

**Stellungnahme des Ausschusses der Regionen: „Die Fazilität ‚Connecting Europe‘ “**

(2012/C 277/12)

## DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

- verweist auf die Bedeutung der Maßnahmen der EU in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation als entscheidendes Mittel, um die Wettbewerbsfähigkeit der Städte und Regionen zu stärken und zum wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt der EU beizutragen;
- befürwortet die Schaffung eines neuen Instruments in Form der Fazilität „Connecting Europe“, die als gemeinsamer Rechtsrahmen und einheitliches Finanzierungsinstrument für die Bereiche Verkehr, Energie und Telekommunikation dienen soll;
- begrüßt, dass der Schwerpunkt darauf gelegt wird, Lücken zu schließen und Engpässe zu beseitigen sowie angemessene grenzüberschreitende Verbindungen bereitzustellen; begrüßt ferner die Einführung innovativer Finanzinstrumente, um zu gewährleisten, dass öffentliche Ausgaben einen möglichst großen Hebeleffekt haben und sich stärker zum Nutzen der EU-Bürger auswirken;
- fordert, dass die Umsetzung nach dem Subsidiaritätsprinzip in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten, den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften sowie den Akteuren vor Ort erfolgt;
- ist der Auffassung, dass die Umsetzung auch im Einklang mit den Zielen der Europa-2020-Strategie und der Kohäsionspolitik sowie in Ergänzung von und in Übereinstimmung mit den Mitteln der Kohäsionspolitik erfolgen sollte;
- fordert, dass die Mittel gerecht auf alle Mitgliedstaaten und Regionen aufgeteilt werden, wobei die besonderen territorialen Bedingungen in der EU zu berücksichtigen sind;
- ersucht die Europäische Kommission um Klarstellung, dass die Kohäsionsfonds-Verordnung sowie die nationalen Quoten für die Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel erhalten, bei den 10 Mrd. EUR, die aus dem Kohäsionsfonds übertragen werden sollen, eingehalten werden.

<b>Berichterstatter</b>	Ivan ŽAGAR (SI/EVP), Bürgermeister von Slovenska Bistrica
<b>Referenzdokumente</b>	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“  COM(2011) 665 final/3 – 2011/0302 (COD)  Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung des Beschlusses Nr. 1639/2006/EG zur Einrichtung eines Rahmenprogramms für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (2007-2013) sowie der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze  COM(2011) 659 final/2 – 2011/0301 (COD)

## I. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

### Allgemeine Bewertung

1. verweist darauf, dass Maßnahmen der EU in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Digitaltechnik als entscheidendes Mittel betrachtet werden sollten, um die Wettbewerbsfähigkeit der Städte und Regionen, den freien Waren- und Personenverkehr, die Vollendung des Binnenmarkts sowie den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt der EU und ihre Verbindung zum Rest der Welt zu stärken;

2. begrüßt die potenzielle Rolle der Fazilität „Connecting Europe“ für die Förderung von Wachstum und Beschäftigung sowie von Europas Wettbewerbsfähigkeit<sup>(1)</sup> und hält es für positiv, dass die Kommission den Schwerpunkt darauf legt, Lücken zu schließen und Engpässe zu beseitigen sowie angemessene grenzüberschreitende Verbindungen bereitzustellen;

3. befürwortet die Schaffung eines neuen Instruments in Form der Fazilität „Connecting Europe“, die als gemeinsamer Rechtsrahmen und Finanzierungsinstrument für die Bereiche Verkehr, Energie und Telekommunikation dienen soll;

4. fordert, dass die Umsetzung nach dem Subsidiaritätsprinzip in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten, den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften sowie den Akteuren vor Ort erfolgt;

5. fordert ein transparenteres, kohärenteres und einfacheres Konzept für die EU-Finanzierung, das geeignet ist, Mittel des Privatsektors zu mobilisieren, die für die Verwirklichung der EU-Ziele heutzutage nötig sind;

6. ist der Auffassung, dass die Umsetzung der Fazilität auch zur Stärkung der Ziele des wirtschaftlichen, sozialen und

territorialen Zusammenhalts beitragen und mit den kohäsionspolitischen Mitteln verknüpft werden sollte, damit beide Aspekte einander ergänzen und im Einklang miteinander stehen;

7. begrüßt den Vorschlag der Kommission, 10 Mrd. EUR aus dem Kohäsionsfonds für die Fazilität „Connecting Europe“ vorzusehen, um die koordinierte Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten im TEN-V-Kernnetz in den Mitgliedstaaten, die für Kohäsionsfondsmittel infrage kommen, zu fördern; unterstreicht die Notwendigkeit, die nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds weitestmöglich einzuhalten, um wie beim Kohäsionsfonds für alle Arten förderfähiger Projekte günstige finanzielle Rahmenbedingungen sicherzustellen, darunter auch für grenzübergreifende Straßenverkehrsprojekte;

8. ist der Auffassung, dass die Projekte der Fazilität an den Prioritäten der Strategie Europa 2020, d.h. eines intelligenten, integrativen und nachhaltigen Wachstums, ausgerichtet sein sollten;

9. betont, dass viele Mitgliedstaaten Schwierigkeiten haben, komplexe grenzübergreifende Verkehrsinfrastrukturprojekte allein zu realisieren, während auf EU-Ebene der Bedarf an mehr Synergien zwischen den verschiedenen Finanzierungsprogrammen und Politikbereichen zu einer kritischen Masse angewachsen ist, weshalb zu gewährleisten ist, dass öffentliche Ausgaben einen möglichst hohen Hebeleffekt haben und sich stärker zum Nutzen der EU-Bürger auswirken;

### Rechtlicher Rahmen

#### Fazilität „Connecting Europe“ – allgemeiner Hintergrund

10. befürwortet die Schaffung eines neuen Instruments in Form der Fazilität „Connecting Europe“, die als gemeinsamer Rechtsrahmen und einheitliches Finanzierungsinstrument für die Bereiche Verkehr, Energie und Telekommunikation dienen soll;

11. betont, dass bei Verkehrsprojekten darüber nachgedacht werden sollte, andere Verkehrsträger in Verkehrsknotenpunkten miteinander zu verknüpfen, z.B. Luftverkehr, U-Bahn usw.; ist der Auffassung, dass insbesondere in wirtschaftlich weniger attraktiven Gebieten ein Zugang zu schnellen Breitbandnetzen

<sup>(1)</sup> Diese Rolle wurde in den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 28./29. Juni 2012 hervorgehoben (Seite 11, „Der Beitrag der europäischen Politik zu Wachstum und Beschäftigung“).

und -diensten gewährleistet werden muss, z.B. in dünn besiedelten ländlichen Gebieten, in denen die IKT die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen erleichtern und zum Verbleib der Bevölkerung und zum territorialen Zusammenhalt beitragen können;

12. wünscht, dass der Umgang mit Regionen mit einem anderen Entwicklungsindex geklärt wird, damit die konkrete Lage in den einzelnen Teilen der EU, einschließlich der Regionen mit schweren und dauerhaften demografischen und naturbedingten Nachteilen sowie der Gebiete in äußerster Randlage, mit Blick auf alle europäischen Regionen ausgewogen berücksichtigt wird;

### Ziele für die einzelnen Bereiche

13. unterstützt die Bemühungen zur Förderung eines sauberen und nachhaltigen Verkehrssystems, insbesondere des Schienen- und Seeverkehrs als effizienten, wettbewerbsfähigen Verkehrsträgern, die eine geeignete Infrastruktur und organisierte Dienstleistungen benötigen. Das reibungslose Funktionieren dieser nachhaltigen Verkehrsträger erfordert zudem die Entwicklung von Logistiknoten im Hinterland, die einen optimalen intermodalen Austausch erlauben und das System insgesamt leistungsfähig machen;

14. ist der Auffassung, dass die besondere Situation einiger Gebiete in der EU, einschließlich der Regionen in den neuen EU-Mitgliedstaaten mit einer bislang schwach entwickelten Infrastruktur und unzureichender finanzieller Ausstattung, Berücksichtigung finden muss, und zwar insbesondere dort, wo auf Regionalebene ein großer Mehrwert entsteht, so z.B. im grenzüberschreitenden Verkehr;

15. betont, dass die Zusammenschaltung der Energienetze und das Funktionieren des Energiebinnenmarkts in der EU gefördert werden müssen und dass die Unabhängigkeit der EU im Bereich der Energie als eine der wichtigsten Prioritäten dieses Instruments anerkannt und dass die Versorgungssicherheit gestärkt werden muss;

16. betont, dass die Investitionen in das Breitbandnetz für die Telekommunikation und in Digitaldienst-Infrastrukturplattformen von entscheidender Bedeutung sind, um die Digitale Agenda der EU zu verwirklichen, zu den Zielen der Strategie Europa 2020 beizutragen und europäische öffentliche Dienstleistungen zu erbringen;

### Haushaltsfragen

17. begrüßt die Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ sowie deren Finanzrahmen, der nicht in Frage gestellt werden darf, damit ihre Effizienz und ihre Hebelwirkung auf die anderen öffentlichen und privaten Finanzierungsquellen bewahrt werden kann; warnt jedoch vor jeglichen Maßnahmen, die zu Lasten der Strukturfonds gehen könnten;

18. ist angesichts der Situation auf den Finanzmärkten besorgt über die erwarteten Auswirkungen und den Hebeleffekt der Finanzierungsmaßnahmen der Fazilität „Connecting Europe“ auf die regionale und lokale öffentliche Finanzierung, die für Infrastrukturinvestitionen eingeplant ist;

19. fordert, dass die Mittel gerecht auf alle Mitgliedstaaten und Regionen aufgeteilt werden und der Qualität und dem Mehrwert der aus Mitteln der Fazilität „Connecting Europe“ finanzierten Vorhaben in Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsnetzen für die schwächsten Regionen Rechnung getragen wird, zu denen die Regionen mit dauerhaften natürlichen oder demografischen Nachteilen, sehr geringer Bevölkerungsdichte sowie Insel-, Grenz- und Bergregionen zählen, wobei die Effizienz und der Hebeleffekt der vorgeschlagenen Projekte zu berücksichtigen sind;

20. ersucht die Europäische Kommission um Klarstellung, dass die Kohäsionsfonds-Verordnung sowie die nationalen Quoten für die Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel erhalten, bei den 10 Mrd. EUR, die aus dem Kohäsionsfonds übertragen werden sollen, eingehalten werden;

21. betont, dass die Kriterien für die Förderfähigkeit mit Blick auf Verwaltungsausgaben erweitert werden sollten;

### Formen der Finanzierung und Finanzbestimmungen

22. unterstützt ein transparenteres, kohärenteres und einfacheres Konzept für die EU-Finanzierung, um Mittel des Privatsektors zu mobilisieren; fordert deshalb, dass die förderfähigen Kosten auch Verwaltungsausgaben umfassen, damit die Ziele effizienter umgesetzt werden können, und betont, dass neue Finanzierungsquellen keinesfalls die traditionelle EU-Finanzierung ersetzen dürfen, sondern sie vielmehr ergänzen sollten;

23. begrüßt die Einführung innovativer Finanzinstrumente, insbesondere die Nutzung von EU-Projektanleihen, die dazu beitragen werden, private Investoren anzuziehen und öffentlich-private Partnerschaften in der EU zu fördern; ist angesichts der Situation auf den Finanzmärkten der Auffassung, dass die Kommission für diese Anleihen bürgen sollte;

24. fordert die Kommission auf, Maßnahmen zum Aufbau von Kapazitäten für die Nutzung innovativer Finanzinstrumente zu schaffen, damit die Beteiligung der Gebietskörperschaften, die nicht über das nötige Fachwissen verfügen, vor allem auf regionaler und lokaler Ebene, gefördert wird; begrüßt, dass die Verordnung über die Einleitung der Pilotphase der EU-Projektanleiheninitiative 2012/2013 am 6. Juli 2012 angenommen wurde, mit der Mittel in Höhe von bis zu 4,5 Mrd. EUR aus dem Privatsektor mobilisiert werden sollen, um strategisch zentrale Infrastrukturvorhaben zu finanzieren<sup>(2)</sup>; unterstützt, dass auf eine erfolgreiche Pilotphase im Zeitraum 2014-2020 eine operative Phase im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ folgen soll;

### Finanzhilfen

25. begrüßt Arbeitsprogramme als Instrumente, in denen festgelegt wird, in welcher Form Finanzhilfen für besondere Maßnahmen verwendet werden können;

<sup>(2)</sup> Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung des Beschlusses Nr. 1639/2006/EG zur Einrichtung eines Rahmenprogramms für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (2007-2013) und Verordnung (EG) Nr. 680/2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze.

26. stellt fest, dass die Bestimmungen über die Förderfähigkeit der Ausgaben, wie im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ definiert, die Umsetzung von Projekten behindern können; hält es deshalb für notwendig, Änderungen in Bezug auf die Termine und die konkrete Art der förderfähigen Ausgaben, wie Aufwendungen für die Vorbereitung, nicht erstattungsfähige Mehrwertsteuer, Erwerb von Grundstücken, vorzunehmen;

27. ist besorgt darüber, dass alle Vorschläge für Finanzhilfen einzig der Zustimmung der Mitgliedstaaten bedürfen; fordert deshalb, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften gegebenenfalls und je nach ihren rechtlichen Zuständigkeiten an der Auswahl beteiligt werden;

28. betont, dass die Empfänger angesichts der aktuellen Situation der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften nicht in der Lage sind, die Arbeiten rechtzeitig aufzunehmen; ist der Auffassung, dass die Bestimmungen über die Einstellung der Projekte deshalb nicht zu restriktiv sein und statt der von der Europäischen Kommission vorgesehenen zwei Jahre eine Frist von drei Jahren vorsehen sollten;

### **Beschaffungsmaßnahmen**

29. verweist darauf, dass die im Kohäsionsfonds vorgesehenen 10 Mrd. EUR gemäß den Vorschriften für die direkte Verwaltung verwaltet und die Aktionen nicht in der Reihenfolge ihrer Vorlage bedient werden sollten; betont, dass eine Bedienung in der Reihenfolge der Vorlage die Gefahr birgt, dass das Ungleichgewicht der Kohäsionsländer, die in Bezug auf die administrativen, personellen und finanziellen Bedingungen größere Probleme haben, noch vergrößert wird, was es manchen Mitgliedstaaten und Regionen erschweren kann, ausgereifte Projekte zu präsentieren;

30. schlägt vor, die Vorschriften über die Förderfähigkeit für die 10 Mrd. EUR, die aus dem Kohäsionsfonds übertragen werden sollen, an der Verordnung über diesen Fonds auszurichten;

### **Finanzierungsinstrumente**

31. betont, dass die finanzielle Unterstützung von Projekten unterhalb der Schwelle der transeuropäischen Netze unbeschadet der Frage der Zuständigkeit im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip stehen muss;

### **Programmplanung, Durchführung und Kontrolle**

32. unterstützt Mehrjahresarbeitsprogramme, die allen Beteiligten mitzuteilen sind; ist der Auffassung, dass gemäß den Grundsätzen der Multi-Level-Governance die Partner auf allen Ebenen in die Vorbereitung der Arbeitsprogramme einbezogen werden sollten;

### **Multi-Level-Governance**

33. betont, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften rechtlich für viele der durch die Fazilität „Connecting Europe“ abgedeckten Bereiche verantwortlich und von den Maßnahmen direkt betroffen sind, die zur Finanzierung der

transeuropäischen Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsinfrastruktur vorgeschlagen werden; hält es deshalb für erforderlich, dass die Grundsätze der Multi-Level-Governance gewahrt werden, um eine ausgewogene territoriale Entwicklung zu gewährleisten;

34. vertritt die Auffassung, dass der Vorschlag für die Fazilität „Connecting Europe“ keine Probleme in Bezug auf die Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips aufwerfen dürfte<sup>(3)</sup>; erinnert daran, dass Projekte im Rahmen der Fazilität aufgrund ihrer Größe und ihrer Auswirkungen eine transnationale Dimension aufweisen können und daher auf der am besten geeigneten Ebene – EU, national, regional oder lokal – durchgeführt werden müssen;

35. betont, dass die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften und andere einschlägige Interessenträger in die Entscheidungs- und Planungsprozesse einbezogen werden müssen, die sich in den Mitgliedstaaten mit Blick auf die Beispielliste für Projekte im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“, die finanziert werden könnten, vollziehen;

36. betont, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften möglichst früh über die Vorschläge der Fazilität „Connecting Europe“ informiert und aktiv dabei unterstützt werden sollten, diese in die Projektvorbereitung und in die territorialen Entwicklungsstrategien einzubeziehen; hält es auch für wichtig, dass alle Beteiligten in den einzelnen Regionen bei der Vorbereitung und Umsetzung künftiger Projekte im Rahmen der Fazilität zusammenarbeiten;

37. ist der Auffassung, dass bis Ende 2012 strategische Maßnahmen zur Ermutigung der regionalen und nationalen Behörden ergriffen werden sollten, damit die Listen der vorgeschlagenen Investitionen in die Energie- und Telekommunikationsinfrastruktur vorliegen, weil die einzelnen Mitgliedstaaten nur so genug Zeit haben, die Projektunterlagen vorzubereiten;

### **Verwaltung und Durchführung**

38. weist darauf hin, dass die Zutrittsschranken für neue Technologien (z.B. Infrastruktur für alternative Kraftstoffe) höher sind als für klassische Infrastrukturen, wie etwa Straße und Schiene, weswegen der Prozentsatz für die mögliche finanzielle Unterstützung von 20 % auf 50 % angehoben werden sollte;

39. betont, dass die Umsetzung der Fazilität „Connecting Europe“ durch die Exekutivagentur der Europäischen Kommission als Verwaltungsbehörde in enger Zusammenarbeit mit anderen öffentlichen Stellen erfolgen sollte; ist der Auffassung, dass zusätzliche Kosten für die Errichtung und Tätigkeit der Agentur vermieden werden sollten;

40. betont, dass Regeln für die Mittel der Fazilität „Connecting Europe“ festgelegt werden müssen, wenn einzelne Partner aus unterschiedlichen Mitgliedstaaten nicht zu einer Einigung über die Umsetzung eines konkreten Projekts gelangen können;

<sup>(3)</sup> In die AdR-Stellungnahme ist die Konsultation des Netzes für Subsidiaritätskontrolle des Ausschusses der Regionen eingeflossen. Der Bericht über diese Konsultation ist über das Internetportal des AdR abrufbar: <http://extranet.cor.europa.eu/subsidiarity/Pages/default.aspx>.

41. schlägt deshalb vor, dass die Europäische Kommission prüft, ob EVTZ sinnvollerweise zur Lösung von Problemen herangezogen werden können, die sich aufgrund unterschiedlicher nationaler Rechtsvorschriften und der Kombination verschiedener Finanzierungsquellen nach unterschiedlichen Regelungen bei der Umsetzung grenzübergreifender Projekte ergeben;

#### **Vereinbarkeit mit anderen Politikbereichen der EU – Kohäsionspolitik**

42. betont, dass für eine durchgängige Vereinbarkeit der aus den Struktur- und Kohäsionsfonds und der Fazilität „Connecting Europe“ finanzierten Projekte sowie der erwarteten Auswirkungen der Fazilität „Connecting Europe“ auf kleinere Projekte gesorgt werden muss;

43. fordert die Kommission auf, eindeutige Maßnahmen zur Gewährleistung von Koordinierung und Kompatibilität zwischen den Regelungen für die Strukturfonds zu ergreifen, vor allem im Hinblick auf das Abfassen des gemeinsamen strategischen Rahmens und der Partnerschaftsverträge, aber auch auf die Regeln für die Förderfähigkeit und die mögliche Überschneidung von geförderten Projekten;

44. weist auf die Auswirkungen der Fazilität „Connecting Europe“ auf die Raumplanung und die Strategien für die lokale und regionale Entwicklung hin und unterstützt Maßnahmen zum Aufbau von Kapazitäten, die es den regionalen und lokalen Gebietskörperschaften ermöglichen, optimale Vorbereitungen zu treffen und ausgereifte Projekte einzureichen, die von der Fazilität „Connecting Europe“ finanziert werden sollen;

45. betont, dass die operativen Programme und Regelungen für den Programmplanungszeitraum 2014-2020 rechtzeitig gebilligt werden müssen, damit die Umsetzung der Projekte Anfang des Jahres 2014 beginnen kann;

## II. ÄNDERUNGSVORSCHLÄGE

COM(2011) 665 final/3

### Änderungsvorschlag 1

Neuer Erwägungsgrund nach Erwägungsgrund 2

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
	<p><u>Die Fazilität setzt nachdrücklich auch auf Projekte, die der Schienengüterverkehrsinfrastruktur als Bindeglied zur Anbindung an die Häfen und multimodalen Plattformen und als strukturgebendes Element Vorrang geben, insbesondere in wirtschaftlicher, sozialer und territorialer Hinsicht mit dem Ziel, den Binnenmarkt voll zu nutzen und seine Anbindung an den internationalen Markt zu fördern, was zweifellos einen besseren Zugang zu den neu entstehenden Märkten ermöglicht. Diese elektrifizierten Schienennetze tragen in großem Maße zur Energieeinsparung bei und ermöglichen durch eine flexible Energieversorgung aus verschiedenen Quellen, insbesondere aus erneuerbaren Energieträgern, eine Verringerung der Abhängigkeit von Energieimporten. Darüber hinaus tragen sie zur ökologischen Nachhaltigkeit bei und stimmen somit unmittelbar mit den Zielen der Europa-2020-Strategie überein.</u></p>

#### **Begründung**

Der soziale und territoriale Zusammenhalt Europas wird in hohem Maße von der Fähigkeit der EU abhängen, ein Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Gebieten herzustellen und für hervorragende Verkehrsverbindungen unter ihnen zu sorgen. Bei der Strukturierung des EU-Gebiets durch große, ökologisch nachhaltige Verkehrsnetze ist nicht nur der Notwendigkeit der Anbindung der bereits entwickelten Gebiete Rechnung zu tragen: die Verkehrsachsen müssen als strukturgebende Elemente fungieren, von denen Impulse für die sozial und wirtschaftlich am stärksten benachteiligten Gebiete ausgehen. Der Einführung der Fazilität „Connecting Europe“ kommt auch eine Schlüsselrolle bei der Raumordnung und der Schaffung eines Gleichgewichts zwischen den Regionen zu.

#### **Allgemeine und Schlussbestimmungen**

46. unterstützt den Vorschlag der Kommission, einen stärker ergebnisorientierten Ansatz zu verfolgen, indem im Voraus vereinbarte klare und messbare Ziele und Erfolgsindikatoren herangezogen werden; hält wenige, klare und zuverlässige Indikatoren für notwendig, die allgemein gehalten, gerecht und angemessen sein und auf dem Grundsatz der Gleichbehandlung beruhen sollten; ist der Auffassung, dass die LRG deshalb strategische Planungsinstrumente benötigen, um zusätzlichen Verwaltungsaufwand für die Berichterstattung zu vermeiden, wobei auch eine Evaluierung nötig ist, die die Auswirkungen auf den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt umfasst;

47. fordert die Mitgliedstaaten auf, die für operative Programme bereitstehende technische Unterstützung stärker zu nutzen, um die Kapazitäten der lokalen und regionalen Stellen und anderer Beteiligter zur Nutzung von EU-Mitteln zu verbessern; hält es für besonders wichtig, dass auch die weniger entwickelten Mitgliedstaaten im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ unter Rückgriff auf Instrumente zur technischen Unterstützung hochwertige Projekte entwickeln und somit anderen Mitgliedstaaten gegenüber nicht im Nachteil sind, wenn es sich bei Aufrufen zur Einreichung von Vorschlägen für eine EU-Finanzierung zu bewerben gilt;

48. fordert eine genauere Definition mit Blick auf die Vorbereitung der Projektdokumentation, die Vorbereitung von Projekten, die einleitenden Verfahren und die Bewerbungen einzelner Teilnehmer (Aufteilung der Aufgaben zwischen nationalen Stellen und regionalen und lokalen Gebietskörperschaften) im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“.

**Änderungsvorschlag 2**

## Artikel 3 Buchstabe a

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
<p>Sie soll einen Beitrag leisten zu einem intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstum durch den Aufbau moderner, leistungsfähiger transeuropäischer Netze, so dass sich Vorteile für die gesamte Europäische Union hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit und des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts im Binnenmarkt ergeben und ein Umfeld geschaffen wird, das zu mehr privaten und öffentlichen Investitionen führt, indem Finanzierungsinstrumente und direkte Unterstützung der Union kombiniert und Synergien über Sektoren hinweg genutzt werden. [...]</p>	<p>Sie soll einen Beitrag leisten zu einem intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstum durch den Aufbau moderner, leistungsfähiger transeuropäischer Netze, so dass sich Vorteile für die gesamte Europäische Union hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit und des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts im Binnenmarkt ergeben und ein Umfeld geschaffen wird, das zu mehr privaten und öffentlichen Investitionen führt, indem Finanzierungsinstrumente und direkte Unterstützung der Union kombiniert und Synergien über Sektoren hinweg genutzt werden. <u>Dies gilt insbesondere für die weniger entwickelten Regionen und jene Mitgliedstaaten und Regionen, deren Pro-Kopf-BIP im Zeitraum 2007-2013 weniger als 75 % des Durchschnitts der EU-25 für den Bezugszeitraum betrug, jedoch über 75 % des BIP-Durchschnitts der EU-27 liegt, sowie für Regionen mit schweren und dauerhaften demografischen und natürlichen Nachteilen.</u> [...]</p>

**Begründung**

Siehe Ziffer 12.

**Änderungsvorschlag 3**

## Artikel 5 Absatz 2

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

**Begründung**

Siehe Ziffer 22.

**Änderungsvorschlag 4**

## Artikel 7 Absatz 2

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
<p>Im Bereich Verkehr sind nur Aktionen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien] beitragen, sowie programmunterstützende Aktionen durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union in Form von Beschaffungsmaßnahmen und Finanzierungsinstrumenten nach dieser Verordnung förderfähig. In Form von Finanzhilfen sind nur die nachstehenden Aktionen durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union nach dieser Verordnung förderfähig:</p>	<p>Im Bereich Verkehr sind nur Aktionen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien] beitragen, sowie programmunterstützende Aktionen durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union in Form von Beschaffungsmaßnahmen und Finanzierungsinstrumenten nach dieser Verordnung förderfähig. In Form von Finanzhilfen sind nur die nachstehenden Aktionen durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union nach dieser Verordnung förderfähig:</p>

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
(a) Aktionen zur Realisierung des Kernnetzes gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien], einschließlich der Einführung neuer Technologien und Innovationen gemäß Artikel 39 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];	(a) Aktionen zur Realisierung des Kernnetzes gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien], einschließlich der Einführung neuer Technologien und Innovationen gemäß Artikel 39 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];
(b) Studien zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstaben b und c der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];	(b) <u>Aktionen zur Realisierung des Gesamtnetzes gemäß Kapitel II der TEN-V-Verordnung, wenn diese zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Verkehrs oder zur</u> Beseitigung von Engpässen sowie zur Entwicklung des Kernnetzes beitragen;
(c) Aktionen zur Unterstützung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstaben a und d der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];	<del>(b)</del> (c) Studien zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstaben b und c der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];
(d) Aktionen zur Unterstützung von Verkehrsmanagementsystemen gemäß Artikel 37 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];	<del>(c)</del> (d) Aktionen zur Unterstützung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstaben a und d der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];
(e) Aktionen zur Unterstützung von Güterverkehrsdiensten gemäß Artikel 38 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];	<del>(d)</del> (e) Aktionen zur Unterstützung von Verkehrsmanagementsystemen gemäß Artikel 37 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];
(f) Aktionen zur Verringerung des Güterschienenverkehrslärms durch Nachrüstung vorhandenen Rollmaterials;	<del>(e)</del> (f) Aktionen zur Unterstützung von Güterverkehrsdiensten gemäß Artikel 38 der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [TEN-V-Leitlinien];
(g) programmunterstützende Aktionen.	<del>(f)</del> (g) Aktionen zur Verringerung des Güterschienenverkehrslärms durch <u>Erwerb neuen rollenden Materials und</u> Nachrüstung vorhandenen Rollmaterials;
	<del>(g)</del> (h) programmunterstützende Aktionen.

### Änderungsvorschlag 5

#### Artikel 7 Absatz 4

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Im Bereich der Telekommunikation sind alle Aktionen zur Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und programmunterstützende Aktionen, die im Anhang der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [INFSO-Leitlinien] aufgeführt sind, durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union in Form von Finanzhilfen, Beschaffungsmaßnahmen und Finanzierungsinstrumenten nach dieser Verordnung förderfähig.	Im Bereich der Telekommunikation sind alle Aktionen zur Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und programmunterstützende Aktionen, die im Anhang der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 [INFSO-Leitlinien] aufgeführt sind, durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union in Form von Finanzhilfen, Beschaffungsmaßnahmen und Finanzierungsinstrumenten nach dieser Verordnung förderfähig. <u>Die verfügbaren Mittel können insbesondere von den Mitgliedstaaten und Regionen genutzt werden, um Breitbandförderprogramme finanziell zu hinterlegen.</u>

### Begründung

In Artikel 2 Absatz 9 des Verordnungsvorschlags wird klargestellt, dass auch öffentliche Stellen als (unmittelbare) Empfänger von Zuschüssen in Betracht kommen. Dies ist zu begrüßen. Die verfügbaren Mittel sollten auch den Mitgliedstaaten und Regionen zur Verfügung stehen, um Breitbandförderprogramme finanziell zu hinterlegen.

**Änderungsvorschlag 6**

Artikel 8 Absatz 2

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Ausgaben können ab dem Zeitpunkt der Einreichung eines Antrags auf finanzielle Unterstützung förderfähig sein. [Ausgaben für Aktionen, die sich aus Vorhaben ergeben, die in das erste Mehrjahresprogramm aufgenommen wurden, können ab dem 1. Januar 2014 förderfähig sein.]	Ausgaben können ab dem Zeitpunkt der Einreichung eines Antrags auf finanzielle Unterstützung förderfähig sein. [Ausgaben für Aktionen, die sich aus Vorhaben ergeben, die in das erste Mehrjahresprogramm aufgenommen wurden, können ab dem 1. Januar 2014 förderfähig sein.] <u>Die Kosten für die Vorbereitung von Übergangprojekten aus dem Programmplanungszeitraum 2007-2013 sind förderfähig.</u>

**Begründung**

Siehe Ziffer 26.

**Änderungsvorschlag 7**

Artikel 8 Absatz 6

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Ausgaben im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken sind keine förderfähigen Kosten.	Ausgaben im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken sind <del>keine förderfähigen Kosten</del> <u>bis zu einem Anteil von 10 % der Gesamtinvestitionen des Projekts förderfähig.</u>

**Begründung**

Siehe Ziffer 26.

**Änderungsvorschlag 8**

Artikel 8 Absatz 7

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Mehrwertsteuern sind keine förderfähigen Kosten.	<u>Nicht erstattungsfähige</u> Mehrwertsteuern sind <del>keine</del> förderfähigen Kosten.

**Begründung**

Siehe Ziffer 26.

**Änderungsvorschlag 9**

Artikel 9 Absatz 1

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Vorschläge können von einem oder mehreren Mitgliedstaaten, internationalen Organisationen, gemeinsamen Unternehmen oder öffentlichen oder privaten Unternehmen oder Einrichtungen, die in Mitgliedstaaten niedergelassen sind, eingereicht werden.	Vorschläge können von einem oder mehreren Mitgliedstaaten, internationalen Organisationen, gemeinsamen Unternehmen <u>wie EVTZ</u> oder öffentlichen oder privaten Unternehmen oder Einrichtungen, die in Mitgliedstaaten niedergelassen sind, eingereicht werden.

**Begründung**

Siehe Ziffer 27.

**Änderungsvorschlag 10**

Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
hinsichtlich Finanzhilfen für Arbeiten: i) Eisenbahn und Binnenwasserstraßen: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens	hinsichtlich Finanzhilfen für Arbeiten: i) Eisenbahn und Binnenwasserstraßen: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
20 % der förderfähigen Kosten; der Finanzierungssatz kann für Aktionen zur Beseitigung von Engpässen auf 30 % erhöht werden; der Finanzierungssatz kann für Aktionen bezüglich grenzübergreifender Abschnitte auf 40 % erhöht werden;	20 % der förderfähigen Kosten; der Finanzierungssatz kann für Aktionen zur Beseitigung von Engpässen auf 30 % erhöht werden; der Finanzierungssatz kann für <u>Aktionen bezüglich grenzübergreifender Abschnitte und für besondere Aktionen zur Verbesserung der Interoperabilität innerhalb kurzer Frist</u> auf 40 % erhöht werden;
[...]	[...]

### Begründung

In manchen Ländern, wie Spanien, erfordert die Verwirklichung der europäischen Standards für die Interoperabilität im Schienenverkehr größere Anstrengungen, weil die Ausgangslage anders ist, u.a. mit einer anderen Spurweite und einem anderen Elektrifizierungssystem. In dieser Hinsicht wird es für unerlässlich erachtet, Aktionen Vorrang zu geben, mit denen die Interoperabilität tatsächlich in Gang kommt, sodass Betreiber auf den Plan treten, sich ein Gefüge von Verkehrs- und Logistikunternehmen bildet, die die entworfenen Netze nutzen sollen, das passende rollende Material bereitgestellt wird usw. Die zeitlich gut vorangekommene Einführung technischer Lösungen wie des „dritten Drahtes“ (oder „dritten Gleises“, eines Dreischienengleises, das zwei unterschiedliche Spurweiten erlaubt), auf vorhandenen Trassen wird interoperable Verkehrsdienste ermöglichen, ohne dass auf die Fertigstellung von Korridoren gewartet werden muss, die speziell auf diese Standards ausgelegt sind. Das Warten könnte bedeuten, dass diese Dienste erst nach 2020 effektiv bereitstehen. Unter solchen Maßnahmen wären auch Aktionen zu berücksichtigen, die zur Erreichung der völligen Interoperabilität der definierten Korridore wie ein Keim wirken und nach und nach ergänzt werden. Deshalb sind sie in den Finanzierungsinstrumenten vorrangig zu berücksichtigen. Eine Möglichkeit wäre, diesen Maßnahmen den gleichen Rang wie grenzübergreifenden Abschnitten zu geben. Dieser Vorschlag steht auch im Einklang mit Ziffer 18 der Begründung der Stellungnahme, denn im Eisenbahnbereich ist Spanien wegen der anderen Spurweite eine der „schwächsten Regionen und der Regionen mit den meisten Problemen“. Außerdem steht der Vorschlag im Einklang mit Ziffer 27, denn Spanien gehört mit seinem konventionellen Eisenbahnnetz mit anderer Spurweite zur Gruppe der „Regionen mit Entwicklungsrückständen“.

### Änderungsvorschlag 11

Artikel 10 Absatz 4 Buchstabe a

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Aktionen im Bereich Breitbandnetze: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens 50 % der förderfähigen Kosten;	Aktionen im Bereich Breitbandnetze: die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union beträgt höchstens <del>50</del> 85 % der förderfähigen Kosten;

### Begründung

Der Ausbau der Breitbandnetze in dünn besiedelten Gebieten erfordert große Investitionen, und das Interesse der Wirtschaftsteilnehmer an einer Ausweitung ihrer Wirtschaftstätigkeit in diesen Gebieten ist gering oder gar nicht vorhanden. So wird es für die Telekommunikationsbranche bei der vorgeschlagenen Höhe der Kofinanzierung schwierig, die in der Digitalen Agenda für Europa anvisierten Ziele im Hinblick auf die Gewährleistung des Zugangs zu Breitbandverbindungen zu erreichen.

### Änderungsvorschlag 12

Artikel 10 Absatz 5

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Die oben genannten Kofinanzierungssätze können um bis zu 10 Prozentpunkte angehoben werden für Aktionen, die sektorübergreifende Synergien aufweisen, Ziele bezüglich der Abschwächung des Klimawandels erreichen, die Klimaresistenz erhöhen oder die Treibhausgasemissionen verringern. Diese Anhebung gilt nicht für in Artikel 11 genannte Kofinanzierungssätze.	Die oben genannten Kofinanzierungssätze können um bis zu 10 Prozentpunkte angehoben werden für Aktionen, die sektorübergreifende Synergien aufweisen, Ziele bezüglich der Abschwächung des Klimawandels erreichen, die Klimaresistenz erhöhen oder die Treibhausgasemissionen verringern, <u>sowie für Investitionen in weniger entwickelten Regionen sowie Mitgliedstaaten und Regionen, deren Pro-Kopf-BIP im Zeitraum 2007-2013 weniger als 75 % des Durchschnitts der EU-25 für den Bezugszeitraum betrug, jedoch über 75 % des BIP-Durchschnitts der EU-27 liegt, und für Investitionen in Regionen mit schweren und dauerhaften demografischen und natürlichen Nachteilen</u> . Diese Anhebung gilt nicht für in Artikel 11 genannte Kofinanzierungssätze.

**Begründung**

Es ist eine differenzierte Behandlung sowohl der weniger entwickelten Regionen als auch derjenigen Regionen erforderlich, die demografische und natürliche Nachteile schwerwiegender und dauerhafter Art aufweisen, denn all diese Kriterien sind für die Regionalentwicklung bedeutsam und müssen daher bei der Bewertung der Kofinanzierungsätze in gleicher Weise berücksichtigt werden. So hat denn die Europäische Kommission in ihren Vorschlag für eine Verordnung über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung für den nächsten Programmplanungszeitraum auch besondere Bestimmungen dahingehend vorgesehen, dass die spezifischen Schwierigkeiten der Regionen mit den genannten territorialen Merkmalen besonders berücksichtigt werden müssen, gestützt auf Artikel 174 AEUV.

**Änderungsvorschlag 13**

Artikel 11 Absatz 2

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Die für den Bereich Verkehr nach dieser Verordnung geltenden Bestimmungen gelten ebenfalls für diese spezifischen Aufrufe. Bei der Durchführung der Aufrufe ist denjenigen Vorhaben größtmögliche Priorität einzuräumen, die die nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds einhalten.	Die für den Bereich Verkehr nach dieser Verordnung geltenden Bestimmungen gelten ebenfalls für diese spezifischen Aufrufe. Bei der Durchführung der Aufrufe <del>ist denjenigen Vorhaben größtmögliche Priorität einzuräumen, die</del> <u>sind die nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds <u>zumindest bis zur Halbzeitüberprüfung des Mehrjahresarbeitsprogramms</u> einzuhalten. <u>Erforderlichenfalls könnten zusätzliche Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen für diejenigen Mitgliedstaaten organisiert werden, die vom Kohäsionsfonds gefördert werden können und denen eine erfolgreiche Bewerbung um Projekte bislang Schwierigkeiten bereitet.</u></u>

**Begründung**

Siehe Ziffer 7.

**Änderungsvorschlag 14**

Artikel 12 Absatz 1

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Die Kommission streicht – außer in hinreichend begründeten Fällen – die finanzielle Unterstützung für Aktionen, die nicht innerhalb eines Jahres nach dem in den Bedingungen für die Bewilligung der finanziellen Unterstützung genannten Anfangstermin angelaufen sind.	Die Kommission streicht – außer in hinreichend begründeten Fällen – die finanzielle Unterstützung für Aktionen, die nicht innerhalb <del>eines Jahres</del> <u>von zwei Jahren</u> nach dem in den Bedingungen für die Bewilligung der finanziellen Unterstützung genannten Anfangstermin angelaufen sind.

**Begründung**

Dies schafft die erforderliche zusätzliche Flexibilität, damit die Empfänger Schwierigkeiten bei der Umsetzung bewältigen können.

**Änderungsvorschlag 15**

Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe c

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
nach einer Evaluierung des Projektfortschritts, insbesondere im Fall größerer Verzögerungen bei der Durchführung der Aktion.	nach einer Evaluierung des Projektfortschritts, insbesondere im Fall größerer Verzögerungen bei der Durchführung der Aktion, <u>die auf die Empfänger zurückzuführen sind.</u>

**Begründung**

Siehe Ziffer 28.

**Änderungsvorschlag 16**

Artikel 12 Absatz 3

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Die Kommission kann die Rückzahlung der erteilten Finanzhilfe verlangen, falls zwei Jahre nach dem in den Bedingungen für die Bewilligung der Finanzhilfe genannten Fertigstellungstermin die Durchführung der Aktion, für die die Finanzhilfe gewährt wurde, noch nicht abgeschlossen ist.	Die Kommission kann die Rückzahlung der erteilten Finanzhilfe verlangen, falls <del>zwei</del> <u>drei</u> Jahre nach dem in den Bedingungen für die Bewilligung der Finanzhilfe genannten Fertigstellungstermin die Durchführung der Aktion, für die die Finanzhilfe gewährt wurde, noch nicht abgeschlossen ist.

**Begründung**

Siehe Ziffer 28.

**Änderungsvorschlag 17**

Artikel 12 Absatz 4

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Bevor die Kommission einen der in den Absätzen 1, 2 und 3 vorgesehenen Beschlüsse fasst, prüft sie den jeweiligen Fall und informiert die betroffenen Empfänger, so dass diese innerhalb einer bestimmten Frist Stellung nehmen können.	Bevor die Kommission einen der in den Absätzen 1, 2 und 3 vorgesehenen Beschlüsse fasst, prüft sie den jeweiligen Fall und informiert die betroffenen Empfänger, so dass diese innerhalb <del>einer bestimmten Frist</del> <u>von mindestens drei Monaten</u> Stellung nehmen können.

**Begründung**

Siehe Ziffer 28.

**Änderungsvorschlag 18**

Artikel 17 Absatz 1

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
Die Kommission nimmt Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogramme für jeden Sektor an. Die Kommission kann auch Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogramme annehmen, die für mehr als einen Sektor gelten. Die betreffenden Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren des Artikels 24 Absatz 2 erlassen.	Die Kommission nimmt Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogramme für jeden Sektor an. <u>Die Kommission bezieht kompetente Partner unter Wahrung des Grundsatzes der Multi-Level-Governance in die Vorbereitung der Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogramme ein.</u> Die Kommission kann auch Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogramme annehmen, die für mehr als einen Sektor gelten. Die betreffenden Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren des Artikels 24 Absatz 2 erlassen.

**Begründung**

Siehe Ziffer 32.

**Änderungsvorschlag 19**

Artikel 17 neuer Absatz 8

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
	<u>Die Kommission unterstützt im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ Aktionen, bei denen neue Technologien zum Einsatz kommen, da hierbei die Zutrittsschranken höher sind als für klassische Infrastrukturen, wie etwa Straße und Schiene, weswegen der Prozentsatz für die mögliche finanzielle Unterstützung von 20 % auf 50 % angehoben werden sollte.</u>

**Begründung**

Die Zutrittschranken für neue Technologien (z.B. Infrastruktur für alternative Kraftstoffe) sind höher als für klassische Infrastrukturen, wie etwa Straße und Schiene. Sie sind Teil der neuen TEN V-Leitlinien, zu ihrer Finanzierung wird jedoch im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ nichts ausgesagt. Die Finanzierung solcher Projekte ist schwieriger. Andererseits fördern sie die Unabhängigkeit vom Erdöl und das Ziel des Verkehrsweißbuchs, die Zahl der mit herkömmlichen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeuge in Städten bis 2030 zu halbieren. Wir halten es daher nicht für gerechtfertigt, den Fördersatz für Innovationen im Verkehrsbereich auf 20 % zu begrenzen (der somit der geringste Fördersatz für alle Verkehrsträger ist).

**Änderungsvorschlag 20**

Artikel 17 neuer Absatz 9

Kommissionsvorschlag	Änderungsvorschlag des AdR
	<u>Die Kommission unterstützt im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ (und eventuell im Rahmen des Kohäsionsfonds) Aktionen zur Stärkung der institutionellen Kapazität und der Effizienz öffentlicher Verwaltungen und öffentlicher Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Durchführung von Projekten, mit denen die Ziele der Fazilität „Connecting Europe“ umgesetzt werden.</u>

**Änderungsvorschlag 21**

Artikel 26 Absatz 1

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

**Begründung**

Siehe Ziffer 46.

Brüssel, den 19. Juli 2012

Die Präsidentin  
des Ausschusses der Regionen  
Mercedes BRESSO