



RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 1. Juni 2012 (05.06)
(OR. en)

10564/12

Interinstitutionelles Dossier:
2011/0302 (COD)

FIN 370
CADREFIN 271
POLGEN 97
REGIO 74
ENER 229
TRANS 183
TELECOM 113
COMPET 354
MI 385
ECO 73
CODEC 1470

BERICHT

des	Ausschusses der Ständigen Vertreter (1. Teil)
an den	Rat
Nr. Komm.dok.:	16176/11 CADREFIN 117 POLGEN 177 REGIO 111 ENER 345 TRANS 292 TELECOM 161 COMPET 472 MI 533 ECO 129 + REV 4 + ADD 1 + ADD 2
Nr. Vordok.:	9761/12 FIN 332 CADREFIN 242 POLGEN 81 REGIO 56 ENER 161 TRANS 142 TELECOM 90 COMPET 258 MI 322 ECO 60 CODEC 1266
Betr.:	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ (erste Lesung) – <i>Partielle allgemeine Ausrichtung</i>

I. Einleitung

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 24. Oktober 2011 den obengenannten Vorschlag unterbreitet. Die Fazilität "Connecting Europe" (nachstehend: "CEF") ist Teil des im Rahmen des nächsten MFR vorgeschlagenen Pakets.

2. In der CEF sind die allgemeinen Regeln für die Bereitstellung einer finanziellen Unterstützung der Europäischen Union im Bereich der transeuropäischen Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsnetze niedergelegt, wodurch die bestehenden Rechtsgrundlagen ersetzt werden. Zudem wurden in jedem Bereich sektorpolitische Leitlinien (TEN-V-Leitlinien, TEN-E-Leitlinien und INFSO-Leitlinien) vorgeschlagen, mit denen Prioritäten und ergänzende Durchführungsmaßnahmen festgelegt werden.

II. Arbeiten im Rahmen des Rates

3. Für die Behandlung dieses Vorschlags hat der dänische Vorsitz ein spezielles Verfahren eingeführt, bei dem der Haushaltsausschuss federführend ist. Andere sektorspezifische Arbeitsgruppen (die Gruppen "Intermodaler Verkehr und Vernetzung", „Telekommunikation und Informationsgesellschaft“ und „Energie“) wurden um entsprechende Beiträge gebeten. Die Gruppe der Freunde des Vorsitzes ist für die Beiträge zuständig.
4. Der Haushaltsausschuss hat den Vorschlag unter dem dänischen Vorsitz seit Februar 2012 geprüft. Die für die einzelnen Bereiche zuständigen obengenannten Arbeitsgruppen lieferten zu den sektorspezifischen Fragen Beiträge, die in diesen Bericht eingeflossen sind. Die Kommission hat die der CEF-Verordnung beigefügte Folgenabschätzung am 2. Februar 2012 vorgelegt. Die jüngste Erörterung der CEF im Haushaltsausschuss fand am 14. Mai 2012 statt.
5. Am 25. Mai 2012 hat der Ausschuss der Ständigen Vertreter den Entwurf einer partiellen allgemeinen Ausrichtung geprüft. Die meisten der festgestellten offenen Fragen wurden auf dieser Tagung geklärt; nur eine offene Frage blieb noch ungelöst. Der Vorsitz hat alle Bemerkungen der Mitgliedstaaten festgehalten, um dem Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) anschließend eine neue Kompromissfassung zur Prüfung vorlegen zu können. Die Textänderungen gegenüber dem Dokument, das auf der genannten Tagung vorlag, sind in der englischen Fassung durch **Fettdruck** bzw. **Durchstreichung** (s. Anlage zu diesem Bericht) kenntlich gemacht.

AUSGEKLAMMERTE FRAGEN

6. Einige Haushaltsbestimmungen der CEF haben Bezug zu den laufenden Verhandlungen über den nächsten MFR und über die neue Haushaltsordnung. Der dänische Vorsitz hat daher beschlossen, sie vom Rahmen dieser partiellen allgemeinen Ausrichtung auszuklammern. Im Text werden sie mit eckigen Klammern [] ausgewiesen und sind unten angeführt.

a) **Auf Ebene der Gruppe der Freunde des Vorsitzes erörterte Fragen**

7. Die erste Frage betrifft die im Rahmen der Finanzausstattung der CEF zugewiesenen Beträge (Artikel 5 Absätze 1 und 3). Der Prozentsatz von 0,35 % für die Obergrenze von programmstützenden Aktionen (Artikel 5 Absatz 2) ist mit dem Gesamtbetrag von 50 Mrd. EUR verknüpft.
8. Bei der zweiten Frage geht es um die – unter das für den Verkehrssektor vorgesehene Budget von 31,7 Mrd. EUR fallenden – 10 Mrd. EUR, die vom Kohäsionsfonds übertragen werden und gemäß den CEF-Regeln ausschließlich in Mitgliedstaaten verwendet werden dürfen, die mit Mitteln des Kohäsionsfonds gefördert werden können (Artikel 11, Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a, Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 10 Absatz 5). Nach Beratungen im Haushaltausschuss können Ausgaben im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken (Artikel 8 Absatz 6) nunmehr als förderfähige Kosten gelten, sofern es sich um aus dem Kohäsionsfonds übertragene Mittel handelt.

b) Fragen in Erwartung der Verhandlungen über die neue Haushaltsordnung

9. Ein allgemeiner Vorbehalt wurde zu den Artikeln im Zusammenhang mit der Haushaltsordnung eingelegt. Die wichtigste Frage betrifft die Finanzierungsinstrumente (Artikel 14-16). Nichtsdestoweniger wurde beschlossen, Bestimmungen aufzunehmen, die dem Standpunkt des Rates entsprechen, solange die neue Haushaltsordnung nicht angenommen worden ist. Dies betrifft die verwendbaren Arten von Finanzierungsinstrumenten (Artikel 14), die für die Finanzierungsinstrumente geltenden Grundsätze und Bedingungen (Artikel 14a), den Jahresbericht über die Finanzierungsinstrumente (Artikel 14b), die Haftung der Union (Artikel 15 Absatz 2b) und das Ausstiegsverfahren (Artikel 15 Absatz 5a). Zudem muss in Erwartung des Ergebnisses der Verhandlungen ein Text über Rückflüsse (Artikel 15 Absatz 6) eingefügt werden. Schließlich ist die Möglichkeit der Festlegung der wichtigsten Modalitäten, Bedingungen und Verfahren für jedes der Finanzierungsinstrumente im CEF-Anhang (Artikel 14 Absatz 1) näher zu prüfen.
10. Andere Artikel, gegen die ein allgemeiner Vorbehalt besteht, beziehen sich auf die Finanzierungsinstrumente als Indikator (Artikel 3 Buchstabe a), die Formen der finanziellen Unterstützung (Artikel 6 Absatz 1 und Artikel 7 Absatz 1), die Einrichtungen, die die CEF durchführen (Artikel 6 Absatz 2), die Förderfähigkeit von MWSt. (Artikel 8 Absatz 7), die Bestimmungen über Streichung, Herabsetzung, Aussetzung und Einstellung der Finanzhilfe (Artikel 12) und die Jahrestranchen (Artikel 18).

NOCH OFFENE FRAGE

Finanzierung von Straßen im Bereich Verkehr (Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe aa, Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b, Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe b)

11. In ihrem ursprünglichen Vorschlag hatte die Kommission nur Finanzhilfen für Arbeiten in Verbindung mit grenzübergreifenden Straßenabschnitten im Rahmen der aus dem Kohäsionsfonds übertragenen Mittel ins Auge gefasst (Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe b).
12. Im Anschluss an den Beitrag der Gruppe "Intermodaler Verkehr und Vernetzung" sind Aktionen zur Erleichterung grenzübergreifender Verkehrsflüsse oder zur Beseitigung von Engpässen und solche, die zur Entwicklung des Kernverkehrsnetzes beitragen, nunmehr in Form von Finanzhilfen bis zu einer Obergrenze von 5 % der dem Bereich Verkehr zugewiesenen Finanzausstattung förderfähig (Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe aa).

13. Zudem beschloss der Vorsitz, den Mitgliedstaaten, die über kein Schienennetz verfügen, eine Finanzierung im Wege von Finanzhilfen des TEN-V-Straßennetzes zu gestatten (Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer i). Diese Ausnahmeregelung für Mitgliedstaaten ohne Schienennetze wurde in Artikel 11 hinsichtlich der aus dem Kohäsionsfonds übertragenen Mittel aufgenommen.
14. Mehrere Mitgliedstaaten beantragten, die Bedingungen für Förderfähigkeit im Wege von Finanzhilfen für Straßenarbeiten zusätzlich zu erweitern. Dieser Antrag bezog sich auf Artikel 7 (Förderfähigkeit und Bedingungen für die Gewährung einer finanziellen Unterstützung), Artikel 10 (Finanzierungssätze hinsichtlich Finanzhilfen) und Artikel 11 (Spezifische Aufrufe für vom Kohäsionsfonds im Bereich Verkehr übertragene Mittel).
15. Ein erster Antrag betraf die Ausweitung der in Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer i vorgesehenen Ausnahmeregelung für Mitgliedstaaten ohne Schienennetze, um den Besonderheiten der Mitgliedstaaten mit isolierten Schienennetzen Rechnung zu tragen. Der Vorsitz ist bereit, Gespräche über einen möglichen Wortlaut zu führen, der sich mit den Besonderheiten Irlands und Nordirlands befasst.
16. Bei einem zweiten Antrag, der vom Vorsitz nicht übernommen wurden, ging es darum bei Mitgliedstaaten ohne Schienennetze (Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe aa) das gesamte TEN-V-Straßennetz einzubeziehen. Der Vorsitz schlägt vor, diesem Antrag nicht zu entsprechen.
17. Andere Anträge betrafen Finanzhilfen für Straßenarbeiten, mit denen insbesondere auf Engpässe und grenzübergreifende Straßenabschnitte (Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer i) oder aber auf die Straßenverkehrssicherheit (Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe b) eingegangen werden soll. Da diese Anträge mit den Hauptzielen der CEF nicht in Einklang stehen und durch andere Programme finanziert werden können, schlägt der Vorsitz vor, die letzte Fassung des Kompromisstextes unverändert beizubehalten.

18. Im Anschluss an die Tagung des Ausschusses der Ständigen Vertreter beschloss der Vorsitz, eine Fußnote zu Artikel 3 des Inhalts aufzunehmen, dass Erwägungsgrund 10 geändert wird, um die Einbeziehung der Sanierung bestehender Eisenbahninfrastrukturen als Teil der Modernisierung der Infrastrukturen, wie in den TEN-V-Leitlinien vereinbart, zu bestätigen. Zudem wurde eine weitere Fußnote in Artikel 5 Absatz 3 hinzugefügt, um den aktuellsten Sachstand der laufenden Verhandlungen über den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen (2014-2020) wiederzugeben, was die Obergrenzen für die Finanzierungsinstrumente betrifft.
19. Andere Bedenken wurden von den Mitgliedstaaten zu folgenden Bestimmungen geäußert: Artikel 4 Buchstabe a, Artikel 10 Absätze 2 und 3, Artikel 12 Absatz 3, Artikel 14 Absatz 2, Artikel 15 Absatz 1, Artikel 17a und Artikel 20. Zudem hatten einige Mitgliedstaaten Vorbehalte in Bezug auf Teil I des Anhangs.
20. Die Kommission behält sich ihren Standpunkt zum gesamten Kompromissvorschlag noch umfassend vor. Ihr Vorbehalt hängt insbesondere mit ihren Bedenken in Bezug auf Folgendes zusammen: die Einführung einer Obergrenze von 0,35 % für Verwaltungsausgaben (Artikel 5 Absatz 2), die Einführung der Möglichkeit einer Finanzierung von Aktionen zum gesamten Verkehrsnetz (Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe aa), die Streichung der Bezugnahme auf Studien zur Vorbereitung von ÖPP (Artikel 7 Absatz 2), die Einführung der Möglichkeit einer Finanzierung des Straßenbaus selbst unter restriktiven Bedingungen (Artikel 10), die Verpflichtung für die Kommission, eine Anlage mit detaillierten Angaben zu den wichtigsten Modalitäten, Bedingungen und Verfahren für jedes der Finanzierungsinstrumente vorzulegen (Artikel 14) und die Einführung eines Durchführungsrechtsakts für die Annahme von Beschlüssen über die Gewährung von Finanzhilfen (Artikel 17a).

III. Fazit

21. Der Rat wird ersucht, den Text in der Anlage zu diesem Bericht zu prüfen und die letzte noch offene Frage zur Finanzierung von Straßen zu klären, damit er auf seiner Tagung am 7. Juni 2012 eine partielle allgemeine Ausrichtung festlegen kann.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Vorschlags an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

in Erwägung nachstehender Gründe:

[

- (1) Die Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ sollte das Wachstumspotenzial durch die Realisierung von Synergien zwischen der jeweiligen Politik in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation und deren Durchführung maximieren und dadurch die Effizienz des Eingreifens der Europäischen Union steigern.
- (2) Ein einheitlicher Binnenmarkt braucht, um voll funktionieren zu können, moderne und leistungsstarke Infrastrukturen, die Europa insbesondere in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation miteinander verbinden. Diese wachstumsstärkenden Verbindungen würden einen besseren Zugang zum Binnenmarkt ermöglichen und dadurch zu einer von mehr Wettbewerb geprägten Marktwirtschaft beitragen, wie es die Ziele der Strategie Europa 2020 vorsehen¹.
- (3) Die Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ soll die Investitionen im Bereich der trans-europäischen Netze beschleunigen und eine Hebelwirkung für Finanzmittel sowohl aus dem öffentlichen als auch dem privaten Sektor haben.
- (4) Die Errichtung effizienter Verkehrs- und Energieinfrastrukturnetze ist eine der zwölf Schlüsselaktionen, die die Kommission in ihrer Mitteilung über die Binnenmarktakte² aufgeführt hat.

¹ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: „Eine Digitale Agenda für Europa“, KOM(2010) 245 endg./2 vom 26.8.2010.

² Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, „Binnenmarktakte – Zwölf Hebel zur Förderung von Wachstum und Vertrauen – Gemeinsam für neues Wachstum“, KOM(2011) 206 endg. vom 13.4.2011.

- (5) Die Kommission hat sich verpflichtet, den Klimawandel als Aspekt in Ausgabenprogrammen der Union zu berücksichtigen und mindestens 20 % des Unionshaushalts klimabezogenen Zielen zu widmen. Es muss sichergestellt werden, dass Maßnahmen zur Minderung und Anpassung an den Klimawandel sowie zur Risikovorbeugung und zum Risikomanagement bei der Vorbereitung, Konzeption und Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse gefördert werden. Infrastrukturinvestitionen, die unter diese Verordnung fallen, sollten zum Übergang zu einer CO₂-armen und klima- und katastropheresistenten Wirtschaft und Gesellschaft beitragen.
- (6) Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung vom 8. Juni 2011 zur „Investition in die Zukunft: ein neuer mehrjähriger Finanzrahmen (MFR) für ein wettbewerbsfähiges, nachhaltiges und inklusives Europa“ betont, wie wichtig es ist, eine rasche Umsetzung der Digitalen Agenda der Union sicherzustellen und weitere Anstrengungen zu unternehmen, um bis 2020 das Ziel zu erreichen, allen Unionsbürgern, auch in weniger entwickelten Regionen, Zugang zum Hochgeschwindigkeitsinternet zu verschaffen.¹. Das Parlament unterstrich auch, dass Investitionen in eine effektive Verkehrsinfrastruktur eine Schlüsselrolle für Europa dabei zukommt, seine Wettbewerbsfähigkeit zu verteidigen und den Weg für ein langfristiges Wirtschaftswachstum nach der Krise zu ebnen, und dass das transeuropäische Verkehrsnetz („TEN-V“) lebenswichtig ist, um das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarkts zu gewährleisten und einen wichtigen Mehrwert der Europäischen Union zu erbringen. Das Parlament brachte seine Überzeugung zum Ausdruck, dass die TEN-V dementsprechend eine Schlüsselpriorität im nächsten MFR sein sollten und eine Erhöhung der TEN-V-Mittel im nächsten MFR notwendig ist. Darüber hinaus betonte das Parlament die Notwendigkeit, die Wirkung der Finanzierung durch die Europäische Union und die durch Kohäsions- und Strukturfonds sowie Finanzierungsinstrumente gebotenen Möglichkeiten zur Finanzierung wichtiger nationaler und grenzübergreifender Energieinfrastrukturvorhaben mit europäischer Priorität zu maximieren, ebenso wie die Notwendigkeit einer erheblichen Zuweisung aus dem Haushalt der Europäischen Union für Finanzierungsinstrumente in diesem Bereich.

¹ Entschließung des Europäischen Parlaments 2010/2211(INI).

- (7) Am 28. März 2011 hat die Kommission das Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“¹ angenommen. Im Weißbuch wird eine Verringerung der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors um mindestens 60 % bis 2050 bezogen auf 1990 angestrebt. Was die Infrastruktur angeht, ist das Ziel des Weißbuchs die Schaffung eines umfassend funktionsfähigen und EU-weiten multimodalen TEN-V-„Kernnetzes“ bis 2030. Das Weißbuch zielt auch auf die Optimierung der Leistung multimodaler Logistikketten ab, unter anderem durch stärkere Nutzung energieeffizienterer Verkehrsträger. Daher werden darin die folgenden einschlägigen Ziele für die TEN-V-Politik festgelegt: 30 % der im Straßenverkehr über eine Entfernung von mehr als 300 km beförderten Güter sollten bis 2030 auf andere Verkehrsträger verlagert werden, bis 2050 mehr als 50 %; die Länge des bestehenden Hochgeschwindigkeitsschienennetzes soll bis 2030 verdreifacht werden, und bis 2050 soll der Personenverkehr über mittlere Entfernungen mehrheitlich auf der Schiene abgewickelt werden; bis 2050 sollten alle Flughäfen des Kernnetzes an das Schienennetz angeschlossen sein und alle Seehäfen an das Schienengüterverkehrsnetz und, wo möglich, an das Binnenschifffahrtsnetz.
- (8) Das Europäische Parlament hat in seiner Entschließung vom 6. Juli 2010 zu einer nachhaltigen Zukunft für den Verkehr² betont, dass eine effiziente Verkehrspolitik einen Finanzrahmen erfordert, der den Herausforderungen angemessen ist, und dass zu diesem Zweck die derzeit für Verkehr und Mobilität bereitgestellten Mittel erhöht werden sollten; es hielt ferner die Schaffung einer Fazilität zur Koordinierung der Inanspruchnahme verschiedener Quellen für die Finanzierung von Verkehrsvorhaben, von Mitteln, die im Rahmen der Kohäsionspolitik zur Verfügung stehen, sowie von öffentlich-privaten Partnerschaften („ÖPP“) oder anderen Finanzierungsinstrumenten, wie Bürgschaften, für nötig.

¹ Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum (KOM(2011) 144).

² Entschließung des Europäischen Parlaments 2009/2096(INI).

- (9) Der Rat „Verkehr, Telekommunikation und Energie“ hat in seinen Schlussfolgerungen vom 11. Juni 2009 zur Überprüfung der TEN-V-Politik¹ die Notwendigkeit bekräftigt, weiter in die Verkehrsinfrastruktur zu investieren, um einen ordentlichen Ausbau des TEN-V für alle Verkehrsträger sicherzustellen, das die Grundlage für den Binnenmarkt und die Wettbewerbsfähigkeit sowie für den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt der Union und ihrer Verbindungen zu Nachbarländern bildet, mit Konzentration auf den europäischen Mehrwert. Der Rat unterstrich, dass die Gemeinschaft die notwendigen Finanzmittel verfügbar machen muss, um Investitionen in TEN-V-Vorhaben zu stimulieren, und dass insbesondere eine angemessene finanzielle Unterstützung aus dem TEN-V-Haus halt für die vorrangigen Vorhaben, die relevante grenzübergreifende Abschnitte umfassen und deren Durchführung sich über 2013 hinaus erstrecken würde, mit den institutionellen Beschränkungen des Finanzprogrammrahmens in Einklang gebracht werden muss. Nach Auffassung des Rates sollten öffentlich-private Partnerschaften in diesem Zusammenhang gegebenenfalls weiterentwickelt und unterstützt werden.
- (10) Auf der Grundlage der im Weißbuch festgelegten Ziele geben die TEN-V-Leitlinien, die in der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ...² festgelegt sind, die Infrastruktur des transeuropäischen Verkehrsnetzes an, spezifizieren die von ihr zu erfüllenden Anforderungen und stellen Maßnahmen für die Durchführung bereit. Die Leitlinien sehen insbesondere die Fertigstellung des Kernnetzes bis 2030 vor.
- (11) Nach Analyse der Verkehrsinfrastrukturpläne der Mitgliedstaaten schätzt die Kommission, dass sich der Investitionsbedarf im Verkehrsbereich im gesamten TEN-V-Netz für den Zeitraum 2014-2020 auf 500 Mrd. EUR beläuft, wovon schätzungsweise 250 Mrd. EUR in das Kernnetz des TEN-V zu investieren sind. In Anbetracht der auf EU-Ebene verfügbaren Mittel ist es nötig, sich auf die Vorhaben mit dem höchsten europäischen Mehrwert zu konzentrieren, um die gewünschte Wirkung zu erzielen. Die Unterstützung sollte sich daher auf das Kernnetz (insbesondere die Kernnetzkorridore) und auf die Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich der Verkehrsmanagementsysteme (namentlich die Flugverkehrsmanagementsysteme, die sich aus SESAR ergeben und EU-Haushaltssmittel von rund 3 Mrd. EUR erfordern) konzentrieren.

¹ Ratsdokument 10850/09.

² ABl. L [...] vom [...], S. [...].

- (12) Im Rahmen der im Februar 2009 eingeleiteten Überprüfung der TEN-V-Politik wurde eine besondere Sachverständigengruppe zur Unterstützung der Kommission gebildet, die sich mit der Frage der Finanzierungsstrategie und mit Finanzierungsperspektiven für das TEN-V befasst hat. Die Sachverständigengruppe Nr. 5 hat auf Erfahrungen externer Sachverständiger aus verschiedenen Bereichen zurückgegriffen: Infrastrukturbetreiber, Infrastrukturplaner, nationale, regionale und lokale Vertreter, Umweltsachverständige, Wissenschaftler und Vertreter des Privatsektors. Der im Juli 2010 verabschiedete Abschlussbericht der Sachverständigengruppe Nr. 5¹ enthält 40 Empfehlungen, von denen einige in diesem Vorschlag berücksichtigt wurden.
- (13) Die Erfahrungen mit dem derzeitigen Finanzrahmen haben gezeigt, dass viele Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, erhebliche Schwierigkeiten bei der fristgemäßen Fertigstellung komplexer grenzübergreifender Verkehrsinfrastrukturprojekte mit einem hohen EU-Mehrwert haben. Um die Durchführung von Verkehrsvorhaben, insbesondere grenzübergreifende Vorhaben, mit einem hohen EU-Mehrwert zu verbessern, sollte ein Teil der Kohäsionsfondszuweisung (10 Mrd. EUR²) für die Finanzierung von Verkehrsvorhaben im Kernverkehrsnetz in Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ übertragen werden. Die Kommission sollte die Mitgliedstaaten, die Kohäsionsfondsmittel beanspruchen können, bei der Entwicklung einer angemessenen Anzahl von Vorhaben unterstützen, um den nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds größtmögliche Priorität zu geben.

¹ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf

² In Preisen von 2011.

- (14) In der im November 2010 verabschiedeten Mitteilung „Energieinfrastrukturprioritäten bis 2020 und danach – ein Konzept für ein integriertes Energienetz“¹ hat die Kommission die vorrangigen Korridore ermittelt, die notwendig sind, damit die Europäische Union ihre ehrgeizigen Energie- und Klimaschutzziele bis 2020 im Hinblick auf die Vollendung des Energiebinnenmarkts, die Gewährleistung der Versorgungssicherheit und die Integration erneuerbarer Energiequellen erreicht und die Netze für eine weitere Verringerung der CO₂-Emissionen des Energiesystems über 2020 hinaus vorbereitet werden.
- (15) Es sind umfangreiche Investitionen erforderlich, um die europäische Energieinfrastruktur zu modernisieren und auszubauen und die Netze über die Grenzen hinweg miteinander zu verbinden, damit die zentralen energiepolitischen Ziele der Union – Wettbewerbsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Versorgungssicherheit – in kosteneffektiver Weise erreicht werden. Der geschätzte Investitionsbedarf für die Energieinfrastruktur beläuft sich bis 2020 auf 1000 Mrd. EUR, wovon rund 200 Mrd. EUR auf Infrastrukturen für Elektrizitäts- und Erdgastransport und –speicherung entfallen, die als für Europa relevant angesehen werden. Bei den Projekten von europäischer Relevanz sind Investitionen in Höhe von rund 100 Mrd. EUR dem Risiko ausgesetzt, nicht erbracht zu werden, da Hindernisse im Zusammenhang mit der Erteilung von Genehmigungen, der Regulierung oder der Finanzierung bestehen.
- (16) Wegen der Dringlichkeit, die Energieinfrastruktur der Zukunft aufzubauen, und der erheblichen Steigerung des Investitionsvolumens verglichen mit Trends der Vergangenheit ist es erforderlich, bei der Art der Unterstützung für die Energieinfrastruktur einen Schrittwechsel vorzunehmen. In seinen Schlussfolgerungen² vom 28. Februar 2011 hat der Rat „Verkehr, Telekommunikation und Energie“ die Energiekorridore als Prioritäten für Europa bestätigt.

¹ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, „Energieinfrastrukturprioritäten bis 2020 und danach - ein Konzept für ein integriertes europäisches Energienetz“, KOM(2010) 677 endg. vom 17.11.2010.

² Ratsdokument 6950/11.

- (17) Am 4. Februar 2011 hat der Europäische Rat¹ die Kommission aufgerufen, die Genehmigungsverfahren zu beschleunigen und zu verbessern und einen Regulierungsrahmen zu fördern, der Anreize für Investitionen bietet. Der Rat unterstrich, dass der Großteil der Investitionen vom Markt aufzubringen sein würde, deren Kosten durch Entgelte zu decken wären. Der Rat erkannte an, dass öffentliche Mittel für Projekte nötig sind, die unter dem Aspekt der Versorgungssicherheit oder Solidarität erforderlich sind und keine marktgestützte Finanzierung mobilisieren können.
- (18) Die Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... [Leitlinien für Energieprioritäten]² legt die Prioritäten der transeuropäischen Energieinfrastrukturnetze fest, die bis 2020 umgesetzt sein sollten, um die energie- und klimapolitischen Ziele der Europäischen Union zu erreichen; ferner bestimmt sie Regeln zur Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die zur Realisierung dieser Prioritäten notwendig sind, und führt Maßnahmen im Bereich der Erteilung von Genehmigungen, der öffentlichen Beteiligung und der Regulierung zur Beschleunigung und/oder Vereinfachung der Durchführung dieser Projekte ein, einschließlich Kriterien für die allgemeine Förderfähigkeit solcher Projekte mit Finanzmitteln der Union.
- (19) Im Bereich der Telekommunikation breiten sich immer mehr internetbasierte Infrastrukturen aus, bei denen Breitbandnetze und digitale Dienste eng zusammenhängen. Das Internet wird zur beherrschenden Plattform für die Kommunikation, das Anbieten von Dienstleistungen und die Abwicklung von Geschäften. Die europaweite Verfügbarkeit eines schnellen Internetzugangs und digitaler Dienste ist daher für das Wirtschaftswachstum und den Binnenmarkt von wesentlicher Bedeutung.
- (20) Moderne Glasfasernetze für das Internet sind eine entscheidende Infrastruktur für die Zukunft, was die Konnektivität europäischer Unternehmen angeht, insbesondere von KMU, die das Cloud Computing nutzen wollen, um ihre Kosteneffizienz zu verbessern.

¹ EUCO 2/1/11.

² ABl. L [...] vom [...], S. [...].

- (21) In der Strategie Europa 2020¹ wird zur Umsetzung der Digitalen Agenda für Europa aufgerufen, die einen stabilen Rechtsrahmen zur Mobilisierung von Investitionen in eine offene und wettbewerbsfähige Hochgeschwindigkeits-Internetinfrastruktur und damit zusammenhängende Dienste festlegt. Der Europäische Rat vom Juni 2010 hat die Digitale Agenda für Europa gutgeheißen und alle Institutionen aufgerufen, sich für deren vollständige Umsetzung zu engagieren³.
- (22) Am 31. Mai 2010 ist der Rat zu dem Schluss gekommen, dass Europa die notwendigen Mittel für die Entwicklung eines digitalen Binnenmarkts auf der Basis schneller und ultraschneller Internet- und interoperabler Anwendungen aufbringen sollte, und erkannte an, dass effiziente und wettbewerbsorientierte Investitionen in Breitbandnetze der nächsten Generation für die Innovation, die Wahlmöglichkeiten der Verbraucher und die Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union von Bedeutung sind und eine bessere Lebensqualität durch bessere Gesundheitsfürsorge, einen sichereren Verkehr, neue Medienmöglichkeiten und leichteren Zugang zu Gütern und Dienstleistungen, besonders grenzübergreifend, bieten können⁴.
- (23) Die privaten Anreize für Investitionen in sehr schnelle Breitbandnetze scheinen geringer zu sein als die Vorteile für die Gesellschaft insgesamt. Der Investitionsbedarf zur Erreichung des Ziels der Digitalen Agenda, allen europäischen Bürgern und Unternehmen einen schnellen Internetzugang bereitzustellen, beläuft sich nach Schätzungen auf bis zu 270 Mrd. EUR. Ohne Intervention der Union dürften sich die Investitionen des Privatsektors jedoch auf nicht mehr als 50 Mrd. EUR für den Zeitraum bis 2020 belaufen. Die daraus resultierende Investitionslücke stellt einen bedeutenden Engpass für die Infrastrukturbereitstellung dar, während sich der digitale Binnenmarkt darauf stützt, dass alle Bürger über die Zukunftsinfrastruktur angeschlossen werden.

¹ KOM(2010) 2020 endg. vom 3.3.2010.

² Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: "Eine Digitale Agenda für Europa", KOM(2010) endg. 245 endg./2 vom 26.8.2010.

³ Schlussfolgerungen des Europäischen Rates zu einer neuen europäischen Strategie für Wachstum und Beschäftigung – Fertigstellung und Umsetzung der Strategie Europa 2020, 17. Juni 2010.

⁴ Schlussfolgerungen des Rates zur Digitalen Agenda für Europa, 3017. Tagung des Rates „Verkehr, Telekommunikation und Energie“, Brüssel, 31. Mai 2010.

- (24) Es ist nötig, leistungsfähige und kohärente EU-weite Netze für Aktionen zur digitalen Erbringung öffentlicher Güter, an denen sowohl öffentliche Akteure als auch die Zivilgesellschaft auf nationaler und regionaler beteiligt sind, zu entwickeln und die unabdingbare Voraussetzung dafür ist es, die strukturierte EU-Finanzierung der Kosten des System- und Softwaredesigns sowie der Aufrechterhaltung resisterter Knotenpunkte für solche Netze sicherzustellen, so dass nur die im Land anfallenden Kosten in den Budgets der nationalen Betreiber verbleiben.
- (25) Es sind verschiedene Umsetzungsmethoden nötig, die verschiedene Finanzierungsquoten erfordern, um die Effizienz und die Wirkung der finanziellen Unterstützung der Europäischen Union zu erhöhen, private Investitionen zu fördern und den spezifischen Anforderungen einzelner Vorhaben zu entsprechen.
- (26) Im Bereich der Telekommunikation bedürfen bestimmte Kerndiensteplattformen, die eine transeuropäische Interoperabilität gewährleisten, einer höheren EU-Finanzierungsrate, besonders in der Anlaufphase, wobei der Grundsatz der Kofinanzierung zu wahren ist.
- (27) Die Gewährleistung der grenzübergreifenden Interoperabilität bei der Einführung umfangreicher Infrastrukturvorhaben, insbesondere auf Ebene der Kerndienste, kann es erfordern, dass die Kommission, der Mitgliedstaat und/oder ihre Empfänger gleichzeitig Ausrüstungen beschaffen und installieren. In solchen Fällen kann es notwendig sein, die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union für Beschaffungsmaßnahmen zuzuweisen, die von Infrastrukturanbietern in Mitgliedstaaten durchgeführt werden, entweder im eigenen Namen oder in Zusammenarbeit mit der Kommission. Entsprechende Bestimmungen erlauben auch die mehrseitige Beschaffung, die unter anderem erforderlich sein kann, um Vorkehrungen in Bezug auf Mehrsprachigkeit zu treffen oder die Versorgungssicherheit und/oder die Schaffung von Netzredundanzen zur Ausschaltung von Infrastrukturnetz-Ausfallzeiten, die durch einen Ausfall an einer einzigen Stelle verursacht werden könnten, zu gewährleisten.

- (28) Generische Dienste in Bereichen des öffentlichen Interesses (als Kerndienste) werden häufig durch ein hohes Maß an Marktversagen beeinträchtigt. Die zu finanzierenden Bereiche stehen im Zusammenhang mit der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (großmaßstäbliche Einführung und Interoperabilität von eHealth, eIdentity, eProcurement), die somit definitionsgemäß auf Ausgangsniveau nicht kommerzieller Art sind. Falls außerdem nur Kerndienste finanziert werden, bestünde die Herausforderung darin, die richtigen Anreize auf Ebene der Mitgliedstaaten und regionaler Ebene zu schaffen, um Dienste von öffentlichem Interesse tatsächlich einzuführen; dies liegt insbesondere an fehlenden Anreizen auf nationaler Ebene, nationale Systeme an die Kernsysteme anzuschließen (und somit Bedingungen für die Interoperabilität und grenzübergreifende Dienste zu entwickeln), sowie an der Tatsache, dass Privatinvestoren eine Diensteeinführung innerhalb interoperabler Rahmen nicht allein sicherstellen würden.
- (29) Die digitalen Leitlinien gemäß der Verordnung (EU) Nr. xxxx/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ...¹ [INFSO-Leitlinien] geben das Verfahren und die Kriterien für die Finanzierung sowie auch die verschiedenen Kategorien für Investitionen vor.
- (30) Horizont 2020 – das künftige Rahmenprogramm für Forschung und Innovation wird sich unter anderem auf die Bewältigung gesellschaftlicher Herausforderungen konzentrieren (z. B. intelligenter, umweltfreundlicher und integrierter Verkehr, sichere, saubere und effiziente Energie sowie durch Informations- und Kommunikationstechnologie ermöglichte Gesundheitsdienste, Staatsaufgaben und nachhaltige Entwicklung), um die in der Strategie Europa 2020 ermittelten Herausforderungen durch unterstützende Tätigkeiten, die das gesamte Spektrum von der Forschung bis zum Markt abdecken, unmittelbar aufzugreifen. Horizont 2020 wird alle Stufen der Innovationskette unterstützen, besonders marktnähere Aktivitäten, unter anderem auch innovative Finanzierungsinstrumente. Mit dem Ziel, der Finanzierung durch die Europäische Union eine größere Wirkung zu verleihen und Kohärenz zu gewährleisten, wird die Fazilität „Connecting Europe“ enge Synergien mit Horizont 2020 entwickeln.

¹ ABl. L [...] vom [...], S. [...].

- (31) Die Europäische Union und die meisten Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, während die übrigen Mitgliedstaaten dabei sind, dieses zu ratifizieren. Für die Durchführung der einschlägigen Vorhaben ist es wichtig, die Zugänglichkeit für Personen mit Behinderungen gemäß Artikel 9 des Übereinkommens bei der Spezifizierung der Vorhaben zu berücksichtigen.
- (32) Die nach dieser Verordnung zu schaffenden Finanzierungsinstrumente sollten den Vorschriften von Titel VIII der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [neue Haushaltsoordnung] und des Delegierten Rechtsakts sowie den Regeln der bewährten Praktiken für Finanzierungsinstrumente¹ entsprechen.
- (33) Fiskalische Maßnahmen in vielen Mitgliedstaaten werden öffentliche Behörden dazu veranlassen, ihre Infrastrukturinvestitionsprogramme neu zu bewerten, oder haben dies bereits getan. In diesem Zusammenhang werden ÖPP als wirksames Mittel zur Verwirklichung von Infrastrukturvorhaben angesehen, die gewährleisten, dass politische Ziele wie der Kampf gegen den Klimawandel, die Förderung alternativer Energiequellen und der Energie- und Ressourceneffizienz, die Unterstützung der Nachhaltigkeit im Verkehr und die Einführung von Breitbandnetzen, erreicht werden. In der ÖPP-Mitteilung vom 19. November 2009² hat die Kommission einen verbesserten Finanzierungszugang für ÖPP durch eine Ausweitung der Bandbreite bestehender Finanzierungsinstrumente in Aussicht gestellt.
- (34) Obschon der Großteil der Investitionsmittel für die Strategie Europa 2020 durch die Märkte und Regulierungsmaßnahmen aufgebracht werden kann, erfordern die Herausforderungen der Finanzierung öffentliche Interventionen und EU-Unterstützung durch Zuschüsse und innovative Finanzierungsinstrumente. Finanzierungsinstrumente sollten eingesetzt werden, um bestimmte Markterfordernisse zu erfüllen, und den Zielen der Fazilität „Connecting Europe“ entsprechen, ohne eine private Finanzierung zu verdrängen. Vor Entscheidungen zum Einsatz von Finanzierungsinstrumenten sollte die Kommission eine Ex-ante-Evaluierung dieser Instrumente vornehmen.

¹ KOM(2011) XXX, Ein Rahmen für die nächste Generation von Finanzierungsinstrumenten.

² Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Mobilisierung privater und öffentlicher Investitionen zur Förderung der Konjunktur und eines langfristigen Strukturwandels: Ausbau öffentlich-privater Partnerschaften“, KOM(2009) 615 endg.

- (35) In der Mitteilung zur Überprüfung des EU-Haushalts¹ wurde betont, dass für Projekte mit langfristigem kommerziellen Potenzial im Regelfall EU-Mittel in Partnerschaft mit dem Finanz- und Bankensektor, insbesondere mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) und den öffentlichen Finanzinstitutionen der Mitgliedstaaten, verwendet werden sollten, aber auch mit anderen internationalen Finanzinstitutionen und dem privaten Finanzsektor.
- (36) In der Strategie Europa 2020 hat die Kommission zugesagt, EU-Finanzierungsinstrumente als Teil einer konsistenten Finanzierungsstrategie zu mobilisieren, die öffentliche und private Finanzmittel auf Ebene der Europäischen Union und nationaler Ebene für Infrastrukturen zusammenführt. Dem liegt zugrunde, dass suboptimale Investitionssituationen und Marktunvollkommenheiten in vielen Fällen effizienter durch Finanzierungsinstrumente als durch Zuschüsse angegangen werden können.
- (37) Die Fazilität „Connecting Europe“ sollte Finanzierungsinstrumente zur Förderung einer maßgeblichen Beteiligung privater Investoren und Finanzinstitutionen an Infrastrukturinvestitionen vorschlagen. Um für den Privatsektor ausreichend attraktiv zu sein, sollte bei der Gestaltung und Anwendung der Finanzierungsinstrumente auf Vereinfachung und Verringerung der Verwaltungslasten geachtet werden, während ein Niveau an Flexibilität anzustreben ist, um dem ermittelten Finanzierungsbedarf in flexibler Weise entsprechen zu können. Bei der Gestaltung dieser Instrumente sollten die Erfahrungen bei der Anwendung von Finanzierungsinstrumenten im mehrjährigen Finanzrahmen 2007-2013 genutzt werden, wie das Kreditgarantieinstrument für TEN-V-Vorhaben (LGT), die Finanzierungsfazilität mit Risikoteilung (RSFF) und der Europäische Fonds 2020 für Energie, Klimaschutz und Infrastruktur („Fonds Marguerite“).

¹ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss, den Ausschuss der Regionen und die nationalen Parlamente „Überprüfung des EU-Haushalts“, KOM(2011) 700 endg. vom 19.10.2010.

- (38) Während die meisten Finanzierungsinstrumente allen Sektoren gemeinsam sein sollten, können einige spezifisch für einzelne Sektoren gelten. Nach Schätzung der Kommissionsdienststellen würde die finanzielle Unterstützung für das Breitband hauptsächlich auf Finanzierungsinstrumenten basieren, im Bereich Verkehr und Energie der Umfang der für Finanzierungsinstrumente erforderlichen EU-Haushaltsmittel jedoch nicht mehr als 2 Mrd. EUR bzw. 1 Mrd. EUR betragen.
- (39) Um eine sektorale Diversifizierung der Empfänger von Mitteln aus Finanzierungsinstrumenten zu gewährleisten sowie eine allmähliche geografische Diversifizierung bezüglich aller Mitgliedstaaten zu fördern, sollte die Kommission in Partnerschaft mit der EIB durch gemeinsame Initiativen wie das Europäische ÖPP-Kompetenzzentrum (EPEC) und Jaspers die Mitgliedstaaten dabei unterstützen, eine entsprechende Pipeline von Vorhaben zu entwickeln, die für eine Projektfinanzierung in Frage kämen.
- (40) Bezuglich der Bedingungen für die Finanzierungsinstrumente kann es notwendig werden, zusätzliche Bedingungen in die Arbeitsprogramme aufzunehmen, um beispielsweise im Hinblick auf die Entwicklung der Politik der Europäischen Union, der technischen Entwicklungen und anderer, möglicherweise relevant werdender Faktoren Wettbewerbsmärkte zu gewährleisten.
- (41) Mehrjahresprogramme für die Unterstützung durch die Fazilität sollten auf die Unterstützung der Prioritäten der Europäischen Union abstellen und gewährleisten, dass die notwendigen finanziellen Mittel vorhanden sind und das gemeinsame Handeln der Europäischen Union und der Mitgliedstaaten Kohärenz und Kontinuität aufweist. Bei Vorschlägen, die im Anschluss an die Umsetzung des ersten Mehrjahresarbeitsprogramms im Bereich Verkehr vorgelegt werden, sollte die Förderfähigkeit von Kosten am 1. Januar 2014 beginnen, um die Kontinuität von Vorhaben sicherzustellen, die bereits von der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für trans-europäische Verkehrs- und Energienetze¹ erfasst werden.

¹ ABl. L 162 vom 22.6.2007, S. 1.

- (42) Wegen der zur Durchführung mancher Infrastrukturvorhaben nötigen umfangreichen Haushaltsmittel sollte es die Möglichkeit geben, Mittelbindungen im Zusammenhang mit der finanziellen Unterstützung mancher Aktionen in Jahrestranchen aufzuteilen.
- (43) Von der Kommission sollten Halbzeit- und Ex-post-Evaluierungen durchgeführt werden, um die Effektivität und Effizienz der Finanzierung und ihrer Auswirkungen auf die Gesamtziele der Fazilität und der Prioritäten der Strategie Europa 2020 zu beurteilen.
- (44) Auf der Grundlage der sektorspezifischer Leitlinien, die in getrennten Verordnungen festgelegt sind, wurde eine Liste der vorrangigen Bereiche erstellt, auf die diese Verordnung Anwendung finden sollte, und sollte in Anhang I aufgenommen werden. Um möglichen Änderungen der politischen Prioritäten und technischen Fähigkeiten sowie bei den Verkehrsflüssen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte zur Änderung des Anhangs zu erlassen. Es ist von besonderer Wichtigkeit, dass die Kommission bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen – auch auf der Ebene von Sachverständigen – durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission dafür sorgen, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat zeitgleich, rechtzeitig und ordnungsgemäß übermittelt werden.
- (45) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse bezüglich Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogrammen übertragen werden. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Regeln und allgemeinen Grundsätze für die Überwachung der Kommission bei Ausübung ihrer Durchführungsbefugnisse durch die Mitgliedstaaten¹ ausgeübt werden.

¹ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

- (46) Die Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates vom 18. September 1995¹ über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze und die Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates sollten daher aufgehoben werden.
- (47) Die finanziellen Interessen der Europäischen Union sollten während des gesamten Ausgabenzzyklus durch angemessene Maßnahmen geschützt werden, darunter die Prävention, Aufdeckung und Untersuchung von Unregelmäßigkeiten, die Rückforderung entgangener, rechtsgrundlos gezahlter oder nicht widmungsgemäß verwendeter Mittel und gegebenenfalls Sanktionen.
- (48) Einige Infrastrukturprojekte von EU-Interesse könnten an Nachbarschafts- und Heranführungs länder oder andere Drittländer anknüpfen oder durch sie verlaufen. Die Fazilität „Connecting Europe“ sollte vereinfachte Mittel für die Anbindung und Finanzierung dieser Infrastrukturen bieten, um die Kohärenz zwischen den internen und den externen Instrumenten des EU-Haushalts zu wahren.
- (49) Da die Ziele der durchzuführenden Aktionen, insbesondere die koordinierte Entwicklung und Finanzierung der transeuropäischen Netze, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher wegen des Bedürfnisses der Koordinierung dieser Ziele besser auf Ebene der Europäischen Union zu verwirklichen sind, kann die Europäische Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip Maßnahmen annehmen. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —]²

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

¹ ABl. L 228 vom 23.9.1995, S. 1.

² Die Erwägungsgründe werden entsprechend den in den Artikeln vorgenommenen Änderungen überarbeitet werden.

TITEL I

GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

KAPITEL 1

FAZILITÄT "CONNECTING EUROPE"

Artikel 1

Gegenstand

Mit dieser Verordnung wird die Fazilität "Connecting Europe" (im Folgenden "CEF") geschaffen, die die Bedingungen, Methoden und Verfahren zur Bereitstellung einer finanziellen Unterstützung der Europäischen Union für transeuropäische Netze festlegt, um Vorhaben im Bereich der Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsinfrastrukturen zu unterstützen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) "*Vorhaben von gemeinsamem Interesse*" bezeichnet ein Vorhaben, das in der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom [zu vervollständigen nach Annahme einschließlich Datum der Annahme und vollständiger Titel] [TEN-V-Leitlinien]¹, der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom [zu vervollständigen nach Annahme einschließlich Datum der Annahme und vollständiger Titel] [Leitlinien für transeuropäische Energieinfrastruktur]² oder der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom [zu vervollständigen nach Annahme einschließlich Datum der Annahme und vollständiger Titel] [INFSO-Leitlinien]³ angegeben ist;

¹ ABl. L [...] vom [...], S. [...].

² ABl. L [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. L [...] vom [...], S. [...].

- (2) "*grenzübergreifender Abschnitt*" bezeichnet den Abschnitt, der die Kontinuität eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse im Verkehrsbereich zwischen mindestens zwei Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Nachbarland gewährleisten;
- (3) "*Arbeiten*" bezeichnet den Kauf, die Lieferung und den Einsatz von Komponenten, Systemen und Dienstleistungen, einschließlich Software, die Durchführung der ein Vorhaben betreffenden Entwicklungs-, Bau- und Herstellungsaktivitäten, die Bauabnahme und die Inbetriebnahme eines Vorhabens;
- (4) "*Studien*" bezeichnet die zur Vorbereitung der Durchführung eines Vorhabens erforderlichen Tätigkeiten, wie Vorstudien, Durchführbarkeits-, Evaluierungs-, Prüf- und Validierungsstudien, einschließlich in Form von Software, und jede andere technische Unterstützungsmaßnahme, einschließlich der Vorarbeiten zur Festlegung und Entwicklung eines Vorhabens und für die Entscheidungen über die Finanzierung, wie etwa Erkundung der betreffenden Standorte und Vorbereitung des Finanzierungspakets;
- (5) "*programmunterstützende Aktionen*" bezeichnet Begleitmaßnahmen, die zur Durchführung der CEF und einzelner sektorspezifischer Leitlinien notwendig sind, wie Dienstleistungen (insbesondere technische Unterstützung) sowie Vorbereitungs-, Durchführbarkeits-, Koordinierungs-, Überwachungs-, Kontroll-, Audit- und Evaluierungsaktivitäten, die unmittelbar zur Verwaltung dieser Fazilität und zur Erreichung ihrer Ziele erforderlich sind, und insbesondere Studien, Sitzungen, Informationen, Infrastrukturkartierung, Twinning-Aktionen, Verbreitung, Aktionen zur Bewusstseinsbildung und Kommunikation, Ausgaben im Zusammenhang mit IT-Instrumenten und -Netzen mit Schwerpunkt auf dem Informationsaustausch zusammen mit allen anderen Ausgaben der Kommission für technische und administrative Unterstützung, die gegebenenfalls für die Verwaltung dieser Fazilität oder für die Durchführung der einzelnen sektorspezifischen Leitlinien erforderlich sind;
- (6) "*Aktion*" bezeichnet jede Aktivität, die zur Durchführung eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse notwendig und finanziell, technisch oder zeitlich unabhängig ist;
- (7) "*föderfähige Kosten*" hat dieselbe Bedeutung wie in der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [neue Haushaltsordnung];

- (8) "*Empfänger*" bezeichnet einen Mitgliedstaat, eine internationale Organisation, eine Korridorplattform oder ein öffentliches oder privates Unternehmen oder eine öffentliche oder private Stelle, der/die/das für den Erhalt einer finanziellen Unterstützung der Union nach dieser Verordnung und gemäß den in dem betreffenden Arbeitsprogramm gemäß Artikel 17 festgelegten Modalitäten ausgewählt wurde;
- (9) "*durchführende Stelle*" bezeichnet ein öffentliches oder privates Unternehmen oder eine öffentliche oder private Stelle, das/die von einem Empfänger benannt wurde, wenn es sich bei Letzterem um einen Mitgliedstaat oder eine internationale Organisation handelt, um die Aktion durchzuführen. Über die Benennung entscheidet der Empfänger im Rahmen seiner eigenen Verantwortung und, falls sie die Vergabe eines Beschaffungsauftrags erfordert, in Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften für das öffentliche Beschaffungswesen;
- (10) "*Kernnetz*" bezeichnet die Verkehrsinfrastruktur gemäß Angabe nach Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien];
- (11) "*Kernnetzkorridore*" bezeichnet ein Instrument, das die koordinierte Errichtung des Kernnetzes gemäß Kapitel IV der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien] ermöglicht [und in Teil I des Anhangs dieser Verordnung aufgeführt ist];
- (12) "*Engpass*" bezeichnet im Verkehrsbereich ein physisches oder technisches Hindernis, das zu einem Systembruch führt, der die Kontinuität der Verkehrskapazität in Verkehrsflüssen über große Entfernungen und im grenzüberschreitenden Bereich beeinträchtigt und unterbricht. Ein solches Hindernis kann durch die Errichtung neuer oder die grundlegende Modernisierung vorhandener Infrastrukturen – zum Zwecke der Vergrößerung ihrer Kapazität – wie Brücken, Schleusen, Buhnen, Sohlstufen oder Tunnel überwunden werden, die Problemlösungen beispielsweise bezüglich Steigungen, Kurvenradien, Lichtraumprofilen und Fahrrinnentiefe bieten, oder durch die Aufwertung der als niedrig bis mittel eingestuften Infrastrukturschnitte auf das Niveau des übrigen Verkehrsnetzes;
- (13) "*Priorität*" bezeichnet eine der Energieinfrastrukturprioritäten 1 bis 8 und 10 bis 12 gemäß der Angabe in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [Leitlinien für transeuropäische Energieinfrastruktur];

(13b) "Telematiksysteme" bezeichnet die Systeme im Sinne des Artikels 3 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien];

(14) "Energieinfrastruktur" bezeichnet die Infrastruktur gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [Leitlinien für transeuropäische Energieinfrastruktur];

(14a) "Telekommunikationsnetze" bezeichnet die Netze im Sinne des Artikels 3 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [INFSO-Leitlinien];

(15) "Breitbandnetze" bezeichnet die Netze im Sinne des Artikels 3 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [INFSO-Leitlinien];

(16) "Digitaldienst-Infrastrukturen" bezeichnet Dienste im Sinne des Artikels 3 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [INFSO-Leitlinien];

(17) "Kerndienstplattformen" bezeichnet Dienste gemäß der Angabe im Anhang der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [INFSO-Leitlinien];

(18) "generische Dienste" bezeichnet Dienste gemäß der Angabe im Anhang der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [INFSO-Leitlinien];

(19) [...]

(20) [...]

Artikel 3

Allgemeine Ziele

Die CEF ermöglicht die Vorbereitung und Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Rahmen der Politik für die transeuropäischen Netze in den Bereichen Energie, Verkehr und Telekommunikation. Mit der CEF wird die Durchführung derjenigen Vorhaben von gemeinsamem Interesse unterstützt, die die Entwicklung und die Errichtung neuer Infrastrukturen und Dienste oder den Ausbau¹ vorhandener Infrastrukturen und Dienste bezwecken. Für die drei für die CEF ermittelten Sektoren gelten folgende Ziele:

- a) Beitrag 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 Synergien über Sektoren hinweg entsprechend genutzt werden. Die Erreichung dieses Ziels wird anhand des Umfangs öffentlicher und privater Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemessen, insbesondere anhand des Umfangs privater Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die [durch die Finanzierungsinstrumente]² nach dieser Verordnung vorgenommen werden. Besonderes Augenmerk gilt dem effizienten Einsatz öffentlicher Investitionen.
- b) Beitrag zu den Anstrengungen der Union zur Erreichung ihres Ziels, bis 2020 die Treibhausgasemissionen um 20 % zu senken³, die Energieeffizienz um 20 % zu steigern und den Anteil der erneuerbaren Energien auf 20 % anzuheben⁴, und dabei eine größere Solidarität zwischen den Mitgliedstaaten gewährleisten.

¹ Erwägungsgrund 10 wird geändert, um klarzustellen, dass "Ausbau" im Sinne dieser Verordnung Ausbau und Sanierung bestehender Eisenbahninfrastrukturen bedeutet.

² Vorbehalt zu diesem Indikator, solange die Verhandlungen über die neue Haushaltssordnung noch nicht abgeschlossen sind.

³ Es wird ein neuer Erwägungsgrund aufgenommen, in dem auf dieses mögliche Ziel hingewiesen wird und die zu erfüllenden Bedingungen ausdrücklich genannt werden, wobei der neueste Stand der diesbezüglichen Verhandlungen berücksichtigt wird.

⁴ In Erwägungsgrund 5 wird am Ende Folgendes angefügt: "... indem zu den Zielen für 2020 beigetragen und das Emissionsminderungsziel für 2050 berücksichtigt wird."

Artikel 4
Sektorspezifische Ziele

Unbeschadet der allgemeinen Ziele des Artikels 3 trägt die CEF zur Erreichung der folgenden sektorspezifischen Ziele bei:

- a) Im Bereich Verkehr unterstützt die CEF Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien], die gemäß weiterer Spezifikation nach den Artikeln 2a und 4 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien] die nachstehend aufgeführten Ziele verfolgen:
 - i) Beseitigung von Engpässen und Überbrückung fehlender Bindeglieder. Das Erreichen dieses Ziels wird anhand der Zahl neuer oder verbesserter grenzübergreifender Verbindungen, beseitigter Engpässe und von Abschnitten mit vergrößerter Kapazität auf Verkehrsstrecken, denen die Fazilität „Connecting Europe“ zugute gekommen ist, gemessen;
 - ii) Gewährleistung langfristig nachhaltiger und effizienter Verkehrssysteme. Das Erreichen dieses Ziels wird anhand der Länge des Eisenbahnverkehrsnetzes in der EU-27, das den Anforderungen gemäß Artikel 45 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien] genügt, der Länge des Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverkehrsnetzes in der EU-27, der Länge des Binnenschiffahrtsnetzes nach Klassen in der EU-27 und des Rückgangs der Anzahl der Verkehrstoten auf dem Straßennetz der EU-27 gemessen;

- iii) Optimierung der Multimodalität, der Effizienz und der Nachhaltigkeit des Netzes durch Integration und Interkonnektivität der Verkehrsträger und Steigerung der Interoperabilität von Verkehrsdienssten. Das Erreichen dieses Ziels wird gemessen anhand der Zahl der Häfen und Flughäfen, die an das Eisenbahnverkehrsnetz angeschlossen sind, der Zahl der Seehäfen, die an das Binnenschifffahrtsnetz angeschlossen sind, der Zahl der verbesserten Verbindungen durch Meeresautobahnen gemäß Artikel 25 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien], der Zahl der verbesserten Hinterlandanbindung, der Zahl besserer logistischer Plattformen gemäß Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien] und der Länge der mit ERTMS ausgestatteten Netze.

Die Indikatoren dieses Absatzes gelten nicht für Mitgliedstaaten, die über kein Schienennetz oder kein Binnenschifffahrtsnetz verfügen.

Diese Indikatoren sind nicht als Kriterien für die Auswahl oder die Förderfähigkeit von Maßnahmen zu verstehen, die Unterstützung aus der CEF erhalten.

- b) Im Bereich Energie unterstützt die CEF Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die eines oder mehrere der folgenden Ziele verfolgen:
- i) Förderung der weiteren Integration des Energiebinnenmarkts und der grenzübergreifenden Interoperabilität der Strom- und Gasnetze;
 - ii) Steigerung der Energieversorgungssicherheit der Europäischen Union;
 - iii) Leistung eines Beitrags zur nachhaltigen Entwicklung und zum Umweltschutz.

Die Bedingungen für die Förderfähigkeit für eine finanzielle Unterstützung der Union für Vorhaben von gemeinsamem Interesse sind in Artikel 15 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 1364/2006/EG enthalten; die Kriterien für die Auswahl von Vorhaben von gemeinsamem Interesse finden sich in Artikel 4 der genannten Verordnung.

(ba) i) Das Erreichen des Ziels gemäß Buchstabe b Ziffer i wird ex post anhand von Folgendem gemessen:

- Anzahl der Vorhaben zur tatsächlichen Zusammenschaltung der Netze von Mitgliedstaaten und zur Beseitigung interner Hindernisse;
- Verringerung oder Beseitigung der Isolierung der Mitgliedstaaten im Energiebereich;
- Prozentsatz der grenzüberschreitenden Stromübertragungsleistung im Verhältnis zur vorhandenen Erzeugungskapazität in dem betreffenden Mitgliedstaat und
- Prozentsatz der Spitzennachfrage der beiden betroffenen Mitgliedstaaten, der durch umkehrbare Gasflussverbindungen gedeckt wird.

ii) Das Erreichen des Ziels gemäß Buchstabe b Ziffer ii wird ex post anhand von Folgendem gemessen:

- Anzahl der Vorhaben, die eine Diversifizierung der Versorgungsquellen, Lieferanten und Versorgungswege ermöglichen;
- Anzahl der Vorhaben zur Erhöhung der Speicherkapazität;
- Anzahl der Unterbrechungen und Unterbrechungsdauer;
- Umfang des vermeidbaren Verlusts an erneuerbarer Energie aufgrund des Mangels an grenzüberschreitenden Verbindungen;
- Anbindung isolierter Märkte an stärker diversifizierte Versorgungsquellen.

iii) Das Erreichen des Ziels gemäß Buchstabe b Ziffer iii wird ex post anhand von Folgendem gemessen:

- Übertragung von regenerativ erzeugtem Strom vom Ort der Erzeugung zu größeren Verbrauchszentren und Speicherorten;
- Summe an CO₂-Emissionen, die durch den Bau der Vorhaben, denen die CEF zugute gekommen ist, vermieden wurden.

Diese Elemente dienen der Ex-post-Messung des Erreichens der Ziele und stellen keine Kriterien für die Auswahl oder die Förderfähigkeit von Maßnahmen dar, die Unterstützung aus der CEF erhalten.

c) Im Bereich der Telekommunikationsnetze unterstützt die CEF Aktionen zur Unterstützung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die gemäß weiterer Spezifikation in Artikel 2 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [INFSO-Leitlinien] aufgeführten Ziele verfolgen.

Artikel 5
Finanzmittel¹

1. Die Finanzausstattung für die CEF wird für den Zeitraum von 2014 bis 2020 auf [50 000 000 000 EUR²] festgesetzt . Dieser Betrag wird wie folgt aufgeteilt:
 - a) Verkehrssektor: [31 694 000 000 EUR][, wovon 10 000 000 000 EUR aus dem Kohäsionsfonds übertragen werden und gemäß dieser Verordnung in Mitgliedstaaten ausgegeben werden, die mit Mitteln des Kohäsionsfonds gefördert werden können];
 - b) Energiesektor: [9 121 000 000 EUR];
 - c) Telekommunikationssektor: [9 185 000 000 EUR].
2. Die CEF kann Ausgaben der Kommission für programmunterstützende Aktionen gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 5 bis zu einer Obergrenze von [0,35 %]³ der Finanzausstattung abdecken. Die Finanzmittel können auch Ausgaben für technische und administrative Unterstützung abdecken, die erforderlich sind, um den Übergang zwischen dem Programm und den nach der Verordnung (EG) Nr. 680/2007⁴ getroffenen Maßnahmen zu gewährleisten.

¹ Mit den Beträgen in diesem Artikel befasst sich die Gruppe der Freunde des Vorsitzes. Allgemeiner Vorbehalt zu diesem Artikel, solange kein Beschluss über die Übertragung von Mitteln aus dem Kohäsionsfonds gefasst wurde.

² Alle Zahlen in konstanten Preisen von 2011. Die entsprechenden Beträge zu laufenden Preisen werden im Finanzbogen für Rechtsakte aufgeführt.

³ Vorbehalt bis zu einem endgültigen Beschluss über den Gesamtbetrag: Der Satz von 0,35 % bezieht sich auf 50 Mrd. EUR.

⁴ Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze, ABl. L 162 vom 22.6.2007, S. 1.

3. Nach der Halbzeitevaluierung gemäß Artikel 26 Absatz 1 können das Europäische Parlament und der Rat auf Vorschlag der Kommission Mittel der in Absatz 1 genannten Zuweisung zwischen den Sektoren übertragen, [ausgenommen die vom Kohäsionsfonds übertragenen 10 000 000 000 EUR zur Finanzierung von Verkehrsprojekten in den Mitgliedstaaten, die vom Kohäsionsfonds gefördert werden können]¹².

4. Die jährlichen Mittel werden vom Europäischen Parlament und dem Rat in den Grenzen des mehrjährigen Finanzrahmens bewilligt³.

KAPITEL II

FORMEN DER FINANZIERUNG UND FINANZBESTIMMUNGEN

[Artikel 6
*Formen der finanziellen Unterstützung]*⁴

1. Die CEF wird durch eine oder mehrere Formen der finanziellen Unterstützung, die in der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [neue Haushaltssordnung] vorgesehen sind, bereitgestellt, insbesondere durch Finanzhilfen, Beschaffungsmaßnahmen und Finanzierungsinstrumente.

2. Die Kommission kann die in Artikel 55 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [neue Haushaltssordnung] genannten Einrichtungen mit einem Teil der Durchführung der CEF betrauen⁵.

¹ Vorbehalt zu diesem Satz, solange kein Beschluss über die Übertragung von Mitteln aus dem Kohäsionsfonds gefasst wurde.

² Es wird ein neuer Erwägungsgrund hinzugefügt, in dem darauf hingewiesen wird, dass mit der Haushaltsnomenklatur sichergestellt werden soll, dass die Übertragungen zwischen den Sektoren dem Europäischen Parlament und dem Rat unterbreitet werden.

³ **Zur Information:** Der Text vom 21. Mai 2012, mit dem die Verhandlungsbox über den mehrjährigen Finanzrahmen (2014-2020) vorgestellt wird und der im AStV erörtert werden soll (Dok. 10063/12) sieht u.a. Folgendes vor: "Die Kommission kann Finanzinstrumente als Bestandteil der CEF einsetzen. Das Gesamtvolumen der für Finanzinstrumente verwendeten Mittel beträgt höchstens [x] Mio. Euro."

⁴ Vorbehalt zu diesem Artikel, solange die Verhandlungen über die neue Haushaltssordnung noch nicht abgeschlossen sind.

⁵ Wird Artikel 55 Absatz 1 Buchstabe c nicht angenommen, so wird eine Liste der Einrichtungen erstellt.

Artikel 7

Förderfähigkeit und Bedingungen für die Gewährung einer finanziellen Unterstützung

1. Nur Aktionen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß den Verordnungen (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien], (EU) Nr. XXXX/2012 [Leitlinien für transeuropäische Energieinfrastruktur] und (EU) Nr. XXXX/2012 [INFSO-Leitlinien] beitragen sowie programmunterstützende Aktionen gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 5 Nummer 2 sind durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union in Form von [Finanzhilfen, Finanzierungsinstrumenten und Beschaffungsmaßnahmen]¹ förderfähig.
2. Im Bereich Verkehr sind nur Aktionen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien] beitragen, sowie programmunterstützende Aktionen durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union in Form von Beschaffungsmaßnahmen und Finanzierungsinstrumenten nach dieser Verordnung förderfähig. In Form von Finanzhilfen sind nur die nachstehenden Aktionen durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union nach dieser Verordnung förderfähig:
 - a) Aktionen zur Realisierung des Kernnetzes gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien], einschließlich der Einführung neuer Technologien und Innovationen gemäß Artikel 39 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien];
 - (aa) Aktionen zur Realisierung des Gesamtnetzes gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien], wenn diese Aktionen zur Erleichterung grenzübergreifender Verkehrsflüsse oder zur Beseitigung von Engpässen beitragen und wenn diese Aktionen ferner zur Entwicklung des Kernverkehrsnetzes beitragen, bis zu einer Obergrenze von 5 % der dem Bereich Verkehr zugewiesenen Finanzausstattung gemäß Artikel 5 der vorliegenden Verordnung;
 - b) Studien zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstaben b und c der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien];

¹ Vorbehalt zu den Formen der finanziellen Unterstützung, solange die Verhandlungen über die neue Haushaltssordnung noch nicht abgeschlossen sind.

- c) Aktionen zur Unterstützung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstaben a, d und e der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien];
- d) Aktionen zur Unterstützung von Telematiksystemen gemäß Artikel 37 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien];
- e) Aktionen zur Unterstützung von Güterverkehrsdiensten gemäß Artikel 38 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien];
- f) Aktionen zur Verringerung des Schienenverkehrslärms, unter anderem durch Nachrüstung vorhandenen Rollmaterials, um eine lebensfähige Nutzung des TEN-V-Netzes unter Einhaltung der Lärmschutzanforderungen sicherzustellen;
- g) programmunterstützende Aktionen;
- h) Aktionen zur Realisierung sicherer Infrastrukturen gemäß Artikel 40 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien];
- i) Aktionen zur Unterstützung von Meeresautobahnen gemäß Artikel 25 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien].

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

[...] ¹

¹ Der folgende Satz sollte Erwägungsgrund 3 hinzugefügt werden: "Die Fazilität 'Connecting Europe' sollte Studien über alternative Finanzierungsmodelle für Infrastrukturvorhaben, einschließlich ÖPP unterstützen.

3. Im Bereich Energie sind alle Aktionen zur Durchführung derjenigen Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die vorrangige Korridore und Gebiete gemäß Teil II des Anhangs der vorliegenden Verordnung durch eine finanzielle Unterstützung der Union in Form von Finanzierungsinstrumenten und Finanzhilfen nach dieser Verordnung förderfähig, wenn sie die Bedingungen gemäß Artikel 15 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [Leitlinien für transeuropäische Energieinfrastruktur] erfüllen.

4. Im Bereich der Telekommunikation sind alle Aktionen zur Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und programmunterstützende Aktionen, die im Anhang der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [INFSO-Leitlinien] aufgeführt sind, durch eine finanzielle Unterstützung der Europäischen Union in Form von [Finanzhilfen, Beschaffungsmaßnahmen und Finanzierungsinstrumenten nach dieser Verordnung]¹ förderfähig.

[[Mindestens xx %] des Betrags der Finanzausstattung gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c wird der Unterstützung der in Teil III des Anhangs der vorliegenden Verordnung aufgeführten vorermittelten Prioritäten und Interventionsgebieten zugewiesen]²³.

KAPITEL III

FINANZHILFEN

Artikel 8

Formen der Finanzhilfe und förderfähige Kosten

1. Finanzhilfen nach dieser Verordnung können in einer Form erfolgen, die in der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [neue Haushaltsordnung] vorgesehen ist.

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

¹ Vorbehalt, solange die Verhandlungen über die neue Haushaltsordnung noch nicht abgeschlossen sind.

² Die vorher fehlende funktionale Verknüpfung mit den Teilen II und III des Anhangs wurde in den Absätzen 3 und 4 dieses Artikels hergestellt und ist von den sektorspezifischen Arbeitsgruppen zu beachten.

³ Kohärenz zwischen den Leitlinien und der CEF ist zu gewährleisten. Die Frage der funktionalen Verknüpfung ist in der Gruppe "Telekommunikation" noch weiter zu erörtern.

2. Unbeschadet der Haushaltsordnung können Ausgaben für Aktionen, die sich aus Vorhaben ergeben, die in das erste Mehrjahresprogramm und in die Jahresarbeitsprogramme aufgenommen wurden, ab dem 1. Januar 2014 förderfähig sein.
3. Nur Ausgaben, die in Mitgliedstaaten getätigt wurden, können förderfähig sein, ausgenommen wenn das Vorhaben von gemeinsamem Interesse das Hoheitsgebiet von Drittländern einbezieht und die Aktion unerlässlich ist, um die Ziele des jeweiligen Vorhabens zu erreichen.
4. Die Kosten von Ausrüstungen und Infrastruktur, die vom Empfänger als Investitionsausgaben behandelt werden, können in ihrer Gesamtheit förderfähig sein.
5. Ausgaben im Zusammenhang mit Umweltstudien bezüglich des Umweltschutzes und bezüglich der Einhaltung der einschlägigen EU-Vorschriften können förderfähig sein.
6. Ausgaben im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken sind keine förderfähigen Kosten, mit Ausnahme der Mittel, die aus dem Kohäsionsfonds im Verkehrsbereich gemäß Artikel 59 Nummer 3 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds, für die der Gemeinsame Strategische Rahmen gilt, sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006] übertragen wurden.]¹
- [7. Mehrwertsteuern sind keine förderfähigen Kosten.]²
8. Bestimmungen zur Förderfähigkeit von Kosten, die Empfängern entstehen, gelten analog auch für Kosten, die durchführenden Einrichtungen entstehen.

¹ Vorbehalt, solange kein endgültiger Beschluss über die Übertragung von 10 Mrd. EUR aus dem Kohäsionsfonds gefasst wurde.

² Über diese Frage wird nicht beraten, solange die Verhandlungen über die neue Haushaltsordnung noch nicht abgeschlossen sind.

Artikel 9
Bedingungen für die Teilnahme

1. Vorschläge werden von einem oder mehreren Mitgliedstaaten oder mit Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten durch internationale Organisationen, gemeinsame Unternehmen oder öffentliche oder private Unternehmen oder Stellen, die in Mitgliedstaaten niedergelassen sind, eingereicht.
2. Die Vorschläge können von Stellen vorgelegt werden, die nach geltendem nationalen Recht keine Rechtspersönlichkeit besitzen, sofern ihre Vertreter die Fähigkeit haben, rechtliche Verpflichtungen in ihrem Namen einzugehen, und Gewähr dafür bieten, dass die finanziellen Interessen der Union in gleichwertiger Weise wie im Fall von Rechtspersonen geschützt sind.
3. Die von natürlichen Personen eingereichten Vorschläge kommen für eine Förderung nicht in Betracht.
4. Wo es zur Erreichung der Ziele eines bestimmten Vorhabens von gemeinsamem Interesse notwendig ist, können Drittländer und in Drittländern niedergelassene Stellen an Aktionen teilnehmen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse beitragen.

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

Falls dies erforderlich ist, um einschlägige Aktionen wirksamer durchzuführen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Drittländern gemäß den Verordnungen (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien], (EU) Nr. XXXX/2012 [Leitlinien für transeuropäische Energieinfrastruktur] und (EU) Nr. XXXX/2012 [INFSO-Leitlinien] beitragen, kann die Finanzierung nach dieser Verordnung mit einer Finanzierung zusammengelegt werden, die anderen einschlägigen Verordnungen der Union unterliegt. In einem solchen Fall kann die Kommission mittels eines Durchführungsrechtsakts, der im Einklang mit dem Prüfverfahren nach Artikel 24 Absatz 2 erlassen wird, einen gemeinsamen Satz von Regeln für die Durchführung beschließen.

5. [...]

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

Artikel 10

Finanzierungssätze

1. Außer in den in der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [neue Haushaltssordnung] genannten Fällen werden Vorschläge anhand von Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen ausgewählt, die auf den in Artikel 17 genannten Arbeitsprogrammen beruhen.
2. Im Verkehrssektor beträgt die finanzielle Unterstützung der Union höchstens
 - a) hinsichtlich Finanzhilfen für Studien 50 % der förderfähigen Kosten;
 - b) hinsichtlich Finanzhilfen für Arbeiten:
 - i) bei Eisenbahn und Binnenwasserstraßen und Straßenverkehrsnetze in denjenigen Mitgliedstaaten, die auf ihrem Gebiet nicht über ein Eisenbahnnetz verfügen, 20 % der förderfähigen Kosten; der Finanzierungssatz kann für Aktionen zur Beseitigung von Engpässen bis auf 30 % erhöht werden; der Finanzierungssatz kann für Aktionen bezüglich grenzübergreifender Abschnitte und zur Verstärkung von Aktionen in Bezug auf die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr bis auf 40 % erhöht werden;
 - ii) bei Landverkehrsverbindungen mit Häfen und Flughäfen, Aktionen zur Verringerung des Schienenverkehrslärms – auch durch Nachrüstung vorhandenen Rollmaterials – sowie Entwicklung von Häfen und multimodalen Plattformen 20 % der förderfähigen Kosten;
 - iii) bei Aktionen zur Unterstützung neuer Technologien und der Innovation bei allen Verkehrsträgern 20 % der förderfähigen Kosten;

- c) hinsichtlich Finanzhilfen für Telematiksysteme und -dienste:
- i) beim Europäischen System für das Eisenbahnverkehrsmanagement (ERTMS), bei den Binnenschifffahrtsinformationsdiensten (RIS) und beim Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr (VTMIS) 50 % der förderfähigen Kosten;
 - ii) bei Telematiksystemen, Güterverkehrsdienssten, sicheren Parkplätzen im Kernstraßennetz sowie Aktionen zur Unterstützung der Entwicklung von Meeresautobahnen 20 % der förderfähigen Kosten;

3. Im Energiesektor

- a) beträgt die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union höchstens 50 % der förderfähigen Kosten von Studien und/oder Arbeiten;
- b) können die Kofinanzierungssätze auf höchstens 75 % erhöht werden für Aktionen, die auf der Grundlage der in Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [Leitlinien für transeuropäische Energieinfrastruktur] genannten Sachlage einen hohen Grad an regionaler oder EU-weiter Versorgungssicherheit bieten oder die Solidarität der Europäischen Union stärken oder hochinnovative Lösungen umfassen.

4. Im Telekommunikationssektor beträgt die finanzielle Unterstützung der Union höchstens

- a) bei Aktionen im Bereich Breitbandnetze 50 % der förderfähigen Kosten;
- b) bei Aktionen im Bereich generischer Dienste 75 % der förderfähigen Kosten;
- c) [...]
- d) für horizontale Prioritäten einschließlich Infrastrukturmobilisierung, Twinning-Aktionen und technische Hilfeleistung 75 % der förderfähigen Kosten.

- 4a. Im Telekommunikationssektor sind Kerndienstplattformen typischerweise durch Beschaffungsmaßnahmen zu finanzieren. In Ausnahmefällen können sie durch eine Finanzhilfe von bis zu 75 % der förderfähigen Kosten und – im Falle **der** Plattformen, die einen einheitlichen Zugangspunkt zum Kulturerbe Europas darstellen – bis zu 100 % der förderfähigen Kosten.
5. Die oben genannten Kofinanzierungssätze können um bis zu 10 Prozentpunkte angehoben werden für Aktionen, die sektorübergreifende Synergien aufweisen, Ziele bezüglich der Abschwächung des Klimawandels erreichen, die Klimaresistenz erhöhen oder die Treibhausgasemissionen verringern. [Diese Anhebung gilt nicht für in Artikel 11 genannte Kofinanzierungssätze.^{1]}]
6. Der Betrag der finanziellen Unterstützung für die ausgewählten Aktionen wird auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse eines jeden Projekts², der verfügbaren Haushaltssmittel der Union und der angestrebten möglichst großen Hebelwirkung der Unionsmittel angepasst.

[Artikel 11

Spezifische Aufrufe für vom Kohäsionsfonds im Verkehrssektor übertragene Mittel]³

- [1. Bezuglich der 10 000 000 000 EUR, die vom Kohäsionsfonds übertragen werden [Artikel XX der Verordnung XXXX] und in den Mitgliedstaaten, die durch den Kohäsionsfonds gefördert werden können, auszugeben sind, erfolgen spezifische Aufrufe für Vorhaben zur Schaffung des Kernnetzes ausschließlich in Mitgliedstaaten, die durch den Kohäsionsfonds gefördert werden können.
2. Die nach dieser Verordnung für den Verkehrssektor 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.^{4]}]

¹ Vorbehalt, solange kein endgültiger Beschluss über die Übertragung von 10 Mrd. EUR aus dem Kohäsionsfonds gefasst wurde.

² In einem Erwägungsgrund ist auszuführen, dass eine Ex-ante-Bewertung der Marktdefizite in die Kosten-Nutzen-Analyse jedes Projekt aufzunehmen ist.

³ Allgemeiner Vorbehalt zu diesem Artikel, solange kein endgültiger Beschluss über die Übertragung von 10 Mrd. EUR aus dem Kohäsionsfonds gefasst wurde.

⁴ Der Gegenstand des Artikels 11 Absätze 1 und 2 wird von der Gruppe der Freunde des Vorsitzes behandelt.

3. Unbeschadet des Artikels 10 sind die Finanzierungshöchstsätze bezüglich der vom Kohäsionsfonds übertragenen [10 000 000 000 EUR] [Artikel XX der Verordnung XXXX] zur Ausgabe in Mitgliedstaaten, die vom Kohäsionsfonds gefördert werden können, die für den Kohäsionsfonds anwendbaren Finanzierungshöchstsätze gemäß Artikel 22 und Artikel 110 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [Verordnung mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds, für die der Gemeinsame Strategische Rahmen gilt, sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006]¹ für die folgenden Aktionen:
- a) hinsichtlich Finanzhilfen für Studien;
 - b) hinsichtlich Finanzhilfen für Arbeiten:
 - i) Eisenbahn und Binnenwasserstraßen;
 - ii) Aktionen zur Unterstützung grenzübergreifender Straßenabschnitte und – in den Mitgliedstaaten, die nicht über ein Eisenbahnnetz verfügen – des TEN-V-Straßennetzes;
 - iii) Landverkehrsverbindungen mit Häfen und Flughäfen, Entwicklung von multimodalen Plattformen und Häfen einschließlich Eisbrecher-Kapazitäten;
 - c) hinsichtlich Finanzhilfen für Telematiksysteme und -dienste:
 - i) beim Europäischen System für das Eisenbahnverkehrsmanagement (ERTMS), bei den Binnenschifffahrtsinformationsdiensten (RIS) und beim gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystem für den Schiffsverkehr (VTMIS);
 - ii) bei Telematiksystemen.

¹ COM(2011) 615 final.

Artikel 12

Streichung, Herabsetzung, Aussetzung und Einstellung der Finanzhilfe¹

1. Die Kommission streicht — außer in hinreichend begründeten Fällen — die finanzielle Unterstützung für Aktionen, die nicht innerhalb von zwei Jahren nach dem in den Bedingungen für die Bewilligung der finanziellen Unterstützung genannten Anfangstermin angelaufen sind.
2. Die Kommission kann die finanzielle Unterstützung gemäß den Bedingungen der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [neue Haushaltsordnung] oder nach einer Evaluierung des Projektfortschritts aussetzen, herabsetzen, zurückfordern oder einstellen, insbesondere in dem Fall, dass größere Verzögerungen bei der Durchführung der Aktion aufgetreten sind.
3. Die Kommission kann die vollständige oder teilweise Rückzahlung der erteilten Finanzhilfe verlangen, falls zwei Jahre nach dem in den Bedingungen für die Bewilligung der Finanzhilfe genannten Fertigstellungstermin die Durchführung der Aktion, für die die Finanzhilfe gewährt wurde, noch nicht abgeschlossen ist.
4. Bevor die Kommission einen der in den Absätzen 1, 2 und 3 vorgesehenen Beschlüsse fasst, prüft sie den jeweiligen Fall eingehend in Abstimmung mit den jeweiligen in Artikel 6 Absatz 2 genannten Einrichtungen und konsultiert die betroffenen Empfänger, so dass diese innerhalb einer angemessenen Frist Stellung nehmen können.

¹ Die Formulierung dieses Artikel ist mit den Bestimmungen des neuen Finanzrahmens und des dazugehörigen delegierten Rechtsakts in Einklang zu bringen.

KAPITEL IV

BESCHAFFUNGSMASSNAHMEN

Artikel 13

Beschaffungsmaßnahmen¹

1. Öffentliche Beschaffungsverfahren, die von der Kommission oder einer der in Artikel 6 Absatz 2 genannten Einrichtungen im eigenen Namen oder gemeinsam mit Mitgliedstaaten durchgeführt werden,
 - a) können spezifische Bedingungen vorsehen, wie den Ort der Leistung der Aktivitäten, die Gegenstand der Beschaffung sind, wenn dies durch die Ziele der Aktionen begründet ist und solche Bedingungen nicht gegen die Grundsätze des öffentlichen Beschaffungswesens verstößen;
 - b) können die mehrseitige Vergabe von Aufträgen im Rahmen desselben Verfahrens („mehrseitige Beschaffung“) genehmigen.
2. Wenn dies begründet und für die Durchführung der Aktionen erforderlich ist, kann Absatz 1 auch auf Beschaffungsverfahren angewendet werden, die von Empfängern von Finanzhilfen durchgeführt werden.

¹ Auf die Einbeziehung von Umweltkriterien in die öffentlichen Beschaffungsverfahren wird in einem Erwägungsgrund eingegangen.

[KAPITEL V FINANZIERUNGSGESETZ]¹

Artikel 14 Arten von Finanzierungsinstrumenten

1. Finanzierungsinstrumente, die gemäß Titel VIII der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [neue Haushaltsordnung] eingerichtet wurden, können verwendet werden, um Stellen, die Aktionen als Beitrag zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Definition in den Verordnungen (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien], (EU) Nr. XXXX/2012 [Leitlinien für transeuropäische Infrastruktur] und (EU) Nr. XXXX/2012 [INFSO-Leitlinien] und zur Erreichung der Ziele dieser Vorhaben durchzuführen, den Zugang zu einer Finanzierung zu erleichtern. Die Finanzierungsinstrumente werden auf Vorabbewertungen von Marktunzulänglichkeiten oder suboptimale Investitionsbedingungen und Investitionserfordernisse gestützt. [Die wichtigsten Bestimmungen, Bedingungen und Verfahren in Bezug auf jedes Finanzierungsinstrument sind im Anhang niedergelegt.]
2. Finanzierungsinstrumente, die nach der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 eingerichtet wurden, können gegebenenfalls nach vorheriger Evaluierung mit den im Rahmen der vorliegenden Verordnung eingerichteten Finanzierungsinstrumenten zusammengeführt werden.

Die Zusammenführung von Projektanleihen erfolgt vorbehaltlich des Zwischenberichts, der gemäß der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 im zweiten Halbjahr 2013 auszuarbeiten ist. Die Fortführung der Projektanleiheninitiative erfolgt vorbehaltlich der unabhängigen umfassenden Evaluierung, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 im Jahr 2015 durchzuführen ist.

¹ Allgemeiner Vorbehalt zu diesem Kapitel, solange die Verhandlungen über die neue Haushaltsordnung noch nicht abgeschlossen sind. Das gesamte Kapitel V hängt prinzipiell von den weiteren Beratungen in der Gruppe ab.

3. Zur Verwendung können folgende Finanzierungsinstrumente kommen:
- a) Beteiligungsfinanzierungsinstrumente, wie Investmentfonds mit dem Schwerpunkt auf der Bereitstellung von Risikokapital für Aktionen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse beitragen;
 - b) Darlehen und/oder Bürgschaften, die durch Risikoteilungsinstrumente gestützt werden, einschließlich Verbesserungsmechanismen für Projektanleihen, die von einer Finanzinstitution aus eigenen Mitteln mit einem Beitrag der Europäischen Union für die Bereitstellung und/oder Zuweisung von Kapital ausgegeben werden;
 - c) [...].

Artikel 14a¹

Grundsätze und Bedingungen für Finanzierungsinstrumente

Die Finanzierungsinstrumente müssen folgende Bedingungen erfüllen:

- a) Mit den Finanzierungsinstrumenten soll der Unterfinanzierung von Projekten begegnet werden, die nachweislich finanziell lebensfähig sind, aber an den Finanzmärkten keine ausreichenden Mittel mobilisieren können.
- b) Zusätzlichkeit: Die Finanzierungsinstrumente der Union dürfen nicht zum Ziel haben, die Finanzierungsinstrumente eines Mitgliedstaats, private Mittel oder andere finanzielle Interventionen der Union zu ersetzen.
- c) Es dürfen keine Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkte entstehen.
- d) Multiplikatoreffekt: Mit dem Beitrag der Union zu einem Finanzierungsinstrument soll eine Gesamtinvestition ausgelöst werden, die den Beitrag der Union entsprechend den vorab festgelegten Indikatoren übersteigt.

¹ Dieser Artikel ist in dieser Verordnung beizubehalten, so lange die neue Haushaltssordnung noch nicht angenommen ist.

- e) Erreichung der Gleichlage der Interessen: Bei der Umsetzung von Finanzierungsinstrumenten gewährleistet die Kommission, dass ein gemeinsames Interesse an der Verwirklichung der für das Finanzierungsinstrument definierten politischen Ziele besteht, die durch Bestimmungen etwa über Koinvestitionen, Anforderungen an die Risikoteilung oder finanzielle Anreize gefördert werden können, wobei Interessenkonflikten mit anderen Aktivitäten der betrauten Einrichtung vorzubeugen ist.
- g) Die Finanzierungsinstrumente werden auf der Grundlage einer Ex-ante-Bewertung eingerichtet.

Artikel 14b¹

Jahresbericht über die Finanzierungsinstrumente

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat jährlich über die Tätigkeiten im Zusammenhang mit den Finanzierungsinstrumenten Bericht. In dem Bericht ist für jedes Finanzierungsinstrument Folgendes anzugeben:

- a) eine Kennung des Finanzierungsinstruments;
- b) eine Beschreibung des Finanzierungsinstruments, die einschlägigen Durchführungs-vorkehrungen und der Mehrwert des Beitrags der Union;
- c) die an der Durchführung beteiligten Finanzinstitute;
- d) der Gesamtbetrag der Mittelbindungen und Zahlungen aus dem Haushalt der Union für jedes Finanzierungsinstrument;
- e) die mit dem Finanzierungsinstrument erzielte Leistung, einschließlich der Investitionen;
- f) der Kontenabschluss des Treuhandkontos;

¹ Dieser Artikel ist in dieser Verordnung beizubehalten, so lange die neue Haushaltssordnung noch nicht angenommen ist.

- g) die zusätzlichen Ressourcen, einschließlich Zinsen, an das Finanzierungsinstrument zurückgezahltes Kapital, Garantiegebühren, Dividenden, Kapitalgewinne oder andere Einnahmen, die auf die aus dem Unionshaushalt für das Finanzinstrument bereitgestellten Mittel zurückzuführen sind;
- h) der Wert der Beteiligungskapitalinvestitionen im Vergleich zu den vorangegangenen Jahren;
- i) die kumulierten Angaben zu Wertminderungen der Vermögenswerte von Beteiligungs-kapital/Risikoteilungsinstrumenten und zu in Anspruch genommenen Garantien bei Garantieinstrumenten;
- j) der angestrebte und der tatsächlich erzielte Multiplikatoreffekt;
- k) der Beitrag des Finanzierungsinstruments zur Erreichung der Ziele des betreffenden Programms, der anhand der festgelegten Indikatoren gemessen wird, wozu gegebenenfalls auch die geografische Diversifizierung gehört.

Artikel 15

Bedingungen für die finanzielle Unterstützung durch Finanzierungsinstrumente

1. Mit Finanzierungsinstrumenten unterstützte Aktionen werden auf der Grundlage ihres Reifegrads bedient und müssen eine sektorale Diversifizierung im Einklang mit den Artikeln 3 und 4 sowie eine ausgewogene geografische Verteilung auf die Mitgliedstaaten aufweisen.
2. Die Europäische Union, jeder Mitgliedstaat oder andere Investoren können eine finanzielle Unterstützung zusätzlich zu Beiträgen bereitstellen, die durch die Verwendung von Finanzie-rungsinstrumenten aufgebracht wurden, sofern die Kommission etwaigen Änderungen der Kriterien für die Förderfähigkeit von Aktionen und/oder der Investitionsstrategie des Instruments zustimmt, die aufgrund des zusätzlichen Beitrags gegebenenfalls erforderlich sind.

- 2b. Die Haushaltsausgaben im Zusammenhang mit einem Finanzierungsinstrument und die finanzielle Haftung der Union dürfen in keinem Fall den Betrag der entsprechenden Mittelbindung überschreiten, um Eventualverbindlichkeiten für den Haushaltsplan der Union auszuschließen¹.
3. Mit den Finanzierungsinstrumenten ist eine Bewahrung des Werts der mit Haushaltsmitteln der Europäischen Union bereitgestellten Aktiva anzustreben.
4. Die Finanzierungsinstrumente gemäß dieser Verordnung können mit Finanzhilfen kombiniert werden, die mit Haushaltsmitteln der Europäischen Union finanziert werden.
5. Die Kommission kann in den Arbeitsprogrammen in Anbetracht der spezifischen Anforderungen der jeweiligen Sektoren zusätzliche Bedingungen festlegen.
- 5a. Wenn das Europäische Parlament und/oder der Rat der Ansicht sind/ist, dass bei einem Finanzierungsinstrument die gesteckten Ziele nicht wirksam erreicht wurden, können sie die Kommission ersuchen, einen überarbeiteten Basisrechtsakt vorzulegen, damit die Mittelzuweisungen für dieses Finanzierungsinstrument eingestellt oder gegebenenfalls das Instrument abgeschafft werden kann.¹
6. [...]²

Artikel 16
Aktionen in Drittländern

Aktionen in Drittländern können durch die Finanzierungsinstrumente unterstützt werden, wenn diese Aktionen zur Durchführung eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse notwendig sind.

¹ Dieser Artikel ist in dieser Verordnung beizubehalten, so lange die neue Haushaltssordnung noch nicht angenommen ist. Die Formulierung spiegelt den gegenwärtigen Stand der Verhandlungen über die neue Haushaltssordnung wider.

² In Abhängigkeit von den Verhandlungen über die neue Haushaltssordnung muss ein Text über Rückflüsse eingefügt werden.

KAPITEL VI

PROGRAMMPLANUNG, DURCHFÜHRUNG UND KONTROLLE

Artikel 17

Mehrjahres- und/oder Jahresarbeitsprogramme

1. Die Kommission nimmt für den Verkehrs-, den Energie- und den Telekommunikationssektor jeweils Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogramme an. Die Kommission kann auch Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogramme annehmen, die für mehr als einen Sektor gelten. Die betreffenden Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren des Artikels 24 Absatz 2 erlassen.
2. Die Mehrjahresarbeitsprogramme sind mindestens zur Halbzeit zu überprüfen. Falls notwendig ändert die Kommission das Mehrjahresarbeitsprogramm durch einen Durchführungsrechtsakt. Die betreffenden Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren des Artikels 24 Absatz 2 erlassen.
3. Für in Teil I des Anhangs dieser Verordnung aufgeführte Vorhaben von gemeinsamem Interesse sind Mehrjahresarbeitsprogramme für den Verkehrssektor anzunehmen.

Der Betrag der Finanzausstattung liegt in einer Spanne von 80 % bis 85 % der in Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a genannten Haushaltsmittel.

Die Mitgliedstaaten sind in Bezug auf ihre Programmplanungsentscheidungen nicht an die in Teil I des Anhangs aufgeführten Vorhaben gebunden. Die Entscheidung, diese Vorhaben durchzuführen, fällt in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten und ist von den öffentlichen Finanzierungskapazitäten und der sozioökonomischen Tragfähigkeit der Vorhaben gemäß Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien] abhängig.

4. Die Mehrjahresarbeitsprogramme in den Bereichen Energie und Telekommunikation geben eine strategische Orientierung für Vorhaben von gemeinsamem Interesse und können spezifische Vorhaben von gemeinsamem Interesse einschließen, die mit den in den Verordnungen (EU) Nr. XXXX/2012 [Leitlinien für transeuropäische Energieinfrastruktur] und (EU) Nr. XXXX/2012 [INFSO-Leitlinien] festgelegten Leitlinien in Einklang stehen.
5. Die Jahresarbeitsprogramme in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation werden für Vorhaben von gemeinsamem Interesse angenommen, die nicht in den Mehrjahresarbeitsprogrammen enthalten sind.
6. Die Kommission bestimmt bei der Aufstellung der Mehrjahresarbeitsprogramme und sektorbezogenen Jahresarbeitsprogramme die Auswahl- und Zuschlagskriterien gemäß den Zielen und Prioritäten, die wie folgt festgelegt sind:
 - a) für den Bereich Verkehr in der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien];
 - b) für den Bereich Energie in der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [Leitlinien für transeuropäische Energieinfrastruktur];
 - c) für den Bereich Telekommunikation in der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [INFSO-Leitlinien].
7. Die Arbeitsprogramme werden koordiniert, um Synergien zwischen den Sektoren Verkehr, Energie und Telekommunikation zu nutzen, insbesondere auf Gebieten wie intelligente Energienetze, Elektromobilität, intelligente und nachhaltige Verkehrssysteme. Es können Aufrufe zur Einreichung von Vorschlägen angenommen werden, die mehrere Sektoren betreffen.

Artikel 17a
Gewährung der Unionszuschüsse

1. Nach jedem Aufruf zur Einreichung von Vorschlägen auf der Grundlage eines Mehrjahres- oder Jahresarbeitsprogramms nach Artikel 17 entscheidet die Kommission nach dem in Artikel 24 Absatz genannten Prüfverfahren über die Höhe der Gemeinschaftszuschüsse, die für die ausgewählten Vorhaben oder Teilvorhaben gewährt werden. Die Kommission legt die Durchführungsbedingungen und -modalitäten fest.
2. Die Kommission benachrichtigt die Empfänger und die betreffenden Mitgliedstaaten über die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen.

Artikel 18
Jahrestranchen

Die Kommission kann die Mittelbindungen in Jahrestranchen unterteilen. In diesem Fall weist sie die verschiedenen Jahrestranchen zu, wobei sie dem Fortschritt der Aktionen, für die eine finanzielle Unterstützung gewährt wird, dem voraussichtlichen Bedarf der Aktionen und der Verfügbarkeit der Haushaltsmittel Rechnung trägt.

Die Kommission teilt den Empfängern der Finanzhilfe, den betreffenden Mitgliedstaaten und [falls für Finanzierungsinstrumente anwendbar,] den betreffenden Finanzinstitutionen einen vorläufigen Zeitplan für die Zuweisung der verschiedenen Jahrestranchen mit.

Artikel 19
Übertragung der jährlichen Mittel

Mittel, die am Ende des Haushaltsjahrs, für das sie in den Haushaltsplan eingestellt wurden, nicht verwendet worden sind, werden gemäß der Verordnung (EU) Nr. XXX/2012 [neue Haushaltsoordnung] auf das Folgejahr übertragen.

Artikel 20

Delegierte Rechtsakte¹

Vorbehaltlich der Billigung des/der betroffenen Mitgliedstaats/Mitgliedstaaten gemäß Artikel 172 Absatz 2 AEUV wird die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 25 bezüglich der Änderung der Teile I und III des Anhangs zu erlassen, um den wechselnden Finanzierungsrioritäten bei den transeuropäischen Netzen und den Änderungen in Bezug auf Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die in der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien] und der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [INFSO-Leitlinien] festgelegt sind, Rechnung zu tragen. Bei der Änderung der Teile I und III des Anhangs trägt die Kommission dafür Sorge, dass

- a) die Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [TEN-V-Leitlinien] und der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 [INFSO-Leitlinien] wahrscheinlich ganz oder teilweise im Rahmen des mehrjährigen Finanzrahmens 2014-2020 verwirklicht werden;
- b) die Änderungen den Kriterien für die Förderfähigkeit gemäß Artikel 7 dieser Verordnung genügen;
- c) hinsichtlich Teil I des Anhangs alle Abschnitte Infrastrukturvorhaben umfassen, die zu ihrer Verwirklichung in ein Mehrjahresarbeitsprogramm gemäß Artikel 17 Absatz 3 dieser Verordnung einbezogen werden müssen, ohne dass eine Anpassung der Kernnetzkorridore vorgenommen wird;
- d) hinsichtlich Teil III des Anhangs die neuen Prioritäten und neuen Interventionsgebiete den Kriterien gemäß Artikel 3 und Artikel 4 Buchstabe c dieser Verordnung genügen².

¹ [Für den Fall, dass ein Anhang betreffend Finanzierungsinstrumente (Artikel 14) durch delegierte Rechtsakte zu ändern ist, sollten die der Kommission übertragenen Befugnisse in diesem Artikel festgelegt werden.]

² Die Kohärenz zwischen den Leitlinien und der CEF ist zu gewährleisten. Die Aufnahme des Verweises auf Teil III des Anhangs zur CEF-Verordnung in Artikel 20 steht in engem Zusammenhang mit der Frage der funktionalen Verknüpfung (siehe Fußnote 2 zu Artikel 7 Absatz 4 Unterabsatz 2); Teil III des Anhangs (siehe Fußnote in Teil III des Anhangs) und den Beratungen über die INFSO-Leitlinien. Daher sollten hierüber weitere Beratungen in der Gruppe "Telekommunikation" geführt werden.

Artikel 21
Verantwortlichkeiten der Empfänger und Mitgliedstaaten

Im Rahmen ihrer jeweiligen Verantwortlichkeiten und unbeschadet der Verpflichtungen der Empfänger gemäß den Bedingungen für die Erteilung von Finanzhilfen ergreifen die Empfänger und die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen, um die Durchführung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die eine nach dieser Verordnung bewilligte finanzielle Unterstützung der Europäischen Union erhalten, sicherzustellen.

Die Mitgliedstaaten führen die technische Überwachung und finanzielle Kontrolle der Vorhaben in enger Zusammenarbeit mit der Kommission aus und bescheinigen, dass die Beträge der für die Vorhaben oder Teilvorhaben getätigten Ausgaben gezahlt worden sind und dass die Zahlung gemäß den einschlägigen Vorschriften erfolgt ist. Die Mitgliedstaaten können die Teilnahme der Kommission an Kontrollen und Überprüfungen vor Ort verlangen.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission jährlich, gegebenenfalls mittels der interaktiven geografischen und technischen Informationssysteme über die Fortschritte bei der Durchführung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse und der hierfür getätigten Investitionen, einschließlich des Betrags der für Klimaschutzziele verwendeten Unterstützung.

Artikel 22
Einhaltung der Politik und des Rechts der Europäischen Union

Nach dieser Verordnung finanziert werden ausschließlich Aktionen, die im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union stehen und der einschlägigen Politik der Europäischen Union entsprechen.

Artikel 23
Schutz der finanziellen Interessen der Union¹

1. Die Kommission gewährleistet bei der Durchführung der nach dieser Verordnung finanzierten Aktionen den Schutz der finanziellen Interessen der Union durch geeignete Präventivmaßnahmen gegen Betrug, Korruption und sonstige rechtswidrige Handlungen, durch wirksame Kontrollen und – bei Feststellung von Unregelmäßigkeiten – Wiedereinziehung zu Unrecht gezahlter Beträge sowie gegebenenfalls durch wirksame, angemessene und abschreckende administrative und finanzielle Sanktionen.
2. Die Kommission oder ihre Vertreter und der Rechnungshof sind befugt, bei allen Empfängern, durchführenden Stellen, Auftragnehmern und Unterauftragnehmern sowie Dritten, die Unionsmittel gemäß dieser Verordnung erhalten haben, Rechnungsprüfungen anhand von Unterlagen und vor Ort durchzuführen.
3. Das Europäische Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF) kann gemäß den Vorschriften und Verfahren, die in der Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF)² und in der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 des Rates vom 11. November 1996 betreffend die Kontrollen und Überprüfungen vor Ort durch die Kommission zum Schutz der finanziellen Interessen der Europäischen Gemeinschaften vor Betrug und anderen Unregelmäßigkeiten³ niedergelegt sind, Untersuchungen einschließlich von Kontrollen und Überprüfungen vor Ort durchführen, um festzustellen, ob im Zusammenhang mit einer Finanzhilfevereinbarung, einem Finanzhilfebeschluss oder einem gemäß dieser Verordnung finanzierten Vertrag ein Betrugs- oder Korruptionsdelikt oder eine sonstige rechtswidrige Handlung, die die finanziellen Interessen der Union beeinträchtigt, vorliegt.

¹ Der Erwägungsgrund 47 erhält folgende Fassung: "*Die finanziellen Interessen der Europäischen Union sollten während des gesamten Ausgabenzyklus durch angemessene Maßnahmen geschützt werden, darunter die Prävention, Aufdeckung und Untersuchung von Unregelmäßigkeiten, die Rückforderung entgangener, rechtsgrundlos gezahlter oder nicht widmungsgemäß verwendeter Mittel und gegebenenfalls administrative und finanzielle Sanktionen gemäß der Verordnung (EU) Nr. XXXX/12 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Haushaltsoordnung für den Jahreshaushaltsplan der Europäischen Union.*"

² ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 1.

³ ABl. L 292 vom 15.11.1996, S. 2.

4. Unbeschadet der Absätze 1, 2 und 3 enthalten Kooperationsabkommen mit Drittstaaten und mit internationalen Organisationen, Verträge, Finanzhilfevereinbarungen, Finanzhilfebeschlüsse und Verträge, die sich aus der Durchführung dieser Verordnung ergeben, Bestimmungen, die der Kommission, dem Rechnungshof und OLAF ausdrücklich die Befugnis erteilen, entsprechend ihren Zuständigkeiten derartige Rechnungsprüfungen und Untersuchungen durchzuführen.

TITEL II

ALLGEMEINE UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 24

Ausschüsse

1. Die Kommission wird vom CEF-Koordinierungsausschuss unterstützt. Der Ausschuss gilt als Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
3. Der Ausschuss gewährleistet eine horizontale Übersicht über die in Artikel 17 genannten Arbeitsprogramme, um sicherzustellen, dass diese konsistent sind und Synergien zwischen verschiedenen Sektoren ermittelt und genutzt werden.

Artikel 25

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den Bedingungen dieses Artikels.
2. Die in Artikel 20 genannte Befugnis wird der Kommission ab Inkrafttreten dieser Verordnung bis zum Ende der Laufzeit des mehrjährigen Finanzrahmens übertragen.

3. Die in Artikel 20 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder dem Rat jederzeit widerrufen werden. Ein Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Er berührt nicht die Gültigkeit etwaiger bereits in Kraft getretener delegierter Rechtsakte.
4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, teilt sie dies dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig mit.
5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 20 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Dieser Zeitraum wird auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates um zwei Monate verlängert.

Artikel 26
Bewertung

1. Im Hinblick auf einen Beschluss zur Verlängerung, Änderung oder Aussetzung der Maßnahmen erstellt die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den betreffenden Empfängern Ende 2017 einen Bewertungsbericht über das Erreichen der Ziele aller Maßnahmen (auf der Ebene der Ergebnisse und Auswirkungen), über die Effizienz des Mitteleinsatzes und seines europäischen Mehrwerts. Gegenstand der Evaluierung sind zudem das Vereinfachungspotenzial, die interne und externe Kohärenz der Maßnahmen, die weitere Relevanz aller Ziele und deren Beitrag zu den EU-Prioritäten eines intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums. In dem Bericht sind Evaluierungsergebnisse zu den langfristigen Auswirkungen der Vorgängermaßnahmen zu berücksichtigen.

2. Die Kommission nimmt eine Ex-post-Evaluierung in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und Empfängern vor. Die Ex-post-Evaluierung prüft die Wirksamkeit und Effizienz der CEF und ihre Auswirkungen auf den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt sowie den Beitrag zu den EU-Prioritäten eines intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums und Umfang und Ergebnisse der für Klimaschutzziele eingesetzten Unterstützung.
3. Bei Evaluierungen ist der an den Leistungsindikatoren gemäß Artikel 3 und 4 gemessene Fortschritt zu berücksichtigen.
4. Die Kommission übermittelt die Schlussfolgerungen dieser Evaluierungen dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen.
5. Die Kommission und die Mitgliedstaaten können mit Unterstützung anderer möglicher Empfänger eine Evaluierung der Durchführungsmodalitäten der Vorhaben sowie der Auswirkungen ihrer Durchführung vornehmen, um zu beurteilen, ob die Ziele, einschließlich der umweltbezogenen Ziele, erreicht worden sind.
6. Die Kommission kann einen von einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse betroffenen Mitgliedstaat auffordern, eine spezifische Evaluierung der Aktionen und verbundenen Vorhaben, die im Rahmen dieser Verordnung gefördert werden, vorzunehmen oder ihr gegebenenfalls die für eine Evaluierung solcher Vorhaben notwendigen Informationen und die erforderliche Unterstützung zur Verfügung zu stellen.

Artikel 27
Information, Kommunikation und Publizität

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

2. Die Kommission führt Aktionen zur Information und Kommunikation über die Vorhaben und Ergebnisse der CEF durch. Mittel, die für Kommunikationsmaßnahmen nach Artikel 5 Absatz 2 dieser Verordnung zugewiesen werden, tragen zur institutionellen Kommunikation über die politischen Prioritäten der Europäischen Union bei, soweit sie mit den allgemeinen Zielen dieser Verordnung in Zusammenhang stehen.

Artikel 28
Übergangsbestimmungen

Diese Verordnung berührt nicht die weitere Durchführung oder die Änderung — einschließlich der teilweisen oder vollständigen Einstellung — der betreffenden Vorhaben bis zu ihrem Abschluss oder der finanziellen Unterstützung, die von der Kommission auf der Grundlage der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und Nr. 67/2010 oder auf der Grundlage anderer für diese Unterstützung am 31. Dezember 2013 geltender Rechtsvorschriften, die auf die betreffenden Aktionen bis zu deren Abschluss weiterhin Anwendung finden, erteilt worden ist.

Artikel 29
Aufhebung

Unbeschadet des Artikels 28 dieser Verordnung werden die Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und Nr. 67/2010 mit Wirkung vom 1. Januar 2014 aufgehoben.

*Artikel 30
Inkrafttreten*

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Sie gilt ab dem 1. Januar 2014.

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

TEIL I: LISTE DER VORERMITTELTNEN VORHABEN IM KERNNETZ IM BEREICH
VERKEHR

1) Horizontale Prioritäten

Innovatives Management & Dienstleistungen	<i>Einheitlicher europäischer Luftraum - SESAR</i>
Innovatives Management & Dienstleistungen	<i>Telematiksysteme für Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsverkehr sowie Wasserfahrzeuge (IVS, ERTMS, RIS und VTMIS)</i>
Innovatives Management & Dienstleistungen	<i>Häfen des Verkehrskernnetzes, Hochgeschwindigkeitsseewege ("Meeresautobahnen") und Flughäfen, sichere Infrastrukturen</i>

2) Kernnetzkorridore

Korridor Ostsee - Adria

ANPASSUNG:

Helsinki – Tallinn – Riga – Kaunas – Warszawa – Katowice
 Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków
 Gdańsk – Warszawa
 Katowice – Ostrava – Brno – Wien
 Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava
 Katowice – Žilina – Bratislava – Wien
 Wien – Graz– Villach – Udine – Trieste
 Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna
 Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste

VORERMITTELTE ABSCHNITTE EINSCHLIESSLICH VORHABEN:

Helsinki - Tallinn	Häfen, Meeresauto- bahnen	Hafenanbindungen, (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen und ihrer Anbindungen, Eisbrecher-Kapazitäten, Meeresautobahnen
Tallinn - Riga - Kaunas - Warszawa	Eisenbahn	(detaillierte) Studien für neue, vollständig bezüglich UIC-Lichtraumprofil interoperable Strecke; Beginn der Arbeiten für die neue Strecke vor 2020; Anbindungen Eisenbahn – Flughäfen/Häfen, Schienen-Straßen- Terminals, Meeresautobahnen
Via-Baltica-Korridor	Straßen- verkehr	Arbeiten an grenzüberschreitenden Abschnitten (EE, LV, LT, PL)
Gdynia - Katowice	Eisenbahn	Arbeiten
Gdynia, Gdańsk	Häfen	Hafenanbindungen, (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen
Warszawa - Katowice	Eisenbahn	Arbeiten
Wrocław – Poznań – Szczecin/Swinoujście	Eisenbahn	Arbeiten
Bielsko Biala – Žilina	Straßen- verkehr	Arbeiten
Katowice - Ostrava - Brno - Wien & Katowice - Žilina - Bratislava - Wien	Eisenbahn	Modernisierung, insbesondere grenzübergreifende Abschnitte PL-CZ, PL-SK und SK-AT; (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen und Anbindungen Flughäfen – Eisenbahn
Wien - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna	Eisenbahn	teilweiser Bau neuer Strecken (Semmering-Basistunnel und Koralm-Bahnstrecke), Schienenmodernisierung; Arbeiten noch nicht abgeschlossen; (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen; Modernisierung der zweispurigen Verbindung zwischen Udine - Cervignano und Trieste
Graz - Maribor - Pragersko	Eisenbahn	Studien und Arbeiten für zweite Spur
Trieste, Venice, Ravenna, Koper	Häfen	Hafenanbindungen, (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen

Warszawa – Berlin – Rotterdam/Antwerpen – Felixstowe – Midlands

ANPASSUNG:

Grenze BY – Warszawa – Poznań – *Frankfurt/Oder* – Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover

Hannover – Bremen – Bremerhaven

Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht

Utrecht – Amsterdam

Utrecht – Rotterdam – Antwerpen – Felixstowe – Birmingham – Manchester – Liverpool

VORERMITTELTE ABSCHNITTE EINSCHLIESSLICH VORHABEN:

Grenze BY - Warszawa - Poznań - Grenze DE	Eisenbahn	Arbeiten an bestehender Strecke, Studien für Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr
Grenze PL - Berlin - Hannover - Amsterdam/Rotterdam	Eisenbahn	Studien und Modernisierung mehrerer Abschnitte (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlin)
Bremerhaven - Bremen	Eisenbahn	Arbeiten und Studien noch nicht abgeschlossen
Berlin - Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, westdeutsche Kanäle, Rhein, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	Binnenschiff-fahrt	Studien, Arbeiten zur Verbesserung der Schiffbarkeit und Modernisierung von Wasserstraßen und Schleusen
Schleusen Amsterdam & Amsterdam - Rijnkanaal	Binnenschiff-fahrt	Studien zu Schleusen noch nicht abgeschlossen; Hafen: Anbindungen (Studien und Arbeiten, einschließlich Modernisierung der Beatrix-Schleuse)
Felixstowe – Midlands	Eisenbahn, Hafen, multimodale Plattformen	Modernisierung Eisenbahn, Hafenanbindungen und multimodale Plattformen
Manchester – Liverpool	Eisenbahn	Modernisierung, einschließlich Northern Hub

Mittelmeerkorridor

ANPASSUNG:

Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona

Sevilla – Bobadilla – Murcia

Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Lyon – Torino – Novara – Milano – Verona – Padova –

Venezia – Ravenna/Trieste/Koper - Ljubljana – Budapest – Grenze UA

VORERMITTELTE ABSCHNITTE EINSCHLIESSLICH VORHABEN:

Algeciras - Madrid	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen, Beginn der Arbeiten vor 2015, abzuschließen bis 2020
Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Valencia - Tarragona - Barcelona	Eisenbahn	Bau 2014 - 2020
Barcelona	Hafen	Verbindungen Eisenbahn mit Hafen und Flughafen
Barcelona - Perpignan	Eisenbahn	grenzübergreifender Abschnitt, Arbeiten noch nicht abgeschlossen, neue Strecke fertiggestellt bis 2015, Modernisierung der bestehenden Strecke
Perpignan - Montpellier	Eisenbahn	Umgehung Nîmes - Montpellier Inbetriebnahme 2017, Montpellier - Perpignan 2020
Lyon	Eisenbahn	Südostumgehung: Studien und Arbeiten
Lyon - Torino	Eisenbahn	grenzübergreifender Abschnitt, Beginn der Arbeiten Basistunnel vor 2020; Studien Zufahrtstrecken
Milano - Brescia	Eisenbahn	teilweise Modernisierung, teilweise neue Hochgeschwindigkeitsstrecke
Brescia - Venezia - Trieste	Eisenbahn	Beginn der Arbeiten an verschiedenen Abschnitten vor 2014
Milano – Cremona- Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	Binnenschiff-fahrt	Studien, Modernisierung, Arbeiten
Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	Binnenhäfen	Hafenanbindungen, (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen

Trieste - Divača	Eisenbahn	Studien und Teilmodernisierung noch nicht abgeschlossen; grenzübergreifender Abschnitt fertigzustellen nach 2020
Koper - Divača - Ljubljana – Pragersko	Eisenbahn	Studien und Modernisierung/teilweise neue Strecke
Knoten Ljubljana	Eisenbahn	Eisenbahnknoten Ljubljana, einschließlich multimodale Plattform; Verbindung Eisenbahn-Flughafen
Pragersko - Zalalövö	Eisenbahn	grenzübergreifender Abschnitt: Studien, Beginn der Arbeiten vor 2020
Lendava - Letenye	Straßen-verkehr	grenzübergreifend, Modernisierung
Boba - Székesfehérvár	Eisenbahn	Modernisierung
Budapest - Miskolc - Grenze UA	Eisenbahn	Modernisierung
Vásárosnamény - Grenze UA	Straßen-verkehr	grenzübergreifend, Modernisierung

Hamburg/Rostock – Burgas – Piraeus – Lefkosia

ANPASSUNG:

Hamburg – Berlin

Rostock – Berlin – Dresden – Ústí nad Labem – Melnik/Praha - Kolin

Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – Grenze UA

Kolin – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat –

Vidin – Sofia

Sofia – Plovdiv – Burgas

Plovdiv – Grenze TR

Sofia – Thessaloniki – Athina – Piraeus – Lemesos – Lefkosia

VORERMITTELTE ABSCHNITTE EINSCHLIESSLICH VORHABEN:

Dresden - Praha	Eisenbahn	Studien für Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr
Praha	Eisenbahn	Modernisierung, Umgehung Güterverkehr; Anbindung Eisenbahn-Flughafen
Praha – Breclav	Eisenbahn	Modernisierung
Ostrava/Prerov – Žilina – Kosice	Eisenbahn	Modernisierung, multimodale Plattformen
Zlín – Žilina	Straßen-verkehr	grenzübergreifender Straßenabschnitt:
Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Binnenschiff-fahrt	Studien Elbe und Moldau, Arbeiten zur Verbesserung der Schiffbarkeit und Modernisierung
Schleusen Děčín	Binnenschiff-fahrt	Studien
Breclav – Bratislava	Eisenbahn	grenzübergreifend, Modernisierung
Bratislava – Hegyeshalom	Eisenbahn	grenzübergreifend, Modernisierung
Mosonmagyaróvár – Grenze SK	Straßen-verkehr	grenzübergreifend, Modernisierung
Tata – Biatorbágy	Eisenbahn	Modernisierung
Budapest – Arad – Timișoara – Calafat	Eisenbahn	Modernisierung in HU fast abgeschlossen, in RO noch nicht abgeschlossen
Vidin - Sofia - Burgas/Grenze TR Sofia - Thessaloniki - Athina/Piraeus	Eisenbahn	Studien und Arbeiten Vidin – Sofia – Thessaloniki – Athina; Modernisierung Sofia – Burgas/Grenze TR
Vidin – Craiova	Straßen-verkehr	grenzübergreifend, Modernisierung
Athina/Piraeus - Lemesos	Hafen, Meeresauto-bahnen	Hafenkapazität und multimodale Verbindungen
Lemesos – Lefkadia	Häfen, multimodale Plattformen	Modernisierung der modalen Anbindung einschließlich Südring Lefkadia, Studien und Arbeiten, Verkehrsmanagementsysteme
Lefkadia – Larnaca	multimodale Plattformen	multimodale Anbindungen und Telematiksysteme

Helsinki – Valletta

ANPASSUNG:

Grenze RU – HaminaKotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Malmö – København –
 Lübeck – Hamburg – Hannover
 Bremen – Hannover – Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Firenze – Roma –
 Napoli – Bari – Taranto – Valletta
 Napoli – Gioia Tauro – Palermo – Valletta

VORERMITTELTE ABSCHNITTE EINSCHLIESSLICH VORHABEN:

HaminaKotka - Helsinki	Hafen, Eisenbahn	Hafenanbindungen, Modernisierung Eisenbahn, Eisbrecher-Kapazitäten
Helsinki	Eisenbahn	Anbindung Eisenbahn-Flughafen
Grenze RU - Helsinki	Eisenbahn	Arbeiten noch nicht abgeschlossen
Helsinki – Turku	Eisenbahn	Modernisierung
Turku/Naantali - Stockholm	Häfen, Meeresauto- bahnen	Hafenanbindungen, Eisbrecher-Kapazitäten
Stockholm - Malmö (Nordisches Dreieck)	Eisenbahn	Arbeiten auf bestimmten Abschnitten noch nicht abgeschlossen
Fehmarn	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen, Bauarbeiten feste Querung Fehmarnbelt ab 2015
København - Hamburg via Fehmarn: Anschlüsse	Eisenbahn	Anschlüsse DK bis 2020 abzuschließen, Anschlüsse DE in zwei Phasen abzuschließen: Elektrifizierung (eine Spur) und Abschluss der festen Querung; zwei Spuren sieben Jahre später
Hamburg/Bremen - Hannover	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen
München - Wörgl	Eisenbahn	Zugang zum Brenner-Basistunnel und grenzübergreifender Abschnitt: Studien

Brenner-Basistunnel	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Fortezza - Verona	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Napoli - Bari	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Napoli – Reggio Calabria	Eisenbahn	Modernisierung
Verona – Bologna	Eisenbahn	Modernisierung läuft
Napoli, Bari	Häfen	Hafenanbindungen, (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen
Messina - Catania - Palermo	Eisenbahn	Modernisierung (restliche Abschnitte)
Palermo/Taranto - Valletta/Marsaxlokk	Häfen, Meeresauto- bahnen	Hafenanbindungen
Valletta - Marsaxlokk	Hafen, Flughafen	Modernisierung der modalen Anbindung einschließlich Marsaxlokk-Luqa-Valletta, Telematiksysteme

Genova – Rotterdam

ANPASSUNG:

Genova – Milano – *Lugano* – Basel

Genova – Novara – *Brig* – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln

Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam

Nijmegen – Rotterdam

Köln – Liège – Bruxelles/Brussel – Gent – Zeebrugge

Liège – Antwerpen

VORERMITTELTE ABSCHNITTE EINSCHLIESSLICH VORHABEN:

Genova	Hafen	Hafenanbindungen
Genova - Milano/Novara – Grenze CH	Eisenbahn	Studien; Beginn der Arbeiten vor 2020
Basel – Antwerpen/Rotterdam - Amsterdam	Binnenschiff-fahrt	Modernisierung, Arbeiten zur Verbesserung der Schiffbarkeit
Karlsruhe - Basel	Eisenbahn	Arbeiten laufen
Frankfurt - Mannheim	Eisenbahn	Studien laufen
Liège	Eisenbahn	Schienenanbindung Hafen und Flughafen
Rotterdam – Zevenaar	Eisenbahn	Studien laufen
Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Eisenbahn	Arbeiten laufen
Zeebrugge – Gent – Antwerpen - Grenze DE	Eisenbahn	Modernisierung
Zeebrugge	Hafen	Schleusen: Studien, Anbindungen (Studien und Arbeiten)

Lisboa - Strasbourg

ANPASSUNG:

Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid

Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto

Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Paris – Metz - Mannheim/Strasbourg

VORERMITTELTE ABSCHNITTE EINSCHLIESSLICH VORHABEN:

Hochgeschwindigkeitsschienenstrecke Sines/Lisboa – Madrid	Eisenbahn, Häfen	Studien und Arbeiten laufen, Modernisierung der modalen Anbindung Häfen Sines/Lisboa
Hochgeschwindigkeitsschienenstrecke Porto – Lisboa	Eisenbahn	Studien laufen
Eisenbahnverbindung Aveiro – Salamanca – Medina del Campo	Eisenbahn	grenzübergreifend: Arbeiten laufen
Eisenbahnverbindung Bergara - San Sebastián - Bayonne	Eisenbahn	Abschluss in ES voraussichtlich 2016, in FR 2020
Bayonne - Bordeaux	Eisenbahn	Öffentliche Anhörung läuft
Bordeaux - Tours	Eisenbahn	Arbeiten laufen
Paris	Eisenbahn	südliche Hochgeschwindigkeitsumgehung
Baudrecourt - Mannheim	Eisenbahn	Modernisierung
Baudrecourt - Strasbourg	Eisenbahn	Arbeiten laufen, Abschluss 2016

Dublin – London – Paris – Brussel/Bruxelles

ANPASSUNG:

Belfast – Dublin – Birmingham

Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – London – Lille – Brussel/Bruxelles

Dublin/Cork/Southampton – Le Havre – Rouen – Paris

London – Dover – Calais – Paris

VORERMITTELTE ABSCHNITTE EINSCHLIESSLICH VORHABEN:

Cork - Dublin - Belfast	Eisenbahn	Studien und Arbeiten; multimodale Anbindungen Belfast; Anschlüsse Dublin (DART)
Glasgow - Edinburgh	Eisenbahn	Modernisierung
Manchester – Liverpool	Eisenbahn	Modernisierung und Elektrifizierung
Hochgeschwindigkeit 2	Eisenbahn	Studien und Arbeiten für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke London - Midlands
Birmingham – Reading – Southampton	Eisenbahn	Modernisierung der Güterverkehrsstrecke
Cardiff - Bristol - London	Eisenbahn	Modernisierung, einschließlich Crossrail
Dublin, Cork, Southampton, Le Havre	Häfen, Eisenbahn	Studien und Arbeiten in Bezug auf Hafenkapazität, Meeresautobahnen und Anbindungen
Le Havre - Paris	Binnenschiff- fahrt	Modernisierung
Le Havre - Paris	Eisenbahn	Studien
Calais - Paris	Eisenbahn	Vorstudien
Bruxelles/Brussel	Eisenbahn	Studien und Arbeiten (Nord-Süd-Anbindung konventionell und Hochgeschwindigkeit)

Amsterdam – Basel/Lyon – Marseille

ANPASSUNG:

Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg
 Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille
 Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel
 Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris

VORERMITTELTE ABSCHNITTE EINSCHLIESSLICH VORHABEN:

Maas, einschließlich Maaswerken	Binnenschiff-fahrt	Modernisierung
Albertkanaal/Kanal Bocholt-Herentals	Binnenschiff-fahrt	Modernisierung
Rhein-Schelde-Korridor	Binnenschiff-fahrt	Schleusen: Studien laufen
Terneuzen	Seeverkehr	Schleusen: Studien laufen; Arbeiten
Terneuzen - Gent	Binnenschiff-fahrt	Studien, Modernisierung
Antwerpen	Seeverkehr, Hafen, Eisenbahn	Schleusen: Studien laufen; Hafen: Anbindungen (einschließlich zweiter Schienenverkehrszugang zum Hafen von Antwerpen)
Kanal Seine Nord; Seine - Escaut	Binnenschiff-fahrt	Entwurf beendet, Wettbewerbsdialog eingeleitet, Abschluss 2018; Modernisierung einschließlich grenzüberschreitende Anbindungen
Dunkerque – Lille	Binnenschiff-fahrt	Studien laufen
Antwerpen, Bruxelles/Brussel, Charleroi	Binnenschiff-fahrt	Modernisierung
Modernisierung Wasserstraßen in der Wallonie	Binnenschiff-fahrt	Studien, Modernisierung, intermodale Anbindungen
Brussel/Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg	Eisenbahn	Arbeiten laufen
Antwerpen – Namur - Grenze LU – Grenze FR	Eisenbahn	Modernisierung der Güterschienenverkehrsstrecke
Strasbourg - Mulhouse - Basel	Eisenbahn	Modernisierung
Eisenbahnverbindungen Luxembourg - Dijon - Lyon (TGV Rhin - Rhône)	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Lyon	Eisenbahn	östliche Umgebung: Studien und Arbeiten

Kanal Saône - Moselle/Rhin	Binnenschiff-fahrt	Vorstudien laufen
Rhône	Binnenschiff-fahrt	Modernisierung
Hafen Marseille-Fos	Hafen	Anbindungen und multimodale Terminals

Korridor Strasbourg – Donau

ANPASSUNG:

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/*Linz*

Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – *Passau* – Wels/*Linz*
Linz – Wien – Bratislava

Wien/Bratislava – Budapest – *Arad* – *Brașov* – București – Constanta – *Sulina*

VORERMITTELTE ABSCHNITTE EINSCHLIESSLICH VORHABEN:

Eisenbahnverbindung Strasbourg - Kehl Appenweier	Eisenbahn	Arbeiten Anbindung Appenweier
Karlsruhe - Stuttgart - München	Eisenbahn	Studien und Arbeiten laufen
München - Mühldorf - Freilassing - Salzburg	Eisenbahn	Studien und Arbeiten laufen
Salzburg - Wels	Eisenbahn	Studien
Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Eisenbahnverbindung Wels - Wien	Eisenbahn	Abschluss voraussichtlich 2017
Wien – Bratislava/Wien – Budapest / Bratislava – Budapest	Eisenbahn	Studien Hochgeschwindigkeitsverkehr (einschließlich der Angleichung der Verbindungen zwischen den drei Städten)
Komárom – Komárno	Binnenschiff-fahrt	Studien und Arbeiten für eine grenzübergreifende Brücke
Arad - Brașov - București - Constanta	Eisenbahn	Modernisierung bestimmter Abschnitte; Studien Hochgeschwindigkeitsverkehr
Main – Main-Donau-Kanal	Binnenschiff-fahrt	Studien und Arbeiten an verschiedenen Abschnitten und Engpässen; Binnenhäfen: multimodale Anbindungen
Donau	Binnenschiff-fahrt	Studien und Arbeiten an verschiedenen Abschnitten und Engpässen; Binnenhäfen: multimodale Anbindungen
București – Donaukanal	Binnenschiff-fahrt	Studien und Arbeiten
Constanta	Hafen	Hafenanbindungen

3) Andere Abschnitte des Kernnetzes

Sofia bis Grenze FYROM	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien laufen
Sofia bis Grenze RS	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien laufen
Timișoara – Grenze RS	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien laufen
München – Praha	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Nürnberg – Praha	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien
Wrocław – Praha	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien
Nowa Sól – Hradec Králové	Grenzübergreifend	Straßenverkehr	Arbeiten
Ljubljana - Grenze HR	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien
Brno – Grenze AT	Grenzübergreifend	Straßenverkehr	Modernisierung
Budapest – Zvolen	Grenzübergreifend	Straßenverkehr	Modernisierung
Budapest – Grenze HR	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien
Budapest – Grenze RS	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien
Bottnischer Korridor: Lulea – Oulu	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
TarguNeamt–Ungheni	Grenzübergreifend	Straßenverkehr	Modernisierung
Zalau-Halmeu	Grenzübergreifend	Straßenverkehr	Modernisierung
Marijampole-Kybartai (Grenze LT/RU)	Grenzübergreifend	Straßenverkehr	Modernisierung
Vilnius-Grenze LT/BY	Grenzübergreifend	Straßenverkehr	Modernisierung
Nordwestspanien	Engpass	Eisenbahn	Arbeiten laufen
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	Engpass	Eisenbahn	Studien
Halle – Leipzig – Nürnberg	Engpass	Eisenbahn	Arbeiten laufen, Abschluss bis 2017
Eisenbahn Egnatia	Engpass	Eisenbahn	Studien laufen
Sundsvall – Umea – Lulea	Engpass	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Malmö - Göteborg	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Arbeiten

Stockholm – Gävle – Sundsvall	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung, Arbeiten
Mjölby – Hallsberg – Gävle	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung, Arbeiten
Bottnischer Korridor – Kiruna – Grenze NO	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Milford Haven – Swansea – Cardiff	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung
Eisenbahnverbindung Shannon Foynes - Anschluss Limerick	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Studien
Eisenbahnverbindung nach Wilhelmshaven und Bremerhaven	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Studien laufen
Grenze UA – Kraków – Katowice – Wrocław – Dresden	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung
Zilina – Grenze UA	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung
Ventspils – Riga – Grenze RU/BY	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung, Hafenanbindungen, Meeresautobahnen
Klaipeda – Kaunas – Vilnius – Grenze BY	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung, Anbindung Flughafen
Kybartai – Kaunas	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung
Tallinn – Tartu – Koidula – Grenze RU	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung
Marseille – Toulon – Nice – Ventimiglia - Genova	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Studien Hochgeschwindigkeitsverkehr
Bordeaux – Toulouse	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Studien Hochgeschwindigkeitsverkehr
Helsinki – Oulu	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung von Abschnitten
Pamplona – Zaragoza - Sagunto	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Athina – Patras	Kernnetz - Sonstiges	Eisenbahn	Studien und Arbeiten, Hafenanbindungen
Brunsbüttel - Kiel (Kiel-Kanal)	Kernnetz - Sonstiges	Binnen-schifffahrt	Verbesserung der Navigationsbedingungen

TEIL II: LISTE DER VORRANGIGEN INFRASTRUKTURKORRIDORE UND GEBIETE IM
ENERGIESEKTOR¹

a) Vorrangige Korridore		
	Ziel	Betroffene Mitgliedstaaten
1. Offshore-Netz nördliche Meere ("NSOG")	Entwicklung eines integrierten Offshore-Stromnetzes in der Nordsee, in der irischen See, im Ärmelkanal, in der Ostsee und in angrenzenden Gewässern, um Strom aus erneuerbaren Offshore-Energiequellen zu den Verbrauchs- und Speicherzentren zu transportieren und den grenzüberschreitenden Strom austauschen auszubauen	Belgien, Dänemark, Frankreich, Deutschland, Irland, Luxemburg, Niederlande, Schweden, Vereiniges Königreich
2. Nord-Süd-Stromverbindungsleitungen in Westeuropa ("NSI West Electricity")	Entwicklung von Verbindungsleitungen zwischen Mitgliedstaaten der Region und Drittländern im Mittelmeerraum, insbesondere um Strom aus erneuerbaren Energiequellen zu integrieren	Belgien, Frankreich, Deutschland, Irland, Italien, Luxemburg, Niederlande, Malta, Portugal, Spanien, Vereiniges Königreich
3. Nord-Süd-Gasverbindungsleitungen in Westeuropa ("NSI West Gas"):	Erhöhung der Verbindungskapazitäten für Nord-Süd-Gaslastflüsse in Westeuropa zur weiteren Diversifizierung der Versorgungswege und zur Steigerung der kurzfristig lieferbaren Gasmengen	Belgien, Irland, Luxemburg, Frankreich, Deutschland, Italien, Malta, Niederlande, Portugal, Spanien, Vereiniges Königreich

¹ Vor Annahme dieser Verordnung wird der Wortlaut des Teils II des Anhangs an die endgültige Fassung des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. XXXX/2012 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 1364/2006/EG angepasst, mit Ausnahme des vorrangigen Erdölkorridors.

4. Nord-Süd-Stromverbindungsleitungen in Mittelosteuropa und Südosteuropa ("NSI East Electricity")	Stärkung der Verbindungsleitungen und Binnenleitungen in Nord-Süd- sowie in Ost-West-Richtung zur Vervollständigung des Binnenmarkts und zur Integration der Erzeugung aus erneuerbaren Energiequellen	Österreich, Bulgarien, Tschechische Republik, Zypern, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Italien, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien
5. Nord-Süd-Gasverbindungsleitungen in Mittelosteuropa und Südosteuropa ("NSI East Gas"):	Stärkung der regionalen Gasverbindungen zwischen der Ostsee-Region, der Adria und der Ägäis und dem Schwarzen Meer, insbesondere für eine stärker diversifizierte und sicherere Gasversorgung	Österreich, Bulgarien, Tschechische Republik, Zypern, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Italien, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien
6. Stromverbundplan für den Energiemarkt im Ostseeraum ("BEMIP Electricity"):	Entwicklung von Verbindungsleitungen zwischen Mitgliedstaaten des Ostseeraums und entsprechender Ausbau der Binnennetzinfrastruktur zur Beendigung der Isolierung der baltischen Staaten und zur Förderung der Marktintegration in der Region	Dänemark, Estland, Finnland, Deutschland, Lettland, Litauen, Polen, Schweden
7. Gasverbundplan für den Energiemarkt im Ostseeraum ("BEMIP Gas"):	Beendigung der Isolation der drei baltischen Staaten und Finlands sowie ihrer Abhängigkeit von einem einzigen Lieferanten und stärkere Diversifizierung der Lieferungen in den Ostseeraum	Dänemark, Estland, Finnland, Deutschland, Lettland, Litauen, Polen, Schweden

8. Südlicher Gaskorridor ("SGC"):	Gasfernleitung vom kaspischen Becken, von Zentralasien, vom Mittleren Osten und vom östlichen Mittelmeerbecken in die Union für eine stärker diversifizierte Gasversorgung	Österreich, Bulgarien, Tschechische Republik, Zypern, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Ungarn, Italien, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien
-----------------------------------	--	--

b) Vorrangige Gebiete		
	Ziel	Betroffene Mitgliedstaaten
Realisierung intelligenter Netze	Beschleunigte Einführung von Technologien für intelligente Netze in der gesamten Union, um das Verhalten und die Handlungen aller an das Stromnetz angeschlossenen Nutzer auf effiziente Weise zu integrieren	alle
Stromautobahnen	Entwicklung der ersten Stromautobahnen bis 2020 im Hinblick auf den Bau eines Stromautobahnsystems in der gesamten Union	alle
Grenzüberschreitendes CO ₂ -Netz	Vorbereitung der Errichtung einer Infrastruktur für den Transport von CO ₂ zwischen den Mitgliedstaaten und benachbarten Drittländern im Hinblick auf die Realisierung der CO ₂ -Abscheidung und -Speicherung	alle

**TEIL III: LISTE DER VORERMITTELten PRIORITÄTEN UND INTERVENTIONSGEBIETE
IM TELEKOMMUNIKATIONSSEKTOR¹**

a) Horizontale Prioritäten

Innovative Verwaltung, Kartierung und Dienste	Maßnahmen der technischen Unterstützung und Projektreplicierung, wo für die Einführung und Lenkung erforderlich, einschließlich Projekt- und Investitionsplanung und Durchführbarkeitsstudien. Kartierung der europaweiten Breitband-Infrastruktur zur Entwicklung einer laufenden detaillierten Bestandsaufnahme einschlägiger Infrastruktur, Analyse von Nutzungsrechten, Bewertung des Aufrüstungspotenzials bestehender Einrichtungen usw. Analyse der Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung der Anpassung an Erfordernisse des Klimaschutzes; Ausfallschutz
Unterstützungsaktionen und andere technische Unterstützungsmaßnahmen	Erforderliche Aktionen zur Vorbereitung der Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder dazu beitragende Aktionen, wie vorbereitende Studien, Durchführbarkeits-, Evaluierungs- und Validierungsstudien, einschließlich in Form von Software, und jede andere technische Unterstützungsmaßnahme, einschließlich der Vorarbeiten zur vollständigen Festlegung und Entwicklung eines Vorhabens.

¹ Da der Inhalt des Anhangs eng mit der Frage der funktionalen Verknüpfung (siehe Fußnote zu Artikel 7 Absatz 4) sowie mit den Beratungen über den Vorschlag der Kommission für eine Verordnung zu Leitlinien für transeuropäische Telekommunikationsnetze und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 1336/97/EG (im Folgenden "INFSO-Leitlinien") zusammenhängt, hängt Teil III des Anhangs von den weiteren Beratungen in der Gruppe "Telekommunikation" ab.

b) Breitbandnetze

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

Merkmale der Intervention	Beschreibung
Die Intervention auf dem Gebiet Breitbandnetze umfasst:	<p>Investitionen in Breitbandnetze, die es ermöglichen, bis 2020 das Ziel der Digitalen Agenda in Bezug auf eine universelle Breitbandversorgung mit 30 Mbit/s zu verwirklichen; oder</p> <p>Investitionen in Breitbandnetze, die es ermöglichen, bis 2020 das Ziel der Digitalen Agenda in Bezug auf einen Anteil von mindestens 50 % der Haushalte, die Anschluss mit über 100 Mbit/s haben, zu verwirklichen</p>
Die Intervention auf dem Gebiet der Breitbandnetze umfasst insbesondere eines oder mehrere der folgenden Elemente:	<p>Aufbau einer passiven physischen Infrastruktur oder Aufbau einer kombinierten passiven und aktiven physischen Infrastruktur mit Nebeninfrastrukturelementen, vollständig mit allen für die Betrieb dieser Infrastruktur erforderlichen Diensten;</p> <p>Zugehörige Einrichtungen und Dienste wie Innenverkabelung in Gebäuden, Antennen, Türme und andere Trägerkonstruktionen, Kabelkanäle, Leitungsrohre, Masten, Einstiegsschächte und Verteilerkästen;</p>
	<p>Nutzung möglicher Synergien zwischen dem Aufbau von Breitbandnetzen und anderen Versorgungsnetzen (Energie, Verkehr, Wasser, Abwasser usw.), vor allem im Zusammenhang mit der intelligenten Energieversorgung.</p>

c) Digitaldienst-Infrastrukturen

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

Digitaldienst	Beschreibung
<i>Transeuropäische Hochgeschwindigkeits-Backboneverbindungen für öffentliche Verwaltungen</i>	Eine öffentliche transeuropäische Backbone-Dienstinfrastruktur, die sehr hohe Geschwindigkeiten und Verbindungen zwischen öffentlichen Einrichtungen in Bereichen wie öffentliche Verwaltung, Kultur, Bildung und Gesundheit bietet.
<i>Grenzüberschreitende Erbringung elektronischer Behördendienste</i>	Genormte, grenzübergreifende und benutzerfreundliche Plattformen für das Zusammenwirken, die zu Effizienzgewinnen in der gesamten Volkswirtschaft wie auch im öffentlichen Sektor führen und dem Binnenmarkt dienen. Solche Plattformen ermöglichen eine elektronische Auftragsvergabe, elektronische Gesundheitsdienste, standardisierte Geschäftsberichte, einen elektronischen Informationsaustausch zwischen Justizbehörden, eine transeuropäische Online-Unternehmensanmeldung, elektronische Behördendienste für Unternehmen einschließlich der transeuropäischen Online-Unternehmensanmeldung.
<i>Zugänglichmachung von Informationen des öffentlichen Sektors und von mehrsprachigen Diensten</i>	Digitalisierung großer Sammlungen des europäischen Kulturerbes und Förderung ihrer Weiterverwendung durch Dritte. Bis 2020 Schaffung eines uneingeschränkten Zugangs zu nicht vertraulichen Informationen des öffentlichen Sektors in der EU zu deren Weiterverwendung. Ermöglichung des Bereitstellens von Onlinediensten durch jedes Unternehmen in der EU in seiner eigenen Sprache mit nahtloser Zugänglichkeit und Nutzung in jeder EU-Sprache.
<i>Sicherheit und Gefahrenabwehr</i>	Gemeinsame Rechenkapazitäten, Datenbanken und Softwarewerkzeuge für die "Safer-Internet"-Zentren (SICs) in den Mitgliedstaaten sowie Verwaltungsprozesse zur Bearbeitung von Meldungen über Darstellungen sexuellen Kindesmissbrauchs Kritische Dienstinfrastrukturen, einschließlich Kommunikationskanäle und Plattformen die aufgebaut und eingeführt werden, um die EU-weite Kapazitäten im Hinblick auf Abwehrbereitschaft, Informationsaustausch, Koordinierung und Reaktionsfähigkeit zu erweitern.

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

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

]