



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 19.10.2011
KOM(2011) 659 endgültig

2011/0301 (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**

{SEK(2011) 1237 endgültig}

{SEK(2011) 1239 endgültig}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Zu Zeiten einer angespannten Haushaltslage bedarf es dringend innovativer Lösungen, um einen größeren Anteil des privaten Sparvermögens zu mobilisieren und die Palette der für Infrastrukturvorhaben verfügbaren Finanzierungsinstrumente, insbesondere in den Bereichen Energie, Verkehr und IKT, zu erweitern. Wegen der begrenzten Möglichkeiten zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten müssen alternative Wege der Fremdfinanzierung entwickelt werden. Für wirtschaftlich vielversprechende Infrastrukturprojekte sollte es die Regel sein, EU-Mittel in Partnerschaften mit dem Kapitalmarkt- und dem Bankensektor zu kombinieren, insbesondere über die nach dem Vertrag als Finanzinstitut der EU eingerichtete Europäische Investitionsbank (EIB).

a) Die Europa-2020-Projektanleiheninitiative im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ (2014-2020)

Am 29. Juni 2011 verabschiedete die Europäische Kommission ihren Vorschlag für den mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) 2014-2020. Einer der zentralen Beschlüsse war es, Finanzhilfen für Verkehrs-, Energie- und IKT-Infrastruktur in einem gemeinsamen Rechtsrahmen, der Fazilität „Connecting Europe“, zusammenzufassen:

„Die Kommission schlägt daher die Schaffung einer Fazilität „Connecting Europe“ vor, durch die der von der EU benötigte Infrastrukturausbau beschleunigt werden könnte. (...) Aus der Fazilität „Connecting Europe“ könnten vorab ermittelte Verkehrs-, Energie- und IKT-Infrastrukturen von EU-Interesse sowie physische und IT-Infrastrukturen nach Maßgabe der Kriterien für eine nachhaltige Entwicklung finanziert werden.“¹

Gemäß diesem Beschluss wird die Kommission eine neue Verordnung zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ vorschlagen. Die Europa-2020-Projektanleiheninitiative wird Teil einer Reihe von Risikoteilungsinstrumenten sein, die neben Eigenkapitalinstrumenten und Finanzhilfen für die Fazilität genutzt werden können.

Mit der Fazilität wird ein langfristiger Rahmen geschaffen, der gewährleistet, dass Energie-, Verkehrs- und Telekommunikationsprojekte fristgerecht und effizient entwickelt und durchgeführt werden. Eine umfassende Strategie mit einer Liste nach Priorität geordneter Infrastrukturprojekte² bietet die Chance, mehr private Finanzmittel zu erschließen und gleichzeitig zur Vollendung des Binnenmarkts beizutragen.

Finanzierungsinstrumente sind notwendig, um bestimmte Hindernisse, die den Fluss von Krediten und Beteiligungskapital unterbinden, abzubauen. Sie dienen hauptsächlich der Mobilisierung und Erleichterung von Projektfinanzierungen durch den Privatsektor. Zugleich wird durch verstärkte Investitionen in Infrastrukturprojekte die globale Entwicklung der Finanzmärkte nach der Krise angeregt, die wirtschaftliche Erholung beschleunigt und das Wachstum gefördert. Im Zeitraum 2014-2020 wird die Europa-2020-Projektanleiheninitiative integraler Bestandteil der Risikoteilungsinstrumente der Fazilität „Connecting Europe“ sein.

¹ KOM(2011) 500 endg.

² KOM(2011) 500: „Ein Haushalt für Europa“ und entsprechende Arbeitsunterlagen der Kommissionsdienststellen.

Die Instrumente dieser Fazilität können auch auf andere Sektoren wie soziale Infrastruktur, erneuerbare Energiequellen oder bestimmte Raumfahrtprojekte ausgeweitet werden, sofern sie die entsprechenden wirtschaftlichen und finanziellen Kriterien erfüllen. Zudem wird die Kommission sich um die Einbeziehung weiterer Partner bemühen, z. B. andere internationale Finanzinstitute oder Institutionen der Mitgliedstaaten mit öffentlichen Aufgaben, die sich an den Finanzierungsinstrumenten nach 2013 beteiligen.

b) Europa-2020-Projektanleihen: Pilotphase 2012-2013

Das Hauptziel der Pilotphase 2012-2013 besteht darin, die für 2014-2020 geplante Betriebsphase der Initiative im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ vorzubereiten und sofort Fördermittel für Infrastrukturvorhaben bereitzustellen.

Angesichts der Sparmaßnahmen in den Mitgliedstaaten besteht das Risiko, dass Infrastrukturprojekte von EU-Interesse nicht mit der für die Erreichung der Europa-2020-Ziele erforderlichen Geschwindigkeit durchgeführt und dadurch die wirtschaftliche Erholung und das Wachstum in der EU beeinträchtigt werden.

Darüber hinaus haben die Banken während der Finanzkrise auf Liquiditätsprobleme und höhere Risiken mit einer Verkürzung der Darlehenslaufzeiten, höheren Zinsen und restriktiveren Konditionen für Infrastrukturprojekte reagiert. Trotz Anzeichen einer Erholung der Fremdkapitalmärkte ist die Beschaffung langfristiger Kreditfinanzierungen für Infrastrukturprojekte nach wie vor ausgesprochen schwierig. Die potenzielle Bedeutung der Anleihemärkte als Kapitalquelle hat somit zugenommen. Wegen fehlender öffentlicher Kreditverbesserungsmaßnahmen wurden jedoch in den letzten Jahren keine Projektanleihen in den Bereichen TEN-V, TEN-E und Breitbandversorgung ausgegeben. Solange Infrastrukturprojekte Merkmale und Risiken aufweisen, die ihre Vorbereitung und Durchführung erschweren und viel Zeit in Anspruch nehmen, beispielsweise bei Neuerschließungen, Unsicherheit hinsichtlich der künftigen Einnahmen oder aufgrund regionaler Faktoren wie nationale Verschuldung oder grenzübergreifende Auswirkungen, werden solche Vorhaben für Kapitalmarktanleger weiterhin uninteressant sein.

Aus diesen Gründen und um zur Vollendung des Binnenmarktes beizutragen, wird eine Pilotphase für die Europa-2020-Projektanleiheninitiative in den Bereichen Verkehr, Energie und Breitbandversorgung vorgeschlagen. Die Initiative dient der Mobilisierung von Investitionen in für Wachstum und Beschäftigung relevanten Bereichen. Der dringende Bedarf an großen Infrastrukturinvestitionen und lange Projektvorlaufzeiten erfordern umgehende Maßnahmen, um der Finanzknappheit zu begegnen und darüber hinaus auf den von der öffentlichen Konsultation ausgehenden Impulsen aufzubauen und so das Vertrauen der Investoren zu stärken.

Mit der Europa-2020-Projektanleiheninitiative soll die Kreditqualität so weit verbessert werden, dass Kapitalmarktinvestoren angezogen werden und mit infrastrukturprojektgebundenen Anleihen eine neue Anlageklasse entsteht. Vor dem Hintergrund wirtschaftlicher Erholung und wachstumsfördernder Maßnahmen muss die Initiative in einer Phase beginnen, in der die Kapitalmarktinvestoren beginnen, nach alternativen langfristigen und ertragsstabilen Investitionsmöglichkeiten Ausschau zu halten. Damit die Finanzierungsinstrumente im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ effizienter eingesetzt werden können, ist eine Pilotphase notwendig, um die Konzeption der Instrumente zu optimieren und die Investitionsbereitschaft für die Zeit nach 2013 anzuregen.

Auch bei einer nur eingeschränkten Pilotphase hinsichtlich ihres Umfangs, der verfügbaren Finanzmittel und der Zahl der Projekte, die gefördert werden können, wird davon ausgegangen, dass das Marktverhalten stimuliert wird und die generelle Akzeptanz von Fremdmittelfinanzierungen bei Infrastrukturprojekten zunimmt und so die Grundlage für eine umfassende Einführung im Zeitraum 2014-2020 geschaffen wird.

Die Initiative bietet einen EU-Mehrwert, da der Problematik einer Fragmentierung des Binnenmarkts, die sich bei einer entsprechenden Initiative auf Ebene der Mitgliedstaaten stellen würde, entgegenwirkt wird. Die Initiative, die Bankdarlehen eher ergänzen als ersetzen wird, stellt somit eine wettbewerbsfähige Alternative für langfristige Kreditfinanzierungen von Infrastrukturprojekten dar. Die Nutzung von Privatkapital über EU-Finanzierungsinstrumente beeinträchtigt nicht die Gewährung begrenzter Finanzhilfen für Projekte, für die nicht genügend privates Kapital mobilisiert werden kann..

In der Pilotphase würde die Kommission insbesondere mit der EIB zusammenarbeiten, um die Initiative im Hinblick auf ihre Umsetzung ab 2014 optimal auszugestalten. Die Erfahrungen aus der Pilotphase würden es Investoren und Projektträgern ermöglichen, sich mit der Struktur von Projektanleihen vertraut zu machen, und könnten für etwaige künftige Initiativen genutzt werden. Um eine möglichst große Wirkung zu entfalten, könnten auch kurz vor der Zuschlagserteilung stehende Projekte im Hinblick auf eine Refinanzierung während oder unmittelbar nach der Bauphase einbezogen werden. In der Pilotphase würde die Initiative mit der EIB durchgeführt, wenngleich in der Phase nach 2013 noch weitere Partner hinzugezogen würden.

Die EU hat bereits im geltenden mehrjährigen Finanzrahmen gemeinsam mit der EIB ein Risikoteilungsinstrument eingeführt, das so genannte Kreditgarantieinstrument für TEN-Verkehrsprojekte (*Loan Guarantee Instrument for TEN-Transport Projects, LGTT*). Die Risikoteilungsmechanismen und Arbeitsmethoden der Initiative werden sich an denen des LGTT orientieren, wobei der Anwendungsbereich auf Energie und Telekommunikation ausgeweitet würde. Ähnlich wie beim LGTT würde der EU-Beitrag zur gemeinsamen Risikoteilung mit der EIB verwendet. Aufgrund der Gemeinsamkeiten wird bei der Projektanleiheninitiative eine Multiplikatorwirkung von 15 - 20 erwartet.

Da nur wenig Zeit zur Verfügung steht, ersucht die Kommission das Parlament und den Rat, den Vorschlag über eine Pilotphase so rasch wie möglich anzunehmen.

2. ERGEBNISSE DER ANHÖRUNG INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNGEN

Am 28. Februar 2011 wurde eine öffentliche Konsultation über die wesentlichen Grundsätze der Initiative eingeleitet. Zudem wurden auf einer Konferenz am 11. April 2011 die Vor- und Nachteile der geplanten Maßnahme erörtert. Am Ende der Konsultation waren über 100 Beiträge aus verschiedenen Sektoren eingegangen.

Die Projektanleiheninitiative wurde von den Interessengruppen begrüßt. Die Rückmeldungen zu den angestrebten Zielen waren positiv und unter den Akteuren herrscht der Eindruck, dass die Finanzierung von Infrastruktur über die Anleihemärkte als Fremdkapitalquelle in einer für institutionelle Anleger interessanten Weise gefördert und erleichtert wird. Der vorgeschlagene Mechanismus und das angestrebte Rating A/A- werden für geeignet erachtet.

Aufgrund geringerer Finanzierungskosten und längerer Laufzeiten werden die Auswirkungen der Initiative eher günstig eingeschätzt, wobei nur 2 % der Befragten keinen Rückgang der Finanzierungskosten erwarten und die Übrigen schlimmstenfalls von einem neutralen und im Idealfall von einem positiven Effekt ausgehen.

Die meisten der Befragten, die sich zum Umfang der Kreditqualitätsverbesserung äußerten, halten entsprechende Instrumente für 20 % der vorrangigen Schuld für ausreichend, während einige diesen Wert für die betrachteten Sektoren, d. h. TEN-V, TEN-E und IKT, auf 10 - 20 % herabstufen. Fast alle Akteure sind der Meinung, dass die zu finanzierenden Kernvorhaben aus diesen drei Sektoren stammen sollten. Ein Viertel der Befragten befürwortet die Einbeziehung von sozialer Infrastruktur und ein Fünftel meint, dass auch erneuerbare Energiequellen unterstützt werden sollten. Solche Projekte fallen jedoch nicht in die Bereiche TEN-V, TEN-E und IKT und werden zu einem späteren Zeitpunkt berücksichtigt.

Unterschiedliche Auffassungen herrschen zu der Frage einer einzigen Kreditkontrollstelle. Die Kommission wird in diesem Punkt deshalb keine Vorgaben machen, allerdings Investoren, Projektträger und andere Akteure dazu ermutigen, für alle Seiten annehmbare Vereinbarungen zu treffen.

Generell wird durch die Stellungnahmen bestätigt, dass die Kommission und die EIB auf dem Gebiet der Projektfinanzierung einen wichtigen Marktbedarf festgestellt haben, so dass die Initiative bei richtiger Planung ein Erfolg sein wird.

Bei der Folgenabschätzung wurden eine Reihe potenzieller regulatorischer Hemmnisse im Beschaffungswesen und bei den Kapitalmarktvorschriften festgestellt. Die Kommission wird sich mit diesen Fragen weiter beschäftigen, um gegebenenfalls geeignete Lösungen zu finden. Allerdings herrscht der Eindruck, dass diese Faktoren die Pilotphase zwar verlangsamen könnten, aber nicht beeinträchtigen werden. Da in Europa kein wirklicher Markt für projektgebundene Anleihen besteht, muss nach Auffassung der Akteure so rasch wie möglich mit der Initiative begonnen werden.

Unter der Berücksichtigung, dass es auf europäischer Ebene noch kein projektgebundenes sektorübergreifendes Finanzierungsinstrument für Infrastruktur gibt, könnten im Rahmen der Pilotphase 2012-2013 auch die Konzeption und Marktakzeptanz getestet werden, damit das Instrument im Rahmen der CEF 2014-2020 größere Wirkung entfaltet. In der Pilotphase läge der Schwerpunkt auf bereits relativ weit fortgeschrittenen Projekten³, so dass die Umsetzung beschleunigt und die Erstellung einer Projektpakets erleichtert wird. Um entsprechende Erfahrungen zu sammeln und die rasche Einführung nach 2013 zu gewährleisten, ist die EIB bereit, parallel zum Rechtsetzungsprozess (d. h. vor dem formellen Beschluss) an konkreten Vorhaben zu arbeiten, so dass bereits 2012 die ersten Geschäfte abgewickelt sind.

Nach der Anhörung mit dem Ausschuss für Folgenabschätzung am 31. August 2011 gab dieser am 2. September 2011 seine Stellungnahme ab. Anhand der ausgesprochenen Empfehlungen wurde der Bericht mit folgenden Eckpunkten neu gefasst:

Die Folgenabschätzung untersucht die aktuelle Marktsituation und ist mit der Folgenabschätzung zum CEF-Vorschlag verknüpft. Diese enthält weitere

³ Z. B. Projekte kurz vor Zuschlagserteilung und/oder Refinanzierung von Projekten in der Bauphase.

Hintergrundinformationen über die möglichen CEF-Instrumente, Finanzierungslücken und Marktdefizite, die sich auf die derzeitigen Infrastrukturinvestitionen auswirken. In der ersten Option wird der Status quo untersucht, d. h. die Fortsetzung der laufenden Förderprogramme für den Energie- und Verkehrsbereich sowie der Programme und Finanzierungsinstrumente für Verkehr. Option 2 betrifft rechtliche Anreize, und in Option 3 wird die Projektanleiheninitiative untersucht. Dabei wurden die möglichen Risiken berücksichtigt, die die Umsetzung der Initiative verhindern könnten, und der als Multiplikatorwirkung zu erwartende messbare Nutzen bestimmt. Zudem werden Aspekte genannt, die die rechtlichen Rahmenbedingungen für langfristige Investitionen betreffen, z. B. Beschaffungsmaßnahmen, Solvabilität II und Eigenkapitalanforderungen.

3. RECHTLICHE ELEMENTE DES VORSCHLAGS

3.1. Rechtsgrundlage

Der Vorschlag ist auf die europäischen Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsnetze ausgerichtet und sieht unter anderem eine Änderung der Verordnung Nr. 680/2007 vor. Er basiert daher auf deren Rechtsgrundlage, d. h. Artikel 172 und Artikel 173 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

3.2. Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag entspricht dem Subsidiaritätsprinzip, da eine EU-Verordnung zur Finanzierung von TEN-Vorhaben mit Projektanleihen am besten geeignet ist, um auf verwaltungstechnisch effiziente Weise private Finanzmittel in großem Umfang zu mobilisieren, und die Multiplikatorwirkung des EU-Beitrags bezogen auf die Gesamtinvestitionen auf 15 - 20 geschätzt wird. Ziel ist es, die EU-Mittel optimal einzusetzen und damit die Wirksamkeit von Maßnahmen der EU und der Mitgliedstaaten zu steigern.

Der Vorschlag steht auch mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im Einklang, da der Verordnungsentwurf nicht über das zur Verwirklichung seiner Ziele erforderliche Maß hinausgeht.

Im Gegensatz zum ausschließlich auf Verkehrsprojekte ausgerichteten LGTT werden die Europa-2020-Projektanleihen das erste Finanzierungsinstrument der EU sein, mit dem in verschiedenen Sektoren Infrastrukturprojekte mit ähnlichem Finanzierungsbedarf gefördert und größere Vorteile in Bezug auf Markteffekt, Verwaltungseffizienz und Ressourcennutzung erzielt werden. Den Akteuren des Infrastruktursektors, u. a. Kreditgeber, Behörden, Bauunternehmen und Betreiber, wird damit ein kohärentes EU-Finanzierungsinstrument an die Hand gegeben.

3.3. Detaillierte Erläuterung des Vorschlags

Um die Pilotphase während des aktuellen mehrjährigen Finanzrahmens starten zu können, müssen der Beschluss Nr. 1639/2006/EG⁴ des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines Rahmenprogramms für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (2007-2013) und die Verordnung (EG) Nr. 680/2007⁵ des Europäischen Parlaments und des Rates über die

⁴ ABl. L 310 vom 9.11.2006, S. 15.

⁵ ABl. L 162 vom 22.6.2007, S. 1.

Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze wie folgt geändert werden:

Mit dem Beschluss Nr. 1639/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates wurde ein Rahmenprogramm für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation geschaffen, das auch IKT einschließt. Die Änderung ist notwendig, damit die Europa-2020-Projektanleiheninitiative im Bereich der IKT, insbesondere Hochgeschwindigkeits-Breitbandverbindungen, eingeleitet werden kann.

Artikel 1 Absatz 1 des Vorschlags fügt in Artikel 26 Absatz 2 Buchstabe b des CIP-Beschlusses die Bezeichnung „Breitband“ hinzu. Diese Betonung erscheint notwendig, da mit den unter den CIP-Beschluss fallenden Infrastrukturprojekten Hochgeschwindigkeitsbreitbandnetze ausgebaut werden sollen.

Artikel 1 Absatz 2 ersetzt Artikel 31 Absatz 2 des CIP-Beschlusses und es wird eine Definition des Risikoteilungsinstruments für Projektanleihen hinzugefügt. Auf diese Weise können in der Pilotphase der Initiative IKT-Projekte gefördert werden. Das Instrument soll bis zum 31. Dezember 2014 verfügbar sein. Die Haftung aus dem EU-Haushalt ist klar auf die Höhe der eingestellten Mittel begrenzt, das Restrisiko wird von der EIB getragen.

Artikel 1 ermöglicht zudem die Übertragung von bis zu 20 Mio. EUR aus dem IKT-Budget zugunsten von Europa-2020-Projektanleihen.

Gegenstand der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates ist die Festlegung von Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze sowie die Schaffung des Risikoteilungsinstruments „Kreditgarantieinstrument für TEN-Verkehrsprojekte“ (LGTT). Diese Verordnung muss ebenfalls geändert werden, damit die EU die im Rahmen des LGTT bereits bestehende Risikopartnerschaft mit der EIB anpassen kann und der EIB die Unterstützung von Anleihefinanzierungen im Rahmen der Initiative ermöglicht wird.

Artikel 2 Absatz 1 des Vorschlags ändert somit Artikel 2 der Verordnung Nr. 680/2007 und fügt Definitionen für das Risikoteilungsinstrument und die Kreditverbesserung für Projektanleihen hinzu. Dadurch können in der Pilotphase der Initiative Verkehrs- und TEN-E-Projekte gefördert werden.

Artikel 2 Absatz 2 des Vorschlags ändert Artikel 4 der Verordnung Nr. 680/2007 und sieht vor, dass Anträge auf das Risikoteilungsinstrument für Projektanleihen an die EIB zu richten sind, wie dies beim LGTT bereits der Fall ist.

Artikel 2 Absatz 3 des Vorschlags ermöglicht die Übertragung von bis zu 200 Mio. EUR aus dem Kreditgarantieinstrument für TEN-Verkehrsprojekte (LGTT) und weiteren 10 Mio. EUR aus dem TEN-E-Haushalt zugunsten von Europa-2020-Projektanleihen. Die Haftung aus dem EU-Haushalt ist klar auf die Höhe der eingestellten Mittel begrenzt, das Restrisiko wird von der EIB getragen.

Um eine rasche Anwendung zu ermöglichen, soll die Verordnung gemäß Artikel 3 des Vorschlags am Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft treten.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die Initiative wird ausschließlich durch Umschichtungen der im Rahmen bestehender Programme für 2012 und 2013 verfügbaren Mittel finanziert.

Aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 wurde bereits ein Betrag von 500 Mio. EUR für das LGTT festgelegt, wovon 200 Mio. EUR während der Projektanleihen-Pilotphase im Verkehrsbereich folgendermaßen verwendet werden können:

06 03 03 TEN Verkehr: Bis 200 Mio. EUR 2012-2013

Weitere 10 Mio. EUR bzw. 20 Mio. EUR können aus den TEN-E- und CIP-Haushaltslinien wie folgt umgeschichtet werden:

32 03 02 TEN Energie: Bis 10 Mio. EUR 2012-2013 für TEN-E-Projekte

09 03 01 CIP: Bis 20 Mio. EUR 2013 für IKT- und Breitbandprojekte.

Die Neuzuweisungen sind in dem diesem Vorschlag beigefügten Finanzbogen aufgeführt. Für den EU-Haushalt ergeben sich keinerlei Eventualverbindlichkeiten, da der EU-Beitrag nicht über die für die betreffenden Haushaltslinien gebundenen Mittel hinausginge.

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

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf die Artikel 172 und 173 Absatz 3,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁶,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁷,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Durch den Beschluss Nr. 1639/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 2006⁸ wird das Rahmenprogramm für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (CIP) eingerichtet; es beinhaltet verschiedene Durchführungsmaßnahmen im Rahmen spezifischer Programme, von denen das ‚Programm zur Unterstützung der Politik für Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT)‘ die Stärkung des Binnenmarktes für IKT-Produkte und -Dienstleistungen sowie IKT-gestützte Produkte und Dienstleistungen unterstützt und die Innovation durch verstärkten Einsatz von und Investitionen in IKT fördern soll.
- (2) Gegenstand der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007⁹ ist die Festlegung von Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze sowie die Schaffung des Risikoteilungsinstruments „Kreditgarantieinstrument für TEN-Verkehrsprojekte“ (*Loan Guarantee Instrument for TEN-Transport Projects, LGTT*).

⁶ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁷ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁸ ABl. L 310 vom 9.11.2006, S. 15.

⁹ ABl. L 162 vom 22.6.2007, S. 1.

- (3) In den nächsten zehn Jahren werden Investitionen beispiellosen Ausmaßes in die europäischen Verkehrs-, Energie, Informations- und Kommunikationsnetze erforderlich sein, um die Leitinitiativen der Strategie Europa 2020 zu realisieren und intelligente, modernere und vollständig vernetzte Infrastrukturen zur Vollendung des Binnenmarktes zu schaffen. Für das TEN-V-Netz wird der Investitionsbedarf auf 500 Mrd. EUR geschätzt. Bei Energieinfrastrukturvorhaben von europäischem Interesse besteht die Gefahr, dass rund 100 Mrd. EUR an Investitionen wegen Hindernissen im Zusammenhang mit Genehmigungen, Auflagen und Finanzierungsfragen ausbleiben, während weitere 100 Mrd. EUR von der Branche selbst finanziert werden. Zur Erreichung des Ziels der Digitalen Agenda, alle Bürger und Unternehmen in der EU mit einem schnellen Internetzugang zu versorgen, sind Investitionen in Höhe von 181 - 273 Mrd. EUR notwendig, wobei der Anteil des Privatsektors zwischen 30 und 100 Mrd. EUR betragen dürfte.
- (4) In seiner Entschließung vom 8. Juni 2011 zur „Investition in die Zukunft: ein neuer mehrjähriger Finanzrahmen (MFR) für ein wettbewerbsfähiges, nachhaltiges und inklusives Europa“¹⁰ wies das Europäische Parlament darauf hin, dass die Union Maßnahmen ergreifen sollte, insbesondere mit dem Ziel, den Einsatz der EU-Fonds als Katalysator für die Anziehung zusätzlicher Finanzmittel von der EIB, der EBWE, anderen internationalen Finanzinstitutionen und dem privaten Sektor zu fördern; ferner wird die Initiative der Europa-2020-Projektanleihen als Risikoteilungsmechanismus mit der EIB begrüßt, der eine nach oben begrenzte Unterstützung aus dem EU-Haushalt leistet, die EU-Mittel zur Entfaltung bringen und für zusätzliches Interesse privater Investoren an vorrangigen EU-Projekten entsprechend den Zielvorgaben der Strategie Europa 2020 sorgen dürfte.
- (5) Finanzierungsinstrumente können die Effizienz von Haushaltsausgaben steigern und starke Multiplikatorwirkung entfalten, was die Mobilisierung privater Finanzmittel und das erzielte Investitionsvolumen angeht. Bei der Europa-2020-Projektanleiheninitiative wird von einer Multiplikatorwirkung von 15 bis 20 ausgegangen.
- (6) Auf seiner Tagung am 12. Juli 2011 erinnerte der Rat daran, dass Finanzierungsinstrumente noch eingehender auf ihre Hebelwirkung im Vergleich zu bestehenden Instrumenten, auf Risiken, die ihre Nutzung für die Haushaltsbilanzen der Regierungen mit sich bringen würde, sowie die mögliche Verdrängung privater Finanzinstitute hin geprüft werden müssen. In der Mitteilung der Kommission¹¹ über eine Pilotphase der Europa-2020-Projektanleiheninitiative und der zugehörigen Folgenabschätzung, der eine öffentliche Konsultation zugrunde liegt, wird zur Lösung der vorgenannten Fragen beigetragen.
- (7) Mit der Europa-2020-Projektanleiheninitiative wird ein doppeltes Ziel verfolgt: Erstens soll zur Finanzierung EU-politisch vorrangiger Vorhaben und zweitens zur stärkeren Beteiligung des Privatsektors an langfristigen Kapitalmarktfinanzierungen von Infrastrukturprojekten beigetragen werden. Ein Teil des EU-Haushalts wird auf wachstumsfördernde Bereiche gelenkt, wobei der Haushaltsdisziplin der Union und den Obergrenzen des aktuellen mehrjährigen Finanzrahmens Rechnung getragen wird.

¹⁰ KOM(2011) 500.

¹¹ KOM(2011) 660.

- (8) Es handelt sich um das erste Finanzierungsinstrument, mit dem in verschiedenen Sektoren Infrastrukturprojekte mit ähnlichem Finanzierungsbedarf gefördert und so größere Vorteile in Bezug auf Marktwirkung, Verwaltungseffizienz und Ressourcennutzung erzielt werden. Den Akteuren des Infrastruktursektors wie Kreditgebern, Behörden, Bauunternehmen und Betreibern wird damit ein kohärentes Instrument an die Hand gegeben.
- (9) Im Rahmen der Europa-2020-Projektanleiheninitiative würden die Anleihen von Projektgesellschaften ausgegeben und Unionsmittel zusammen mit Geldern eines Finanzpartners dazu genutzt, die Kreditqualität der Anleihen zu verbessern, um Kapitalmarktanleger wie Pensionsfonds oder Versicherungsgesellschaften anzuziehen.
- (10) Die Unterstützung der Union dürfte das mit Projektanleihen verbundene Risiko so weit abmildern, dass die Kapitalmarktakeure bereit sind, mehr in infrastrukturprojektgebundene Anleihen zu investieren, als dies ohne die Unterstützung möglich wäre.
- (11) Schwierigkeiten in der Beschaffung langfristiger privater oder öffentlicher Finanzierungen für Infrastrukturprojekte sollten nicht Schuld daran sein, dass der wirtschaftliche Aufschwung Europas durch steigende Verkehrsüberlastung, fehlende Energienetze und eine langsamere Breitbandversorgung beeinträchtigt wird.
- (12) Die Überprüfung von Infrastrukturprogrammen im Rahmen von Sparmaßnahmen und Strukturreformen der Mitgliedstaaten sind der notwendigen Beschleunigung von Infrastrukturinvestitionen nicht förderlich. Außerdem sind langfristige Bankdarlehen für Infrastrukturprojekte nach wie vor unzureichend und teuer, so dass alternative Wege der Fremdfinanzierung notwendig sind.
- (13) Fremdmittelfinanzierungen für Infrastrukturprojekte sind in der Union jedoch nicht ohne weiteres verfügbar. Wegen der Zersplitterung der Anleihemärkte in der EU sowie der Größe und Komplexität von Infrastrukturprojekten, die lange Vorlaufzeiten für die Vorbereitung erfordern, ist es sowohl zeitlich wie sachlich gerechtfertigt, sich mit dieser Frage auf Unionsebene in einem beschleunigten Prozess deutlich vor der Fazität „Connecting Europe“ auseinanderzusetzen.
- (14) Deshalb sollte innerhalb des aktuellen Finanzrahmens eine Pilotphase der Europa-2020-Projektanleiheninitiative eingeleitet werden, um Fremdmittelfinanzierungen von Infrastruktur generell zu entwickeln und die Palette der derzeit für Verkehrsprojekte verfügbaren Finanzierungsinstrumente zu erweitern.
- (15) Zur Durchführung der Pilotphase der Europa-2020-Projektanleiheninitiative müssen der Beschluss Nr. 1639/2006/EG und die Verordnung (EG) Nr. 680/2007 geändert werden. Die Pilotphase zielt auf die Unterstützung von wirtschaftlich vielversprechenden Infrastrukturprojekten in den Bereichen Verkehr, Energie und IKT, während nach 2013 auch eine Ausweitung auf andere Sektoren möglich ist.
- (16) Unter Berücksichtigung der langjährigen Erfahrung der EIB als wichtiger Kreditgeber für Infrastrukturprojekte und ihrer Eigenschaft als nach dem Vertrag eingerichtetes Finanzinstitut der EU, sollte die Kommission bei der Durchführung der Pilotphase die EIB hinzuziehen. Die genauen Bedingungen der Zusammenarbeit, einschließlich der

Vergütung der EIB, sollten in einer Vereinbarung zwischen der Kommission und der EIB geregelt werden.

- (17) Die Pilotphase der Europa-2020-Projektanleiheninitiative sollte als Vorbereitung der vorgeschlagenen Fazilität „Connecting Europe“ eingeleitet werden. Die Pilotphase wird dabei helfen, den Weg für das Risikoteilungsinstrument der Fazilität „Connecting Europe“ zu ebnen.
- (18) Bei der Beantragung der Unterstützung sowie der Auswahl und Durchführung der Projekte muss EU-Recht gelten, insbesondere in Bezug auf staatliche Beihilfen, und es muss darauf geachtet werden, dass keine Marktverzerrungen entstehen oder verstärkt werden.
- (19) Die Pilotphase sollte 2012 und 2013 durch die Umschichtung von Haushaltsmitteln aus laufenden Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsprogrammen finanziert werden. Zu diesem Zweck könnten bis zu 200 Mio. EUR aus dem TEN-V-Haushalt, bis zu 20 Mio. EUR aus dem Rahmenprogramm für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation sowie bis zu 10 Mio. EUR aus dem TEN-E-Haushalt neu zugewiesen werden. Sowohl der Umfang der Initiative als auch die Zahl der Projekte, die unterstützt werden können, werden durch das verfügbare Budget begrenzt.
- (20) Die Haushaltsmittel sollten von der EIB anhand einer Liste von Projekten, die nach ihrer Auffassung geeignet sind und deren Realisierung sie für wahrscheinlich hält, beantragt werden. Anträge sollten vor dem 31. Dezember 2013 gestellt werden. Wegen der Komplexität von großen Infrastrukturprojekten kann die eigentliche Genehmigung zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, spätestens aber bis zum 31. Dezember 2014.
- (21) Zur Gewährleistung der Wirksamkeit der in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen sollte diese Verordnung am Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft treten –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen des Beschlusses Nr. 2006/1639/EG

Der Beschluss Nr. 1639/2006/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 26 Absatz 2 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Förderung der Innovation durch Einsatz von und Investitionen in IKT und Breitband;“

2. Artikel 31 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Mit den Projekten sollen Innovation, Technologietransfer und die Verbreitung marktreifer neuer Technologien gefördert werden.“

Die Union kann für die in Absatz 1 Buchstabe a genannten Projekte Zuschüsse gewähren.

Alternativ kann die Union der EIB einen finanziellen Beitrag zu Rückstellungen und zur Kapitalzuweisung für die von der EIB aus ihren Eigenmitteln im Rahmen des Risikoteilungsinstruments für Projektanleihen gemäß den Absätzen 2a bis 2d zu gewährenden Darlehen oder Garantien leisten.

b) Die folgenden Absätze 2a bis 2d werden eingefügt:

„2a. Risikoteilungsinstrument für Projektanleihen ist eine Kreditverbesserung, die folgende Kriterien erfüllt:

a) Sie wird von der EIB als Darlehen oder Garantie zur Finanzierung von Projekten in den Bereichen IKT und Breitband gewährt;

b) sie deckt die Zahlungsrisiken des Projekts ab und mindert das Kreditrisiko der Anleiheinhaber;

c) sie wird nur für Projekte verwendet, deren finanzielle Tragfähigkeit auf Einnahmen beruht.

2b. Das Risiko der Union in Bezug auf das Risikoteilungsinstrument für Projektanleihen, einschließlich der Verwaltungskosten und anderer förderfähiger Kosten, ist auf den Betrag des Beitrags der Union zu diesem Instrument begrenzt; eine weitergehende Haftung des Gesamthaushalts der Union ist ausgeschlossen. Das allen Geschäften inhärente Restrisiko wird von der EIB getragen.

2c. Die genauen Modalitäten und Bedingungen zur Anwendung des Risikoteilungsinstruments für Projektanleihen, einschließlich seiner Überwachung und Kontrolle, werden in einer Kooperationsvereinbarung zwischen der Kommission und der EIB festgelegt.

2d. 2013 können bis zu 20 Mio. EUR aus dem Haushalt für die Unterstützung der IKT- und Breitbandpolitik gemäß Anhang I Buchstabe b verwendet werden. Im Rahmen des Risikoteilungsinstruments können während des Investitionszeitraums erzielte Einnahmen für neue Darlehen und Garantien verwendet werden.“

Artikel 2

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 680/2007

Die Verordnung (EG) Nr. 680/2007 wird wie folgt geändert:

1) In Artikel 2

werden folgende Nummern 14 und 15 hinzugefügt:

„14. „Risikoteilungsinstrument für Projektanleihen“ eine für Vorhaben von gemeinsamem Interesse gewährte Kreditverbesserung. Das Risikoteilungsinstrument für Projektanleihen deckt die Zahlungsrisiken eines Vorhabens ab und mindert das Kreditrisiko der Anleiheinhaber. Es wird nur für Vorhaben verwendet, deren finanzielle Tragfähigkeit auf Einnahmen beruht;

15. „Kreditverbesserung“ ist die Verwendung eines EIB-Darlehens oder einer EIB-Garantie zur Verbesserung der Kreditqualität der Projektschulden.“

2) Im ersten Absatz von Artikel 4

wird folgender Satz hinzugefügt:

„Anträge auf das Risikoteilungsinstrument für Projektanleihen gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe g sind an die EIB gemäß dem üblichen Antragsverfahren der EIB zu richten.“

3) Artikel 6 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Buchstabe d wird folgender Satz hinzugefügt:

„Für das Risikoteilungsinstrument für Projektanleihen im Verkehrssektor können 2012 und 2013 bis zu 200 Mio. EUR neu zugewiesen werden.“

b) Folgender Buchstabe g wird hinzugefügt:

„g) ein finanzieller Beitrag an die EIB zu Rückstellungen und zur Kapitalzuweisung für die von der EIB aus ihren Eigenmitteln im Rahmen des Risikoteilungsinstruments für Projektanleihen im Bereich TEN-V und TEN-E zu gewährenden Darlehen oder Garantien. Das Risiko der Union in Bezug auf das Risikoteilungsinstrument, einschließlich der Verwaltungskosten und anderer förderfähiger Kosten, ist auf den Betrag des Beitrags der Union zum Risikoteilungsinstrument für Projektanleihen begrenzt; eine weitergehende Haftung des Gesamthaushalts der Union ist ausgeschlossen. Das allen Geschäften inhärente Restrisiko wird von der EIB getragen. Die genauen Modalitäten und Bedingungen der Anwendung des Risikoteilungsinstruments für Projektanleihen, einschließlich seiner Überwachung und Kontrolle, werden in einer Kooperationsvereinbarung zwischen der Kommission und der EIB festgelegt. Für das Risikoteilungsinstrument für Projektanleihen können 2012 und 2013 gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Verfahren bis zu 210 Mio. EUR, davon maximal 200 Mio. EUR für Verkehrsvorhaben und maximal 10 Mio. EUR für Energievorhaben, aus den Haushaltslinien für TEN-V (LGTT) und TEN-E neu zugewiesen werden. Im Rahmen des Risikoteilungsinstruments für Projektanleihen können während des Investitionszeitraums erzielte Einnahmen für neue Darlehen und Garantien verwendet werden.“

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

FINANZBOGEN ZU VORSCHLÄGEN FÜR RECHTSAKTE

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

- 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative
- 1.2. Politikbereich(e) in der ABM/ABB-Struktur
- 1.3. Art des Vorschlags/der Initiative
- 1.4. Ziel(e)
- 1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative
- 1.6. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkung(en)
- 1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung

2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN

- 2.1. Monitoring und Berichterstattung
- 2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem
- 2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS / DER INITIATIVE

- 3.1. Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)
- 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben
 - 3.2.1. Übersicht
 - 3.2.2. Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel
 - 3.2.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel
 - 3.2.4. Vereinbarkeit mit dem mehrjährigen Finanzrahmen
 - 3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter
- 3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

FINANZBOGEN ZU VORSCHLÄGEN FÜR RECHTSAKTE

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag einer 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.

1.2. Politikbereich(e) in der ABM/ABB-Struktur¹²

Politikbereich: Wirtschaft und Finanzen

ABB-Tätigkeit: Finanzoperationen und -instrumente

Politikbereich: Mobilität und Verkehr

ABB-Tätigkeit: Transeuropäische Netze

Politikbereich: Informationsgesellschaft und Medien

Tätigkeiten: IKT-Einführung (0903)

Politikbereich: Energie

ABB-Tätigkeit: Transeuropäische Netze (3203)

1.3. Art des Vorschlags/der Initiative

Der Vorschlag / die Initiative betrifft eine neu ausgerichtete Maßnahme.

1.4. Ziel(e)

1.4.1. *Mit dem Vorschlag / der Initiative verfolgte(s) mehrjährige(s) strategische(s) Ziel(e) der Kommission*

Vorbereitung der CEF

Förderung der Entwicklung von Energieinfrastrukturen, die die Kontinuität und Sicherheit der Energieversorgung und damit das reibungslose Funktionieren der Wirtschaft sicherstellen.

Gewährleistung der Verknüpfung und Interoperabilität der Verkehrsnetze.

Förderung der IKT-Einführung.

¹² ABM (Activity-Based Management): maßnahmenbezogenes Management – ABB (Activity-Based Budgeting): maßnahmenbezogene Budgetierung.

1.4.2. Einzelziel(e) und ABM/ABB-Tätigkeit(en)

Einzelziel: Anzahl der geförderten Verkehrs-, Energie- und Breitbandprojekte.

ABB-Tätigkeit:

ECFIN: Finanzoperationen und -instrumente

MOVE: Verknüpfung und Interoperabilität der Netze durch Beseitigung von Hindernissen

INFSO: IKT-Einführung (0903)

ENER: Verbesserung der Energieversorgungssicherheit durch Infrastruktur.

1.4.3. Erwartete(s) Ergebnis(se) und Auswirkung(en)

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppe auswirken dürfte.

Durch die Initiative soll die Wiederbelebung der europäischen Märkte für Projektanleihen unterstützt und die Erschließung privater Finanzquellen für Infrastrukturprojekte erleichtert werden. Bei der Europa-2020-Projektanleiheninitiative handelt es sich um ein neues, auf Risikoteilung basierendes Finanzierungsinstrument, das in die TEN-Politik für die Bereiche Verkehr, Energie und Telekommunikation, insbesondere Breitband, eingeführt werden soll. Ziel ist es, Kreditfinanzierungen europäischer Infrastrukturprojekte durch den Privatsektor zu fördern.

Im Rahmen der Haushalte für TEN-V, TEN-E und das Rahmenprogramm für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (CIP) werden die EU-Mittel - statt als Finanzhilfen - in Form von Rückstellungen und Kapitalzuweisungen der Europäischen Investitionsbank (EIB) investiert, um einen Teil der von der EIB eingegangenen Risiken mitzutragen, wenn im Rahmen der Initiative Infrastrukturprojekte finanziert werden.

Die Fazilität soll Folgendes ermöglichen:

a) Finanzierung eines größeren Kreditvolumens für riskantere, aber noch „bankfähige“ Infrastrukturprojekte durch die EIB.

b) Multiplikatorwirkung von EU-Mitteln auf private Infrastrukturinvestitionen, so dass 1 EUR aus dem EU-Haushalt 15 - 20 EUR an Investitionen in europäische Infrastrukturprojekte entspricht.

Angesichts der aus den Haushaltslinien zur Verfügung stehenden Beträge und ihrer fehlenden Fungibilität während der Pilotphase wird erwartet, dass nur 5 bis 14 Infrastrukturprojekte gefördert werden können. Diese Schätzung wird hauptsächlich von der Größe der Projekte und ihrer Marktakzeptanz abhängen.

1.4.4. Leistungs- und Erfolgsindikatoren

Ziel ist die Förderung der Fremdmittelfinanzierung von Infrastrukturprojekten, die für eine Unterstützung nach der Verordnung (EG) Nr. 690/2007 und des Beschlusses Nr. 1639/2006/EG in Betracht kommen. Es gelten somit folgende Indikatoren:

- Anzahl der Projekte in den Bereichen TEN-V, TEN-E und Breitbandversorgung, für die die EIB im Rahmen der Initiative Finanzmittel gewährt.

- Erzielte Multiplikatorwirkung, kumulativ und pro Sektor. Die Multiplikatorwirkung der EU-Finanzierung wird auf 15 - 20 geschätzt, bezogen auf die Gesamtinvestitionen in die Projekte, die im Rahmen der Initiative nach den geltenden Bedingungen gefördert werden.
- Volumen des für die Projekte gewonnenen Fremdkapitals, kumulativ und sektorbezogen.

Die Ergebniskontrolle erfolgt anhand der EIB-Berichte sowie durch Marktuntersuchungen.

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf

Angesichts der Sparmaßnahmen in den Mitgliedstaaten besteht das Risiko, dass Infrastrukturprojekte von EU-Interesse nicht mit der für die Erreichung der Europa-2020-Ziele erforderlichen Geschwindigkeit durchgeführt und dadurch die wirtschaftliche Erholung und das Wachstum in der EU beeinträchtigt werden.

Darüber hinaus haben die Banken während der Finanzkrise auf Liquiditätsprobleme und gestiegene Risiken mit einer Verkürzung der Darlehenslaufzeiten, höheren Zinsen und restriktiveren Konditionen für Infrastrukturprojekte reagiert. Trotz Anzeichen einer Erholung der Fremdkapitalmärkte ist die Beschaffung langfristiger Kreditfinanzierungen für Infrastrukturprojekte nach wie vor schwierig. Die potenzielle Bedeutung der Anleihemärkte als Kapitalquelle hat somit zugenommen. Da es aber keine dauerhaften öffentlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Kreditqualität gibt, wurden in den letzten Jahren keine Projektanleihegeschäfte in den Bereichen TEN-V, TEN-E und Breitbandversorgung durchgeführt.

Mit der Europa-2020-Projektanleiheninitiative soll die Kreditqualität so weit verbessert werden, dass Kapitalmarktinvestoren angezogen werden und mit infrastrukturprojektgebundenen Anleihen eine neue Anlageklasse entsteht. Vor dem Hintergrund wirtschaftlicher Erholung und wachstumsfördernder Maßnahmen muss die Initiative zu einem Zeitpunkt einsetzen, an dem die Kapitalmarktinvestoren nach längerfristigen, vergleichsweise sicheren Investitionsalternativen zu suchen beginnen. Damit das Marktverhalten stimuliert wird und die Finanzierungsinstrumente der Fazilität „Connecting Europe“ effizienter eingesetzt werden können, ist eine Pilotphase notwendig, auch zu Zwecken der Marktprüfung, die es ermöglichen würde, die Initiative für die Zeit nach 2013 zu optimieren.

1.5.2. Mehrwert durch die Intervention der EU

Die Initiative, durch die Bankdarlehen eher ergänzt als ersetzt werden, stellt somit eine wettbewerbsfähige Alternative für langfristige Kreditfinanzierungen von Projekten dar. Vergleichbare Instrumente für Kapitalmarktfinanzierungen wichtiger Infrastrukturprojekte in der EU bestehen nicht.

Es bedarf innovativer Lösungen, um für Infrastrukturprojekte rasch einen größeren Anteil des privaten Sparvermögens in der EU und außerhalb zu mobilisieren und die nationalen Staatshaushalte zu entlasten. Die EIB-Finanzierungen im Rahmen der Europa-2020-Projektanleiheninitiative bilden eine Ergänzung zu den vorhandenen Beteiligungs- und Kreditfinanzierungsinstrumenten, dem Marguerite-Beteiligungsfonds und dem Kreditgarantieinstrument für TEN-Verkehrsprojekte (LGTT).

EIB-Finanzierungen sind ein weithin sichtbares und wirksames Instrument zur Förderung von Verkehrs-, Energie- und IKT-Infrastrukturprojekten, die für die Umsetzung der Strategie Europa 2020 eine wichtige Rolle spielen. Die EIB gibt die finanziellen Vorteile durch die EU-Förderung und die günstigen Finanzierungskosten der EIB in Form marktgerechter Zinssätze vollständig an die Endempfänger weiter.

Das Risikoteilungsinstrument sorgt bei Projekten, die normalerweise nicht den Standardleitlinien und -kriterien der EIB entsprechen, für die erforderliche finanzielle Unterstützung durch die EU.

1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Die Ergebnisse wurden in der diesem Vorschlag beigefügten Folgenabschätzung zusammengefasst und untersucht.

Die Erfahrungen mit dem Kreditgarantieinstrument für TEN-Verkehrsprojekte (LGTT) zeigen, dass es viel Zeit erfordert, um die Finanzmärkte, Finanz- und Rechtsberater, Behörden, Projektträger und Betreiber dazu zu bringen, neue Ideen aufzunehmen und die Vorteile des LGTT für die Finanzstruktur von Projekten zu verstehen. Das 2007 eingerichtete LGTT war eine Neuheit, ein eigens geschaffenes Instrument zur Deckung geschäftlicher Risiken nach der Fertigstellung von Verkehrsinfrastrukturprojekten. Eine Pilotphase für die Europa-2020-Projektanleiheninitiative ist deshalb von Bedeutung, damit das Engagement dieser Akteure, die diese Initiative begrüßen, nicht verloren geht.

1.5.4. *Kohärenz mit anderen Finanzierungsinstrumenten und mögliche Synergieeffekte*

Die Initiative steht mit der Strategie Europa 2020, dem Vorschlag zur Durchführung der Fazilität „Connecting Europe“ sowie dem Jahreswachstumsbericht im Einklang.

Mit der Fazilität „Connecting Europe“ wird ein langfristiger Rahmen geschaffen, der gewährleistet, dass Energie-, Verkehrs- und Telekommunikationsprojekte fristgerecht und effizient entwickelt und durchgeführt werden. Eine umfassende Strategie mit einer Liste nach Priorität geordneter Infrastrukturprojekte¹³, wie sie die Kommission am 29. Juni 2011 vorgeschlagen hat, bietet die Chance, mehr private Finanzmittel anzuziehen und gleichzeitig zur Vollendung des Binnenmarkts beizutragen. Die Strategie, einschließlich der Auswahl der förderfähigen Projekte, ist transparent und bietet somit allen Akteuren ein hohes Maß an Sicherheit. Dabei gilt es, politische Prioritäten festzulegen, Regelungen und Anreize zu schaffen, für eine enge Zusammenarbeit der Akteure zu sorgen sowie Informations- und Sensibilisierungskampagnen durchzuführen, um die allgemeinen Rahmenbedingungen für Infrastrukturinvestitionen zu schaffen und auf diese Weise Verhaltensänderungen bei den Akteuren herbeizuführen und die Mittelverfügbarkeit zu beschleunigen. Finanzhilfen und Finanzierungsinstrumente wären nach den jeweils geltenden Regeln in koordinierter Weise verfügbar.

Finanzierungsinstrumente sind notwendig, um bestimmte Hindernisse, die den Fluss von Krediten und Beteiligungskapital unterbinden, abzubauen. Sie dienen hauptsächlich der Mobilisierung und Erleichterung von Projektfinanzierungen durch den Privatsektor. Zugleich wird durch verstärkte Investitionen in Infrastrukturprojekte die globale Entwicklung der Finanzmärkte nach der Krise angeregt, die wirtschaftliche Erholung

¹³ KOM(2011) 500: „Ein Haushalt für Europa“ und entsprechende Arbeitsunterlagen der Kommissionsdienststellen.

beschleunigt und das Wachstum gefördert. Die Europa-2020-Projektanleiheninitiative wird integraler Bestandteil der Risikoteilungsinstrumente der CEF für 2014-2020 werden. Das Hauptziel der Pilotphase 2012-2013 ist die sofortige Bereitstellung von Fördermitteln für Infrastrukturprojekte und die Vorbereitung der für 2014-2020 geplanten Betriebsphase der Initiative.

1.6. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkung(en)

Umsetzung mit einer Anlaufphase von 2012 bis 2013.

1.7. Vorgeschlagene Methoden der Mittelverwaltung¹⁴

Gemeinsame Verwaltung durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an die EIB.

Im Einklang mit bestehenden Vorschriften sieht der Vorschlag vor, dass die EIB Investitionsprojekte entsprechend ihren eigenen Vorschriften und Verfahren finanziert. Die Kommission ist für die Verwaltung der eingestellten Mittel zuständig. Die EIB und die Kommission treffen eine Vereinbarung, in der die Bestimmungen und Verfahren im Zusammenhang mit der Durchführung des vorgeschlagenen Beschlusses im Einzelnen festgelegt werden.

2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN

2.1. Monitoring und Berichterstattung, Verwaltung und Kontrolle

EIB-Finanzierungen werden von der EIB gemäß ihren Vorschriften und Verfahren, wozu auch geeignete Rechnungsprüfungs-, Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen gehören, verwaltet. Wie in der EIB-Satzung vorgesehen, ist der Prüfungsausschuss der EIB, unterstützt von externen Rechnungsprüfern, für die Überprüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäfte und der Bücher der EIB zuständig. Der EIB-Abschluss wird jährlich vom Rat der Gouverneure genehmigt.

Ferner genehmigt der Verwaltungsrat der EIB, in dem die Kommission durch einen Direktor und dessen Stellvertreter vertreten ist, jede einzelne Finanzierung und achtet darauf, dass die EIB im Einklang mit ihrer Satzung und mit den vom Rat der Gouverneure festgelegten Leitlinien verwaltet wird.

Die bestehende Vereinbarung zwischen der Kommission, dem Rechnungshof und der EIB vom Oktober 2003, die 2007 um weitere vier Jahre verlängert wurde, enthält die Vorschriften, nach denen der Rechnungshof die EIB-Finanzierungen im Rahmen der EU-Garantie überprüft.

Gemäß Nummer 49 der Interinstitutionellen Vereinbarung legt die Kommission der Haushaltsbehörde jährlich einen Bericht über die Tätigkeiten der EIB vor.

Ferner übermittelt die EIB der Kommission die statistischen Daten sowie die Finanz- und Rechnungslegungsdaten über die einzelnen EIB-Finanzierungen, die zur Erfüllung ihrer Berichterstattungspflicht oder zur Beantwortung von Anfragen des Europäischen

¹⁴ Erläuterungen zu den Methoden der Mittelverwaltung und Verweise auf die Haushaltsordnung enthält die Website BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

Rechnungshofes erforderlich sind, sowie einen Rechnungsprüfungsbericht über die ausstehenden Beträge im Rahmen der Finanzierungen.

Das Monitoring der Kommission auf der Grundlage der wirtschaftlichen Haushaltsführung beinhaltet die Erstellung regelmäßiger Berichte über die bei der Durchführung der Initiative erzielten Fortschritte, in denen die finanzielle Umsetzung, Ergebnisse und Erfolgsindikatoren berücksichtigt werden. Die Berichterstattung gemäß Nummer 49 der Interinstitutionellen Vereinbarung wird einen Abschnitt zu dieser Initiative umfassen.

Die Kommission plant für das zweite Halbjahr 2013 eine Evaluierung der Pilotphase, um die während der kurzen Dauer erzielten Erfolge zu bewerten und etwaige Lehren im Hinblick auf die Einführung im Rahmen der CEF nach 2013 zu ziehen.

2.2. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Da die EIB für das operationelle Management zuständig ist, stützt sich die Initiative auf die bereits bestehende Kontrolle und das Monitoring im Rahmen des Kreditgarantieinstruments für TEN-Verkehrsprojekte (LGTT). Die Verantwortung für die Ergreifung von Betrugsbekämpfungsmaßnahmen liegt in erster Linie bei der EIB, namentlich durch Anwendung der im April 2008 beschlossenen „Politik zur Bekämpfung von Korruption, Betrug, heimlichen Absprachen, Nötigung, Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung im Rahmen der Tätigkeit der Europäischen Investitionsbank“.

Die Vorschriften und Verfahren der EIB sehen bei den detaillierten Vorkehrungen für die Betrugs- und Korruptionsbekämpfung auch die Befugnis des OLAF zur Durchführung interner Untersuchungen vor. Insbesondere hat der Rat der Gouverneure der EIB im Juli 2004 einen Beschluss „über die Bedingungen und Modalitäten der internen Untersuchungen zur Bekämpfung von Betrug, Korruption und sonstigen rechtswidrigen Handlungen zum Nachteil der Interessen der Gemeinschaften“ erlassen.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS / DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)

- Bestehende Haushaltslinien. Die Finanzierung des Instruments erfolgt durch Umschichtung von EU-Mitteln im Rahmen der laufenden Programme in denselben Politikbereichen (MOVE, ENER und INFSO) und Haushaltslinien, auf die sich das neue Instrument erstreckt.

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer [Bezeichnung]	GM/NGM ¹⁵	von EFTA-Ländern ¹⁶	von Bewerberländern ¹⁷	von Drittländern	nach Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a der Haushaltsordnung
1A	06.03.03 TEN-V	GM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer [Bezeichnung.....]	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Bewerberländern	von Drittländern	nach Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a der Haushaltsordnung
1A	32.03.02 TEN-E	GM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer [Bezeichnung.....]	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Bewerberländern	von Drittländern	nach Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a der Haushaltsordnung
1A	09.03.01 CIP ICT PSP	GM	JA	JA	JA	NEIN

¹⁵ GM = Getrennte Mittel / NGM = Nicht getrennte Mittel.

¹⁶ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

¹⁷ Bewerberländer und gegebenenfalls potenzielle Bewerberländer des Westbalkans.

3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben

3.2.1. Übersicht

Die Entscheidung über die Bereitstellung von Mitteln für diese Maßnahme wird von der Haushaltsbehörde im Rahmen des jährlichen Haushaltsverfahrens getroffen. Die Aufteilung der Verpflichtungs- und Zahlungsermächtigungen über die Jahre ist daher nicht verbindlich. Die für die Pilotphase der Europa-2020-Projektanleiheninitiative verfügbaren EU-Mittel sind in jedem Fall auf 230 Mio. EUR begrenzt.

Im Fall der GD MOVE und TEN-V-EA wird davon ausgegangen, dass der erforderliche Verwaltungsaufwand konstant bleibt und dem derzeitigen Aufwand für die Verwaltung des Kreditgarantieinstruments für TEN-Verkehrsprojekte entspricht. Auswirkungen auf den Personalbestand ergeben sich somit keine. Für die GD ENER und INFISO handelt es sich um eine neue Maßnahme, während bei ECFIN die Durchführung und Überwachung Verwaltungsaufwand erfordern. Für diese GD ergeben sich somit Auswirkungen auf den Personalbestand, wenn auch aufgabenspezifisch in unterschiedlichem Maße.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens			1A	Wettbewerbsfähigkeit im Dienste von Wachstum und Beschäftigung		
GD: MOVE, ENER und INFISO			2012 ¹⁸	2013	2014	INSGESAMT
• Operative Mittel						
06.03.03	Verpflichtungen	(1)	100	100	0	200
	Zahlungen	(2)	40	60	100	200
32.03.02	Verpflichtungen	(1a)	0	10	0	10
	Zahlungen	(2a)	0	10	0	10

¹⁸ Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags / der Initiative begonnen wird.

09.03.01	Verpflichtungen	(1a)	0	20	0	20
	Zahlungen	(2a)	0	20	0	20
Aus der Dotation bestimmter operativer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben ¹⁹			0	0	0	
Nummer der Haushaltslinie		(3)				
Mittel INSGESAMT für GD MOVE, ENER und INFSO	Verpflichtungen	=1+1a +3	100	130	0	230
	Zahlungen	=2+2a +3	40	90	100	230

• Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	100	130	0	230
	Zahlungen	(5)	40	90	100	230
• Aus der Dotation bestimmter operativer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT		(6)	0	0	0	0
Mittel INSGESAMT der RUBRIK 1A des mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	=4+ 6	100	130	0	230
	Zahlungen	=5+ 6	40	90	100	230

¹⁹ Ausgaben für technische und administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen/Maßnahmen der EU (vormals BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	5	„Verwaltungsausgaben“
--	----------	-----------------------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		2012	2013	2014	2015	Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6) bitte weitere Spalten einfügen			INSGESAMT
GD: MOVE, ENER, INFSO und ECFIN sowie TEN-V-EA									
• Personalausgaben		0,5 Stellen (ECFIN) + 0,1 Stellen (ENER) = 0,0762 (0,6*12 7000 Standar dkosten pro Stelle)	0,1 Stellen (ECFIN) + 0,1 Stellen (ENER) + 0,5 Stellen (INFSO) = 0,0889 (0,7*12 7000 Standar dkosten pro Stelle)	0,1 Stellen (ECFIN) + 0,1 Stellen (ENER) = 0,0254 (0,2*12 7000 Standar dkosten pro Stelle)					
• Sonstige Verwaltungsausgaben		- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)					
GD <....> INSGESAMT	Mittel	0,0762	0,0889	0,0254					

Mittel INSGESAMT	(Verpflichtungen insges.	0,0762	0,0889	0,0254							
-------------------------	--------------------------	---------------	---------------	---------------	--	--	--	--	--	--	--

unter RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens	= Zahlungen insges.)	(ENER + ECFIN + INFSO)	(ENER + ECFIN + INFSO)	(ENER + ECFIN + INFSO)								
---	----------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr 2012 ²⁰	Jahr 2013	Jahr 2014	Jahr 2015	Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6) bitte weitere Spalten einfügen			INSGESAMT
Mittel INSGESAMT unter Rubrik 1 bis 5 des mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	100.076 2	130.088 9	0.0254)					230.1905
	Zahlungen	40.0762	90.0889)	1000.02 54)					230.1905

²⁰ Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags / der Initiative begonnen wird.

3.2.2. Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel

- ☐ Für den Vorschlag / die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt
- x Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt: Der Mittelbedarf wird durch Umschichtungen gedeckt. Außerdem gibt es keine Fixkosten je Projekt, da die benötigten EU-Mittel von der jeweiligen Projektgröße und anderen Bedingungen abhängen werden. Bei den Angaben handelt es sich deshalb nur um Schätzungen und Richtwerte, um zu belegen, dass nur eine begrenzte Anzahl von Projekten gefördert wird.
- Bei den Ergebnissen handelt es sich um die Anzahl der geförderten Projekte und die erforderlichen Beiträge der EU und der EIB.

Mittel für Verpflichtungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse ⇓			Jahr 2012	Jahr 2013	Jahr 2014	Jahr N+3	Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6) bitte weitere Spalten einfügen										INSGESAMT	
	ERGEBNISSE																	
	Art des Ergeb- nisses ²¹	Die Durchsch- nittskoste- n der Ergebniss- e hängen u. a. von Größe, Risikoeins- tufung und Stand des Projekts ab	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Gesamtzahl	Insgesamt
EINZELZIEL Nr. 1 ²² ...			Anzahl der geförderten Verkehrs-, Energie- und Breitbandprojekte															

²¹ Ergebnisse sind gelieferte Produkte und erbrachte Dienstleistungen (z. B. Austausch von Studenten, gebaute Straßenkilometer usw.)

²² Wie in Ziffer 1.4.2 („Einzelziele ...“) beschrieben.

- Ergebnis MOVE	Anzahl der Projekte	Vorauss. 20	1-2	40	1-3	60	1-6	100									3-11	200
- Ergebnis ENER	Anzahl der Projekte	Vorauss. 10			1	10											1	10
- Ergebnis INFSO	Anzahl der Projekte	Vorauss. 20			1-2	20											1-2	20
Ziel 1 insgesamt			1-	40	3-6	90	1-6	100										
ZIEL Nr. 2...																		
- Ergebnis																		
Ziel 2 insgesamt																		
GESAMTKOSTEN			1-2	40	1-6	90	1-6	100									5-14	230

GESAMTKOSTEN	1-2	40	1-6	90	1-6	100											5-14	230
---------------------	-----	----	-----	----	-----	-----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	------	-----

3.2.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

3.2.3.1. Übersicht

- ☐ Für den Vorschlag / die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- ☒ Für den Vorschlag / die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2012 ²³	Jahr 2013	Jahr 2014	Jahr 2015	Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6) bitte weitere Spalten einfügen			INSGE SAMT
RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens								
Personalausgaben	0,0762	0,0889 ⁰	0,0254 ⁰					0,1905 ⁰
Sonstige Verwaltungsausgabe n								
Zwischensumme RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens	0,0762 ⁰	0,0889 ⁰	0,0254 ⁰					0,1905 ⁰

Außerhalb RUBRIK 5²⁴ des mehrjährigen Finanzrahmens								
Personalausgaben								
Sonstige Ausgaben Zwischensumme								
Zwischensumme der Mittel außerhalb der RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens								

INSGESA	0	0	0					0
MT	,0762	,0889	,0254					,1905

²³ Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags / der Initiative begonnen wird.

²⁴ Ausgaben für technische und administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

3.2.3.2. Erwarteter Personalbedarf

– Für den Vorschlag / die Initiative wird das folgende Personal benötigt:

	2012	2013	2014	2015	Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen
--	------	------	------	------	--

• Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)

ECFIN: 01 01 01 01, ENER 32.01.01, INFSO 09.01.01 (am Sitz und in den Vertretungen der Kommission)	0,1 (ENER) + 0,5 (ECFIN)	0,1 (ENER) + 0,1 (ECFIN) + 0,5 (INFSO)	0,1 (ENER) + 0,1 (INFSO)		
---	-----------------------------------	---	-----------------------------------	--	--

• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten)²⁵

XX 01 02 01 (CA, INT, SNE der Globaldotation)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
XX 01 02 02 (CA, INT, JED, LA und SNE in den Delegationen)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
XX 01 04 yy ²⁶	am Sitz ²⁷	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)	
	in den Delegationen	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)	
XX 01 05 02 (CA, INT, SNE der indirekten Forschung)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
10 01 05 02 (CA, SNE, INT der direkten Forschung)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
Sonstige Haushaltslinie (bitte angeben)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
INSGESAMT					

Schätzung in ganzzahligen Werten (oder mit höchstens einer Dezimalstelle)

XX steht für den jeweiligen Haushaltstitel bzw. Politikbereich

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumsetzung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel für Personal, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden. Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

²⁵ CA = Vertragsbediensteter (Contract Agent), INT = Zeitbediensteter (Intérimaire), JED = Delegations-Nachwuchsexperte (Jeune Expert en Délégation), LA = Örtlicher Bediensteter (Local Agent), SNE = Abgeordneter nationaler Sachverständiger (Seconded National Expert).

²⁶ Teilobergrenze für aus den operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

²⁷ Insbesondere für Strukturfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und den Europäischen Fischereifonds (EFF).

Beamte und Zeitbedienstete	Da die operative Hauptverantwortung bei der EIB liegt, nehmen die Kommissionsbediensteten folgende Aufgaben wahr: - Aushandlung vertraglicher Vereinbarungen usw. - Verwaltung des Haushaltsverfahrens (anhand der von der EIB erstellten Projektliste) - Bewertung der regelmäßigen Informationen der EIB und Erstellung von Berichten an die Haushaltsbehörde, z. B. gemäß Nummer 49 der Interinstitutionellen Vereinbarung - Teilnahme an den Sitzungen der Lenkungsgruppe zur Überwachung der Durchführung - Kostenrechnung - Beziehungen zum Rechnungshof, zum Europäischen Parlament und zum Rat - Aufstellung projektspezifischer Förderleitlinien für die EIB.
Externes Personal	Entfällt

3.2.4. Vereinbarkeit mit dem mehrjährigen Finanzrahmen

- Der Vorschlag / die Initiative ist mit dem derzeitigen mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar. Die Bereitstellung der Mittel erfolgt durch Umschichtungen aus bestehenden Programmen.

3.3. Erwartete Auswirkungen auf die Einnahmen

Bis zum 31. Dezember 2013 angefallene Zinsen und sonstige Erlöse aus dem Instrument, z. B. von den Empfängern gezahlte Gebühren, können den Mitteln der Initiative hinzugefügt werden. Ab 1. Januar 2014 fließen diese Erlöse wieder in den Haushalt der Union zurück. Gegenwärtig sind keine Schätzungen über Höhe und Zeitpunkt eventueller Erlöse möglich.

- ☐ Der Vorschlag / die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- ☒ Der Vorschlag / die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
 - ☐ auf die Eigenmittel
 - ☒ auf die sonstigen Einnahmen.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags / der Initiative ²⁸						
		2012	2013	2013	Jahr N+3	Bei längerer Dauer (Ziff. 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen		
Artikel								

²⁸ Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 25 % für Erhebungskosten, anzugeben.

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die einschlägige(n) Ausgabenlinie(n) an.

Bitte geben Sie an, wie die Auswirkungen auf die Einnahmen berechnet werden.