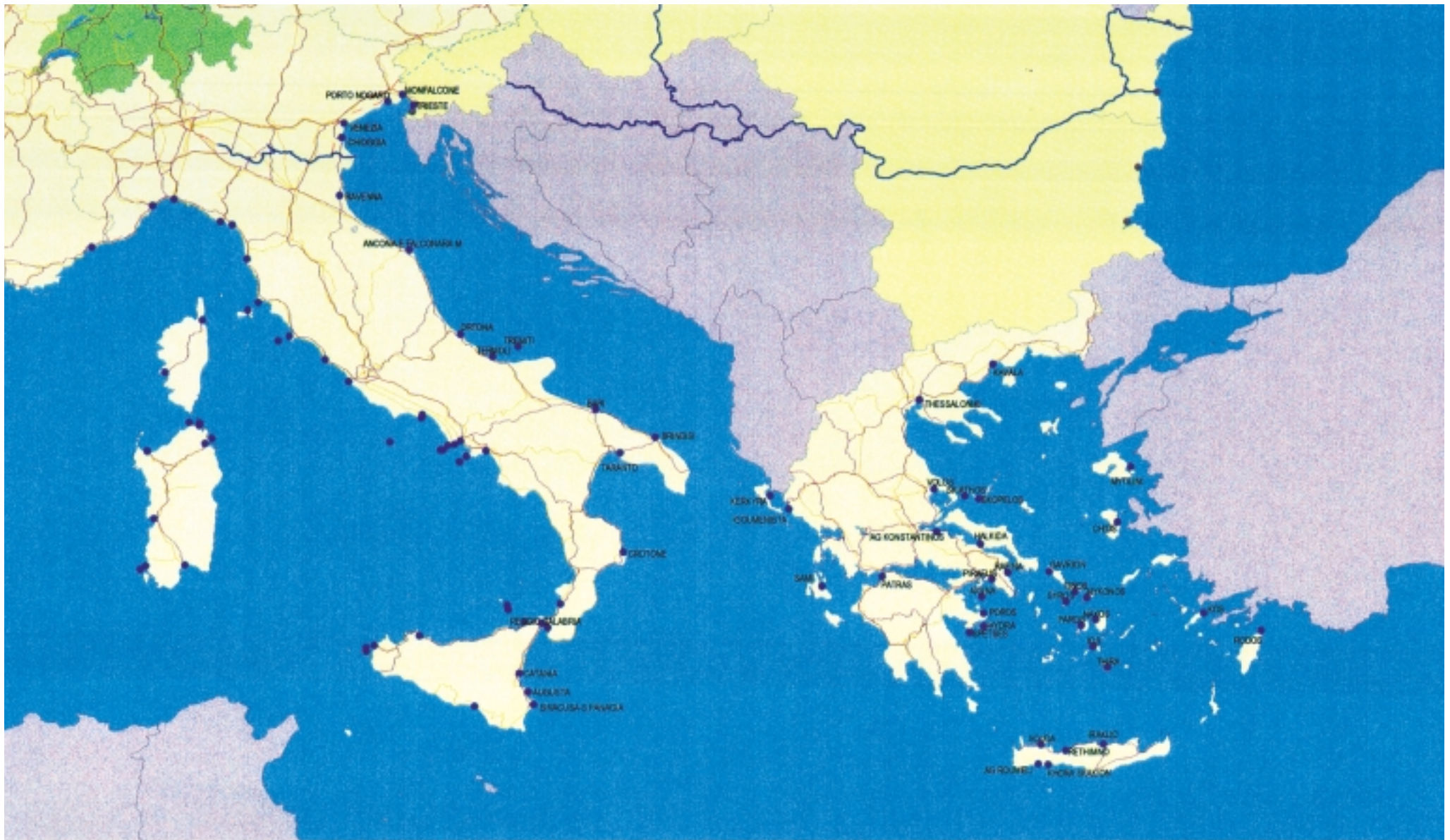
0 200 400 600 Kilometer





05/2000

5.5



## BEGRÜNDUNG DES RATES

### I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Rat am 5. März 1998 einen Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG bezüglich Seehäfen, Binnenhäfen und intermodaler Terminals sowie des Vorhabens Nummer 8 in Anhang III vorgelegt<sup>(1)</sup>.

Dieser Vorschlag ist auf Artikel 156 Absatz 1 EGV gestützt.

Das Europäische Parlament hat am 10. März 1999 zum Vorschlag der Kommission Stellung genommen<sup>(2)</sup>. Der Wirtschafts- und Sozialausschuss hat am 29. April 1998 Stellung genommen<sup>(3)</sup>. Der Ausschuss der Regionen hat am 17. September 1998 Stellung genommen<sup>(4)</sup>.

Im Lichte der Stellungnahme des Europäischen Parlaments hat die Kommission dem Rat am 21. Juni 1999 einen geänderten Vorschlag unterbreitet<sup>(5)</sup>.

Der Rat hat am 5. Juni 2000 gemäß Artikel 251 EGV einen Gemeinsamen Standpunkt festgelegt.

### II. ZIELE DES VORSCHLAGS

Durch diesen Vorschlag soll die Entscheidung Nr. 1692/96/EG<sup>(6)</sup> geändert und die Rolle der Seehäfen, Binnenhäfen und intermodalen Terminals im transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) verdeutlicht und gestärkt werden.

Die Kommission weist darauf hin, dass der Vorschlag für eine Entscheidung zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG nicht im Rahmen der in Artikel 21 der Entscheidung vorgesehenen Überprüfung der Leitlinien erfolgt.

Sie ergibt sich vielmehr aus der folgenden Erklärung der Kommission anlässlich der Annahme der Entscheidung im Jahr 1996: „Die Kommission wird 1997 nach Anhörung der betroffenen Parteien und der betroffenen Mitgliedstaaten einen Bericht und gegebenenfalls einen Vorschlag für die Seehäfen vorlegen und dabei einen ähnlichen Ansatz wie für die Flughäfen in Abschnitt 6 verfolgen“<sup>(7)</sup>.

Die Kommission erinnert daran, dass das TEN-V als multimodales Infrastrukturnetz konzipiert ist, das die unterschiedlichen Verkehrsträger und einzelstaatlichen Netze nach und nach verknüpfen und integrieren soll.

Nach Auffassung der Kommission stellt die Festlegung von Knotenpunkten wie etwa Seehäfen, Binnenhäfen und intermodalen Terminals eine notwendige Voraussetzung für die Integration der verschiedenen Verkehrsträger in ein multimodales Netz dar.

Die Netzschemata in Anhang I der Entscheidung Nr. 1692/96/EG bestehen in erster Linie aus einer Reihe von Verbindungen; die verschiedenen Knotenpunkte sind mit Ausnahme der Flughäfen nicht ausgewiesen.

(1) ABl. C 120 vom 18.4.1998, S. 14.

(2) ABl. C 175 vom 21.6.1999, S. 110.

(3) ABl. C 214 vom 10.7.1998, S. 40.

(4) ABl. C 373 vom 2.12.1998, S. 20.

(5) Dok. 9459/99 TRANS 154 MAR 72 CODEC 390.

(6) Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1).

(7) ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 104.



Zu den wichtigsten von der Kommission vorgeschlagenen Änderungen gehört daher folgendes:

- Aufnahme einer allgemeinen Beschreibung der Merkmale von Knotenpunkten (Seehäfen, Binnenhäfen und intermodale Terminals) in den verfügenden Teil,
- Kennzeichnung dieser Knotenpunkte in den Schemata von Anhang I durch die Festlegung von Kriterien,
- Aufnahme von Kriterien und Spezifikationen (neue oder überarbeitete) für die diesen Bereich betreffenden Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Anhang II.

Auf dieser Grundlage hat die Kommission 300 Seehäfen, 35 Binnenhäfen und 210 intermodale Terminals des Netzes für den kombinierten Verkehr ausgewiesen.

### III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS DES RATES

Der Gemeinsame Standpunkt des Rates beinhaltet einige Änderungen des geänderten Kommissionsvorschlages, deren wichtigste nachstehend erläutert werden.

#### A. SEEHÄFEN

(Artikel 1 Nummer 2 (neuer Artikel 12 der Entscheidung) und Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b) (neuer Abschnitt 5 von Anhang II))

1. In der Entscheidung Nr. 1692/96/EG werden die Vorhaben von gemeinsamem Interesse in bezug auf Seehäfen aufgrund der in Anhang II aufgeführten Kriterien bestimmt; sie können jeden Hafen eines Mitgliedstaats betreffen.

Im Kommissionsvorschlag wird die Zahl der zum Netz gehörigen Häfen nunmehr eingeschränkt. Zu diesem Zweck soll Artikel 12 der Entscheidung (Merkmale der Seehäfen) durch Bestimmungen über Auswahlkriterien ergänzt werden. In das transeuropäische Verkehrsnetz einbezogen und in den Karten in Anhang I ausgewiesen würden somit nur solche Seehäfen, die ein jährliches Umschlagsvolumen von mindestens 1 Million Tonnen Fracht oder von mindestens 200 000 Passagieren im grenzüberschreitenden Verkehr aufweisen, sowie bestimmte Häfen auf Inseln und alle Häfen in Regionen in äußerster Randlage.

Im Kommissionsvorschlag sind demnach quantitative Auswahlkriterien vorgesehen, durch die automatisch die Möglichkeit einer finanziellen Unterstützung im Rahmen des TEN-V für Hafeninfrastrukturvorhaben in bestimmten Seehäfen der Gemeinschaft ausgeschlossen wird. Die Kommission war der Ansicht, dass die Kriterien der Förderungswürdigkeit, die in der Entscheidung für Flughäfen gelten, nicht analog auf Seehäfen angewandt werden könnten. Sie machte geltend, dass zahlreiche Häfen unterschiedlicher Größe und Struktur auf demselben Markt im Wettbewerb stehen und deshalb von einer Unterstützung abgesehen werden sollte, damit keine Wettbewerbsverzerrungen entstünden.

2. Im Gemeinsamen Standpunkt des Rates werden hingegen im Verhältnis zum Kommissionsvorschlag im Sinne einer besseren Kohärenz mit den Bestimmungen für Flughäfen mehr Seehäfen in das Netz eingebunden, da es in mehreren Mitgliedstaaten zahlreiche Häfen mittlerer Größe gibt, die für das transeuropäische Netz von großer Bedeutung sind.

Im Einklang mit dem bei den Flughäfen verfolgten Ansatz (Anhang II Abschnitt 6) werden im Gemeinsamen Standpunkt die Auswahlkriterien nicht im verfügenden Teil, sondern in Anhang II festgelegt.

Insbesondere ist in Artikel 12 eine Einteilung der Seehäfen in drei Kategorien (A, B und C) je nach ihrem Verkaufsaufkommen oder ihrem Standort vorgesehen. Ferner wird hierbei festgelegt, dass nur die Häfen der Kategorie A zu Informationszwecken in den Karten in Anhang I verzeichnet sind.

Der neue Abschnitt 5 in Anhang II enthält die Einteilung der Häfen in Kategorien anhand quantitativer Kriterien oder aufgrund des Standorts der Häfen auf Inseln, die keine feste Verbindung zum Festland haben. Er enthält ferner eine Tabelle mit den Merkmalen der Vorhaben von gemeinsamem Interesse. Somit werden außer den Seehäfen mit einem jährlichen Gesamtverkehrsaufkommen von mindestens 1 Million Tonnen Fracht oder 200 000 Passagieren (Häfen der Kategorie A) alle Seehäfen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von mindestens 500 000 Tonnen oder 100 000 Passagieren (Häfen der Kategorie B) sowie alle Häfen auf Inseln, die keine feste Verbindung zum Festland haben (Häfen der Kategorie C), ins Netz einbezogen. Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Seehäfen, die durch die Entscheidung abgedeckt sind, wird nach den Spezifikationen des jeweiligen Hafenvorhabens bewilligt (Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs, Zugang zu den Häfen, Hafeninfrastuktur innerhalb des Hafengeländes).

#### B. BINNENHÄFEN IM NETZ FÜR DEN KOMBINIERTEN VERKEHR

(Artikel 1 Nummer 1 (neuer Artikel 11 der Entscheidung, geänderter Absatz 3 und neuer Absatz 3a))

Im Kommissionsvorschlag sind vier Auswahlkriterien für die Aufnahme der Binnenhäfen in das Netz vorgesehen, darunter auch das Kriterium der Ausstattung mit Umschlaganlagen für den intermodalen Verkehr. Im Gemeinsamen Standpunkt, der dem Ansatz des Europäischen Parlaments folgt, wird für dieses Kriterium eine alternative Lösung gewählt. Es wird festgelegt, daß ein Hafen, der nicht mit Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr ausgestattet ist, trotzdem ins Netz aufgenommen werden kann, wenn das jährliche Güterumschlagsvolumen 300 000 Tonnen oder mehr beträgt. Auf diese Weise wird im Gemeinsamen Standpunkt der Kreis der 35 Binnenhäfen, die durch den Kommissionsvorschlag ausgewiesen werden, um 200 Häfen erweitert. Wie bei den Seehäfen hielt es der Rat für sinnvoll, die Situation der Mitgliedstaaten zu berücksichtigen, die über zahlreiche, für das Netz sehr wichtige Binnenhäfen verfügen.

#### C. INTERMODALE TERMINALS UND TRANSEUROPÄISCHE SCHIENENGÜTERVERKEHRSKORRIDORE

Im Gemeinsamen Standpunkt werden die im Kommissionsvorschlag enthaltenen Bestimmungen zu folgenden Punkten nicht übernommen:

1. Intermodale Terminals (Artikel 1 Nummer 4 (neuer Artikel 14) und Anhang Nummer 1 (Anhang I, neue Leitschemata 7.1.0 bis 7.1.4))

Die Kommission hat nur die intermodalen Terminals berücksichtigt, die in den im Leitschema des Netzes für den kombinierten Verkehr ausgewiesenen Schienekorridoren liegen. Sie war der Ansicht, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt ausschließlich der intermodale Verkehr im Mittelpunkt stehen sollte, damit auf diese Weise einem der in Artikel 1 Absatz 2 der Entscheidung festgelegten Ziele entsprochen wird. In ihrer Begründung weist die Kommission darauf hin, dass die Aufnahme der anderen Terminals (Straße/Straße, Schiene/Schiene usw.) bei der Überprüfung der Leitlinien in Aussicht genommen werden kann.

Der Rat hat darauf hingewiesen, dass die Festlegung der intermodalen Terminals auf einzelstaatlicher Ebene noch geprüft wird. Seiner Ansicht nach sind die von der Kommission vorgeschlagenen Auswahlkriterien für die Aufnahme der intermodalen Terminals in das Netz für den kombinierten Verkehr nicht ausreichend. Außerdem sollten die Regionalpolitiken der Gemeinschaft berücksichtigt werden.

2. Weitere Entwicklung der transeuropäischen Schienengüterverkehrskorridore, die allen Betreibern offen stehen (Artikel 1 Nummer 1 (Artikel 10 Absatz 4 neuer Gedankenstrich) und Anhang Nummer 2 Buchstabe a) (Anhang II Abschnitt 3 neuer dritter Gedankenstrich))

Im ursprünglichen Vorschlag betrafen die Bestimmungen die Entwicklung neuer Schienenverkehrsdienste, insbesondere auf der Grundlage der transeuropäischen Schienengüterverkehrskorridore. Im geänderten Vorschlag betreffen diese Bestimmungen dagegen nicht mehr die Dienste, sondern die weitere Entwicklung von transeuropäischen Schienengüterverkehrskorridoren, die allen Betreibern offenstehen.

Der Rat war der Ansicht, dass man sich durch die Aufnahme dieser Korridore vom Gegenstand des Vorschlags entfernen würde.

#### IV. ÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

##### A. VON DER KOMMISSION ÜBERNOMMENE ÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

Die Kommission hat acht der dreizehn vom Europäischen Parlament vorgelegten Änderungen übernommen, davon zwei wörtlich (Änderungen 5 und 10), zwei sinngemäß (Änderungen 12 und 13) und vier teilweise (Änderungen 4, 8, 9 und 11). Was die drei Änderungen zur Streichung der Bestimmungen über die „Transeuropäischen Schienengüterverkehrskorridore“ anbelangt (Änderungen 1, 2 und 7), so werden die fraglichen Bestimmungen im geänderten Kommissionsvorschlag nicht gestrichen, sondern neu formuliert, wobei der Schwerpunkt auf der Entwicklung der Infrastrukturen statt auf der Verbesserung der Dienste liegt.

##### B. VOM RAT ÜBERNOMMENE ÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

###### 1. Allgemein

Der Rat hat fünf der dreizehn Änderungen des Europäischen Parlaments vollständig oder teilweise übernommen, nämlich die Änderungen 2, 4 (teilweise), 7, 10 und 13. Der Rat hat den vom Europäischen Parlament verfolgten Ansatz betreffend die Änderungen 3 und 6 teilweise übernommen. Was die Änderungen 1 und 11 anbelangt, so hat der Rat die Stellungnahme des Europäischen Parlaments betreffend die Streichung der fraglichen Bestimmungen des Kommissionsvorschlags akzeptiert, den vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen neuen Text jedoch nicht übernommen.

###### 2. Im einzelnen

###### a) Von der Kommission übernommen

Der Rat hat drei der acht von der Kommission übernommenen Änderungen teilweise oder sinngemäß akzeptiert:

- In Artikel 1 Nummer 2 des Gemeinsamen Standpunkts (Artikel 12 der Entscheidung) wurde der *vierte Teil der Änderung 4* betreffend die Streichung von Artikel 12 neuer Absatz 2 Buchstabe c) übernommen.
- In Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b) (Anhang II Abschnitt 5 Nummer 2 der Entscheidung; dritte Zeile von Teil III der Tabelle) wurde die *Änderung 10* übernommen.
- In Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b) (Anhang III neue Nummer 8 der Entscheidung) wurde die *Änderung 13* übernommen.

Was die *Änderung 11* anbelangt, so ist der Rat dem geänderten Vorschlag der Kommission gefolgt und hat die Streichung der Bestimmung, dass Hafeninfrastrukturen nicht förderfähig sind, akzeptiert, ohne jedoch den vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen neuen Text zu übernehmen (siehe Teil IV Abschnitt C Nummer 1 Buchstabe c) nachstehend).

**b) Von der Kommission nicht übernommen****i) Transeuropäische Schienengüterverkehrskorridore**

Der Rat hat die *Änderungen 2 und 7* zur Streichung der Verweise auf die transeuropäischen Schienengüterverkehrskorridore übernommen. Diese Verweise waren im ursprünglichen Kommissionsvorschlag in Form eines in Artikel 10 Absatz 4 einzufügenden vierten Gedankenstrichs sowie eines in Anhang II Abschnitt 3 einzufügenden dritten Gedankenstrichs enthalten.

Der Rat hat die *Änderung 1* allerdings nicht akzeptiert, obwohl sie ebenfalls die Streichung eines Verweises auf die genannten Korridore im siebten Erwägungsgrund des ursprünglichen Kommissionsvorschlags enthält. In dieser Änderung wird nämlich auch ein neuer Text vorgeschlagen, den der Rat — wie auch die Kommission — nicht akzeptieren konnte (siehe Teil IV Abschnitt C Nummer 1 Buchstabe a) nachstehend).

**ii) Binnenwasserstraßennetz und Binnenhäfen**

Der Rat hat den vom Europäischen Parlament verfolgten Ansatz betreffend die *Änderungen 3 und 6* teilweise übernommen.

Durch *Änderung 3* soll Artikel 1 Nummer 2 des Kommissionsvorschlags geändert werden, der die Einfügung eines neuen Absatzes 3a in Artikel 11 der Entscheidung betrifft.

Durch *Änderung 3* wird ein quantitatives Kriterium als Alternative zum vierten Auswahlkriterium des genannten Absatzes 3a hinzugefügt. Auf diese Weise könnten Häfen ins Netz einbezogen werden, die die drei ersten Kriterien erfüllen und entweder über Umschlaganlagen für den intermodalen Verkehr verfügen oder ein jährliches Umschlagsvolumen von mindestens 500 000 Tonnen Fracht aufweisen.

Es wird darauf hingewiesen, daß in *Änderung 5* betreffend Artikel 14 Absatz 1 der Entscheidung eine Begriffsbestimmung für den intermodalen Verkehr vorgesehen ist, der als Behälterverkehr im Kombiverkehr (Anhänger und Wechselbehälter) verstanden wird.

In Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b) des Gemeinsamen Standpunkts werden die vom Europäischen Parlament vorgesehenen Auswahlkriterien übernommen, das jährliche Güterumschlagsvolumen wird jedoch auf mindestens 300 000 statt auf 500 000 Tonnen festgelegt, und Gegenstand sind nunmehr Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr statt Umschlaganlagen für den intermodalen Verkehr.

Der Rat war der Ansicht, dass die Möglichkeit eröffnet werden sollte, eine größere Anzahl von Binnenhäfen zu fördern. Er war ferner der Auffassung, daß derzeit nur der Begriff des kombinierten Verkehrs verwendet werden sollte, der auf Gemeinschaftsebene bereits definiert ist.

Durch *Änderung 6* wird im Anhang des Kommissionsvorschlags unter Nummer 1 ein neuer Buchstabe ca) eingefügt, der die Aufnahme der folgenden grafischen Darstellungen in die neue Karte 7.2 der Entscheidung (Netz der Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen) beinhaltet:

- grafische Darstellung des Elbe-Lübeck-Kanals sowie des Twente-Mittelland-Kanals,
- besondere Ausweisung derjenigen Binnenhäfen, die auch Seehafenfunktionen wahrnehmen,
- besondere Ausweisung derjenigen Binnenhäfen, die nicht intermodal sind, aber einen Frachtumschlag von jährlich mindestens 500 000 Tonnen aufweisen.

Der Rat hat die im ersten vorstehenden Gedankenstrich genannte Änderung nicht übernommen, die auf die Aufnahme von zwei neuen Kanälen in das Netz für den kombinierten Verkehr hinausläuft, und zwar in erster Linie, weil die fraglichen Kanäle die technischen Mindestanforderungen des Artikels 11 Absatz 2 der Entscheidung nicht erfüllen, und ferner, weil nicht die Überprüfung der Leitlinien Gegenstand dieser Entscheidung ist, sondern die Festlegung der Binnenhäfen.

Der Rat hat jedoch die im zweiten und dritten vorstehenden Gedankenstrich genannten Änderungen sinngemäß übernommen. Durch die neuen Karten zur Veranschaulichung von Abschnitt 4 des Gemeinsamen Standpunkts (Netz der Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen) wird eine neue Kategorie von Häfen in die Entscheidung aufgenommen: die See-Flusshäfen. Diese Karten beinhalten außerdem eine besondere grafische Darstellung der Häfen, die keine Häfen für den Kombinierten Transport sind, deren Güterumschlagsvolumen jedoch mindestens 300 000 Tonnen beträgt.

## C. VOM RAT NICHT ÜBERNOMMENE ÄNDERUNGEN DES EUROPÄISCHE PARLAMENTS

### 1. Von der Kommission nicht übernommen

Der Rat hat die nachstehend aufgeführten Änderungen 1, 4 (teilweise), 8 (teilweise), 9 (teilweise) und 11 nicht übernommen.

#### a) *Transeuropäische Schienengüterverkehrskorridore und Weißbuch*

Der Rat hat die *Änderung 1* nicht übernommen, durch die nicht nur der Text des siebten Erwägungsgrunds des ursprünglichen Kommissionsvorschlags gestrichen (siehe oben Teil IV Abschnitt B Nummer 2 Buchstabe b)), sondern dieser auch durch einen neuen Text ersetzt werden sollte, der folgendes vorsah:

- Der Bericht über die Überprüfung der Leitlinien für das TEN-V, den die Kommission gemäß Artikel 21 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG vorlegen muss, ist gegebenenfalls mit geeigneten legislativen Vorschlägen zu verbinden; jedoch ist die Idee eines Weißbuchs abzulehnen. Die Kommission hatte nämlich in ihrem Bericht von 1998 über die Umsetzung der Leitlinien dargelegt, dass „mit diesem Bericht ein umfassendes Konsultationsverfahren in die Wege geleitet werden soll“, das „1999 dann zur Verabschiedung eines Weißbuchs über die Änderungen der Leitlinien führen soll“.
- Die strategische Umweltverträglichkeitsprüfung in Artikel 8 Absatz 2 der genannten Entscheidung muss auch die Häfen und intermodalen Terminals umfassen.

Der Rat war der Ansicht, dass die Gestaltung des Berichts über mögliche Anpassungen der Leitlinien, den die Kommission gemäß Artikel 21 Absatz 1 der Entscheidung vorlegen muss, in deren Zuständigkeit fällt. Gemäß Artikel 21 Absatz 2 wird die Kommission im Anschluss an diesen Bericht gegebenenfalls geeignete legislative Vorschläge unterbreiten. Der Rat hat darauf hingewiesen, dass die Kommission gemäß dem genannten Artikel 8 Absatz 2 „geeignete Analysemethoden im Hinblick auf eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung für das gesamte Netz“ entwickeln soll. Der Rat hat betont, dass nach Ausarbeitung dieser Methoden und nach Durchführung einer strategischen Analyse das gesamte Netz einschließlich der Häfen von diesen Methoden erfasst und in diese Analyse einbezogen werden (was Terminals anbelangt, siehe Teil III Abschnitt C Nummer 1 vorstehend).

#### b) *Seehäfen*

- i) Der Rat hat *den ersten und zweiten Teil der Änderung 4* nicht übernommen, durch die Artikel 1 Absatz 3 des Vorschlags betreffend Artikel 12 neuer Absatz 2 Buchstaben a) und b) wie folgt geändert werden sollte:
  - Einfügung eines neuen Kriteriums betreffend die Verbindungen des Hafens mit anderen transeuropäischen Verkehrswegen in Anhang I. Das Europäische Parlament weist darauf hin, dass nach Artikel 12 der geltenden Entscheidung die Seehäfen „die Knotenpunkte zwischen dem Seeverkehr und den anderen Verkehrsträgern“ bilden;
  - Änderung des quantitativen Kriteriums unter Buchstabe a) im Hinblick auf die Erhöhung des jährlichen Umschlagsvolumens von mindestens 1 Million auf 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Tonnen Fracht. Das Europäische Parlament ist der Ansicht, dass diese Zahl einem transeuropäischen Netz eher angemessen ist.

Der Rat hat zunächst daran erinnert, daß mehrere wichtige Häfen zwar Knotenpunkte zwischen dem Seeverkehr und anderen Verkehrsträgern darstellen, aber nicht mit den in Anhang I ausgewiesenen Achsen verbunden sind.

Seiner Ansicht nach ist die Zahl der Seehäfen, die beide vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen neuen Kriterien gleichzeitig erfüllen würden, zu gering. Der Rat hat einen anderen Ansatz bevorzugt, der oben unter Teil III Abschnitt A beschrieben ist.

- ii) Der Rat hat den *dritten Teil der Änderung 4* nicht übernommen, durch den Artikel 1 Nummer 3 des ursprünglichen Kommissionsvorschlags betreffend Artikel 12 neuer Absatz 2 der Entscheidung mit dem Ziel geändert werden sollte, den zweiten Unterabsatz von Buchstabe b) durch einen neuen Buchstaben ba) zu ersetzen.

Die Kommission übernimmt in ihrem geänderten Vorschlag (Artikel 12 Absatz 3) teilweise den vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Ansatz.

Der Rat hat es vorgezogen, zur Festlegung der Kriterien, die die Seehäfen erfüllen müssen, um ins Netz aufgenommen zu werden, einen anderen Ansatz zu verfolgen (siehe Teil III Abschnitt A).

c) **Hafeninfrastrukturen (Änderungen 8 (zweiter und dritter Teil), 9 (zweiter Teil) und 11)**

Das Europäische Parlament schlägt durch die Änderungen 8, 9 und 11 vor, die Kategorien von Vorhaben für Binnenhäfen in der gleichen Weise zu gliedern wie bei den Seehäfen.

Diese Änderungen haben zum Ziel, in die Entscheidung eine allgemeine Definition der Hafeninfrastruktur innerhalb eines Hafengeländes aufzunehmen, die sowohl auf Binnenhäfen (*Änderung 8 zweiter Teil*) als auch auf Seehäfen (*Änderung 9 zweiter Teil*) angewandt werden kann. Sie besagen ferner, dass die Hafensuprastrukturen von Binnenhäfen (*Änderung 8 dritter Teil*) und Seehäfen (*Änderung 11*) nicht für eine finanzielle Förderung durch die Gemeinschaft im Rahmen des TEN-V in Frage kommen.

Ferner soll durch Änderung 11 die Bestimmung des ursprünglichen Kommissionsvorschlags gestrichen werden, nach der Infrastrukturinvestitionen innerhalb von Hafengebieten (Seehäfen) generell nicht förderfähig sind. Das Europäische Parlament ist der Ansicht, dass Hafeninfrastrukturen für eine Förderung durch die Gemeinschaft in Frage kommen sollten.

Der Rat war der Ansicht, daß die vom Europäischen Parlament vorgeschlagene Definition der Hafeninfrastruktur (zweiter Teil der Änderungen 8 und 9) zu spezifisch und nicht erschöpfend ist. Es empfiehlt sich seines Erachtens,

- in bezug auf die Binnenhäfen die derzeit geltenden Bestimmungen betreffend die Kategorien, denen die Infrastrukturvorhaben für Binnenhäfen entsprechen müssen, um als Vorhaben von gemeinsamen Interesse angesehen zu werden (Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a) zur Änderung von Anhang II Abschnitt 4 der Entscheidung), unverändert beizubehalten;
- in bezug auf die Seehäfen Anhang II Abschnitt 5 Nummer 1 der Entscheidung gemäß dem in Teil III Abschnitt A vorstehend beschriebenen Ansatz zu ändern, in der Tabelle jedoch (in anderer Form) die Kategorien der Hafenvorhaben nach Nummer 1 Buchstaben C und D der geltenden Entscheidung beizubehalten.

Was die Bestimmung anbelangt, die das Europäische Parlament statt dessen vorgeschlagen hat und die besagt, daß Hafensuprastrukturen nicht förderfähig sind (*Änderung 8 dritter Teil* — Binnenhäfen — und *Änderung 11* — Seehäfen), so war der Rat zudem der Ansicht, dass der Begriff der Suprastruktur nicht klar festgelegt ist und dass die Einführung dieses Konzepts in diesem Zusammenhang überflüssig ist und Unsicherheiten bei der Definition eines Vorhabens hervorrufen könnte.

Was den Teil von Änderung 11 anbelangt, der die Streichung der Bestimmung über die Nichtförderfähigkeit von Infrastrukturinvestitionen in Hafengeländen betrifft, so teilt der Rat die — die von der Kommission in ihrem geänderten Vorschlag akzeptierte — Ansicht des Europäischen Parlaments über die Streichung dieser Bestimmung. Somit können alle Vorhaben von gemeinsamem Interesse einschließlich Hafenvorhaben grundsätzlich im Rahmen des TEN-V finanziert werden. Darüber hinaus hängen die spezifischen Bedingungen, die zu erfüllen sind, um eine gemeinschaftliche Unterstützung zu erhalten, mehr von den in diesem Bereich geltenden Finanzregelungen ab als von der Entscheidung.

## 2. Von der Kommission übernommen

### a) Netz für den kombinierten Verkehr

- i) Der Rat hat die *Änderung 5* zur *Änderung* von Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a) des Kommissionsvorschlags betreffend Artikel 14 neuer Absatz 1 der Entscheidung nicht übernommen. Das Europäische Parlament schlägt vor, die Definition des kombinierten Verkehrs im ersten Gedankenstrich des genannten Absatzes 1 zu verbessern, indem hinzugefügt wird, dass ein etwaiger Vor- und/oder Nachlauf auf der Straße möglichst kurz sein muss.

Im zweiten Gedankenstrich von Absatz 1 schlägt das Europäische Parlament vor, dass die Terminals Anlagen für den intermodalen Verkehr umfassen, die nicht nur den Umschlag von der Schiene auf Straße und Binnenwasserstraße erlauben, sondern auch, wie in der geltenden Entscheidung vorgesehen, vom Seeweg auf die anderen Verkehrsträger.

Außerdem würde der Begriff des intermodalen Verkehrs definiert.

Wie oben in Teil IV Abschnitt B Nummer 2 Buchstabe b) Ziffer i) (betreffend die *Änderung 3*) dargelegt, hielt es der Rat für angezeigt, die Bestimmungen der derzeit geltenden Entscheidung in bezug auf das Netz für den kombinierten Verkehr beizubehalten; dies betrifft Artikel 14 und Anhang II Abschnitt 7.

Was Anhang I anbelangt, so ist in Artikel 1 Nummer 4 des Gemeinsamen Standpunkts vorgesehen, dass im Inhaltsverzeichnis, Abschnitt 7 „Netz für den kombinierten Verkehr“, der Unterabschnitt 7.2 sowie die entsprechende Karte gestrichen werden, da die Karten in Abschnitt 4 eine spezifische und ausreichende graphische Darstellung derjenigen Binnenhäfen enthalten, die Einrichtungen für den kombinierten Verkehr besitzen, und die anderen Kriterien des im Gemeinsamen Standpunkt vorgesehenen neuen Artikels 11 der Entscheidung erfüllen.

- ii) Der Rat hat die *Änderung 12* nicht übernommen, die darauf abzielt, Anhang Nummer 2 Buchstabe d) des ursprünglichen Kommissionsvorschlags betreffend die Ersetzung des dritten Gedankenstrichs in Anhang II Abschnitt 7 der Entscheidung zu ändern.

Das Europäische Parlament schlägt vor, den zweiten Gedankenstrich von Abschnitt 7 dahin gehend zu ändern, daß ortsveränderliche Umschlageinrichtungen, die seiner Ansicht nach nicht unter die förderungswürdigen Infrastrukturen fallen, ausgenommen werden.

Das Europäische Parlament schlägt ferner eine *Änderung* des dritten Gedankenstrichs vor, so dass jedes Vorhaben zur Anpassung des Hafengeländes im Sinne der Entwicklung oder Verbesserung des Güterumschlags vom Seeweg auf die Schiene und die Wasserstraße im kombinierten Verkehr als Vorhaben von gemeinsamem Interesse angesehen wird (die Straße wäre demnach ausgeschlossen).

Im geänderten Kommissionsvorschlag wird diese *Änderung 12* übernommen.

Der Rat zog es vor, Abschnitt 7 unverändert beizubehalten. Der zweite Gedankenstrich betrifft weiterhin die Schaffung von ortsfesten oder ortsveränderlichen Umschlageinrichtungen. Der dritte Gedankenstrich betrifft weiterhin nicht den Umschlag von Gütern, sondern den Umschlag von Container zwischen dem Seeweg einerseits und der Schiene, der Binnenwasserstraße und der Straße andererseits.

**b) Hafeninfrastrukturen***Binnenhäfen*

Es wird darauf hingewiesen, dass der geänderte Kommissionsvorschlag *den ersten Teil der Änderung 8 und den Teil der Änderung 8 (zweiten und dritten Teil)* übernimmt, durch den die Kategorie 4 des Anhangs II Abschnitt 4 Buchstabe B abgeschafft werden soll.

Die *Änderung 8* betrifft Anhang II Abschnitt 4 Teil „Binnenhäfen“ Buchstabe B Nummer 4 der geltenden Entscheidung; Buchstabe B ist in vier Kategorien unterteilt.

Durch *Änderung 8* erster Teil soll Kategorie 3 von Buchstabe B abgeschafft und durch eine der in Abschnitt 5 Nummer 1 Buchstabe D für die Seehäfen vorgesehenen Kategorien ersetzt werden, nämlich: „Landverkehrsinfrastruktur für den Anschluss des Hafens an die verschiedenen Teile des transeuropäischen Verkehrsnetzes“.

Durch *Änderung 8* zweiter und dritter Teil soll Kategorie 4 des genannten Buchstabens B abgeschafft und durch die beiden vorstehend in Teil IV Abschnitt C Nummer 1 Buchstabe c) genannten Bestimmungen ersetzt werden, wobei die eine die Definition des Hafengeländes und die andere die Nichtförderfähigkeit von Hafensuprastrukturen betrifft.

*Seehäfen*

Der Rat hat den *ersten Teil der Änderung 9*, der redaktioneller Art ist, nicht übernommen; im Anhang Nummer 2 Buchstabe c) Ziffer i) des ursprünglichen Kommissionsvorschlags (Anhang II Abschnitt 5 neuer Absatz 2 erster Gedankenstrich der Entscheidung) sollte hierbei die Formulierung „Hafenvorhaben und damit zusammenhängende Infrastrukturvorhaben“ durch „Infrastrukturvorhaben innerhalb von und im Zusammenhang mit Häfen“ ersetzt werden.

---