



Brüssel, den 6.6.2018  
COM(2018) 438 final

2018/0228 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der  
Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) 283/2014**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEC(2018) 292 final} - {SWD(2018) 312 final} - {SWD(2018) 313 final}

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Mit dem vorliegenden Vorschlag soll die Rechtsgrundlage für die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) für die Zeit nach 2020 geschaffen werden. Er sieht als Anwendungsbeginn den 1. Januar 2021 vor und richtet sich an eine Union mit 27 Mitgliedstaaten, nachdem das Vereinigte Königreich am 29. März 2017 dem Europäischen Rat gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union seine Absicht mitgeteilt hat, aus der Europäischen Union und aus der Europäischen Atomgemeinschaft auszutreten.

#### • Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Kommission legte am 2. Mai 2018 ihren Vorschlag<sup>1</sup> für den mehrjährigen Finanzrahmen für die Zeit nach 2020 vor, der einen Betrag von 42,265 Mrd. EUR für die Fazilität „Connecting Europe“ vorsieht.

Um die Schaffung von Arbeitskräften anzuregen und ein intelligentes, nachhaltiges und inklusives Wachstum zu erreichen, braucht die Union moderne und leistungsstarke Infrastrukturen, die zur Verbindung und zur Integration der Union und aller ihrer Regionen in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Energie beitragen. Diese Verbindungen sind eine wichtige Voraussetzung für den freien Verkehr von Personen, Waren, Kapital und Dienstleistungen. Die transeuropäischen Netze erleichtern grenzüberschreitende Verbindungen, fördern den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt und tragen zu einer wettbewerbsfähigeren sozialen Marktwirtschaft und zur Bekämpfung des Klimawandels bei.

Ziel ist es, eine Mobilität nahezu ohne Unfallopfer, Emissionen und Papier in Europa zu erreichen („Vision Null“), bei der Nutzung erneuerbarer Energien weltweit führend zu werden und ein Vorreiter in der digitalen Wirtschaft zu sein. Moderne, umweltfreundliche, intelligente, nachhaltige, inklusive, sichere und geschützte Infrastrukturen werden den europäischen Bürgern und Unternehmen greifbare Vorteile bringen, denn sie ermöglichen ihnen, in effizienter Weise zu reisen, Güter zu verschicken, Energie zu erhalten und hochwertige digitale Dienste zu nutzen.

Deshalb unterstützt die Fazilität „Connecting Europe“ Investitionen in Verkehrs-, Energie- und Digitalinfrastrukturen, indem sie den Aufbau der transeuropäischen Netze (TEN) vorantreibt. Überdies wird vorgeschlagen, im Zeitraum 2021–2027 auch die grenzübergreifende Zusammenarbeit bei der Energieerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen im Rahmen der CEF zu fördern.

Die CEF konzentriert sich auf die Projekte, die den höchsten europäischen Mehrwert bieten, und leitet Investitionen vorrangig in Projekte mit grenzüberschreitender Wirkung und in europaweite interoperable Systeme und Dienste, deren Förderung auch nach 2020 unbedingt nötig ist. Mit ihrer effizienten Arbeitsweise gleicht die CEF Marktversagen aus und hilft, weitere Investitionen aus anderen Quellen zu mobilisieren, vor allem aus dem Privatsektor, wobei Synergien und Ergänzungen mit dem Fonds „InvestEU“ und anderen Unionsprogrammen angestrebt werden.

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/publications/factsheets-long-term-budget-proposals\\_de](https://ec.europa.eu/commission/publications/factsheets-long-term-budget-proposals_de)

Die CEF „ist darauf ausgerichtet, Investitionen in die transeuropäischen Netze zu fördern. Diese Netze und die grenzübergreifende Zusammenarbeit sind nicht nur für das Funktionieren des Binnenmarktes essenziell, sondern sie sind auch strategisch wichtig, um bei der Energieunion, dem digitalen Binnenmarkt und der Entwicklung nachhaltiger Verkehrsträger Fortschritte zu erzielen. Ohne ein Eingreifen der EU haben die privaten Betreiber und die nationalen Behörden nicht genügend Anreize, in grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte zu investieren.“<sup>2</sup>

Angesichts der Notwendigkeit, im Einklang mit den Zusagen der Union zur Umsetzung des Pariser Klimaschutzübereinkommens dem Klimawandel entgegenzuwirken, und der Verpflichtung, die UN-Ziele für nachhaltige Entwicklung umzusetzen, werden im Vorschlag der Kommission für den mehrjährigen Finanzrahmen 2021–2027 ehrgeizigere Ziele für die Berücksichtigung des Klimaschutzes in allen EU-Programmen gesetzt, und es wird angestrebt, dass mindestens 25 % der EU-Ausgaben zur Verwirklichung von Klimazielen beitragen. Von der CEF wird ein wichtiger Beitrag zur Erfüllung dieses Ziels erwartet, denn ihre Zielvorgabe lautet, dass 60 % der Finanzausstattung der Verwirklichung von Klimazielen dienen sollen. Der Beitrag dieses Programms zur Erreichung dieses Gesamtziels wird auf geeigneter Ebene mithilfe des Klima-Marker-Systems der EU und – sofern diese verfügbar sind – mit präziseren Methoden verfolgt. Die Kommission wird diese Informationen weiterhin jedes Jahr im Rahmen des jährlichen Haushaltsentwurfs unter den Mitteln für Verpflichtungen anführen.

Um den potenziellen Beitrag des Programms zur Erreichung der Klimaziele umfassend zu nutzen, wird die Kommission sich bemühen, einschlägige Maßnahmen im Rahmen der Ausarbeitung, Durchführung, Überprüfung und Evaluierung des Programms zu ermitteln.

Der künftige Dekarbonisierungs- und Digitalisierungsbedarf der Unionswirtschaft wird zu einer zunehmenden Konvergenz der Bereiche Verkehr, Energie und Digitales führen. Daher sollten Synergien zwischen diesen drei Bereichen in vollem Umfang genutzt werden, um die Wirksamkeit und Effizienz der Unionsförderung zu maximieren. Solche Synergien ergeben sich beispielsweise auf Gebieten wie vernetzte und autonome Mobilität, umweltfreundliche Mobilität durch alternative Kraftstoffe, Energiespeicherung und intelligente Netze. Um Projekte zu fördern, die mehr als einen Sektor umfassen, wird als Anreiz die Möglichkeit vorgesehen, den jeweils höchsten Kofinanzierungssatz der betreffenden Sektoren anzuwenden. Darüber hinaus wird es in jedem Sektor möglich sein, Nebenelemente, die zu einem anderen Sektor gehören, als förderfähig anzuerkennen, z. B. die Energieerzeugung aus erneuerbaren Quellen im Rahmen eines Verkehrsprojekts. Um Anreize für sektorübergreifende Vorschläge zu geben und diesen Vorrang zu verschaffen werden die Synergieaspekte bei der Bewertung einer vorgeschlagenen Maßnahme anhand der Gewährungskriterien berücksichtigt. Synergien werden mittels gemeinsamer Arbeitsprogramme und gemeinsamer Finanzierungen unter Einbeziehung der betreffenden Bereiche erzielt.

Im Verkehrsbereich soll die CEF zur Vollendung der beiden Ebenen des TEN-V beitragen: die strategische Haupttrassen (d. h. das Kernnetz) bis 2030 und seine breitere Ebene (d. h. das Gesamtnetz) bis 2050. Außerdem unterstützt sie die Einführung europäischer Verkehrsmanagementsysteme für alle Verkehrsträger, insbesondere für den Luft- und

---

<sup>2</sup> Mitteilung: Ein moderner Haushalt für eine Union, die schützt, stärkt und verteidigt – Mehrjähriger Finanzrahmen 2021–2027, COM(2018) 321/4 vom 2. Mai 2018.

Schieneverkehr, und den Übergang der EU zu einer intelligenten, nachhaltigen, inklusiven, sicheren und geschützten Mobilität (z. B. durch den Aufbau eines europäischen Netzes von Ladestationen für alternative Kraftstoffe). Nach Schätzungen werden durch die Vervollständigung des TEN-V-Kernnetzes bis 2030 in der Zeit von 2017 bis 2030 etwa 7,5 Mio. Arbeitsplätze geschaffen. Dadurch wird im Jahr 2030 mit einem zusätzlichen BIP-Wachstum von 1,6 % in der Union gerechnet.

Darüber hinaus dürfte nach der gemeinsamen Mitteilung über die Verbesserung der militärischen Mobilität in der Europäischen Union vom November 2017<sup>3</sup> und nach dem am 28. März 2018 von der Kommission und der Hohen Vertreterin der Union für Außen- und Sicherheitspolitik angenommenen Aktionsplan zur militärischen Mobilität<sup>4</sup> die Unionsförderung der Durchführung der Verkehrsprojekte mit ziviler und militärischer Doppelnutzung im Rahmen der CEF erfolgen.

Im Energiebereich liegt der Schwerpunkt auf der Fertigstellung der transeuropäischen Energienetze durch die Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die weitere Integration des Energiebinnenmarkts und die grenz- und sektorübergreifende Interoperabilität; einer nachhaltigen Entwicklung durch Ermöglichung der Dekarbonisierung, insbesondere mittels Integration erneuerbarer Energiequellen; der Versorgungssicherheit, u. a. durch die intelligentere Gestaltung und die Digitalisierung und der Infrastrukturen. Ferner trägt sie zur kosteneffizienten Verwirklichung der Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens sowie zur Erreichung der Energie- und Klimaschutzziele bis 2030 und der langfristigen Dekarbonisierungsziele bei, und zwar durch die Integration erneuerbarer Energien mittels des Aufbaus geeigneter Infrastrukturen und der Förderung einer begrenzten Anzahl grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien.

Im digitalen Bereich sorgt die CEF dafür, dass alle Bürger, Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen einen möglichst großen Nutzen vom digitalen Binnenmarkt haben. Die Einführung digitaler Netze mit sehr hoher Kapazität, die ein hohes Sicherheitsniveau aufweisen, kommt sämtlichen innovativen digitalen Diensten zugute, auch der vernetzten Mobilität und anderen Diensten von öffentlichem Interesse. Darüber hinaus trägt sie dazu bei, dass alle großen sozioökonomischen Schwerpunkte wie Schulen, Krankenhäuser, Verkehrsknoten, Hauptanbieter öffentlicher Dienste und stark von der Digitalisierung geprägte Unternehmen bis 2025 Zugang zu zukunftsorientierten Breitbandverbindungen (1 Gbit/s) haben. Sie trägt insgesamt zur Anbindung der europäischen Gebiete, auch der in äußerster Randlage, an das Internet bei.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Das übergeordnete Ziel der CEF besteht darin, die Verwirklichung der politischen Ziele der EU in den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales in Bezug auf die transeuropäischen Netze zu unterstützen, indem Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse ermöglicht oder beschleunigt werden und indem die grenzübergreifende Zusammenarbeit bei der Energieerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen gefördert wird. Es werden größtmögliche Synergien zwischen den verschiedenen Bereichen der CEF und mit den anderen EU-Programmen angestrebt.

---

<sup>3</sup> JOIN(2017) 41.

<sup>4</sup> JOIN(2018) 5.

Im Verkehrsbereich trägt die CEF zur Verwirklichung der langfristigen Ziele der EU in Bezug auf die Vollendung des TEN-V-Kernnetzes bis 2030<sup>5</sup> und zu Fortschritten bei im Hinblick auf die Vollendung des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050 bei. Dies umfasst den Übergang zu einer umweltfreundlichen, wettbewerbsfähigen und vernetzten Mobilität<sup>6</sup>, die Einführung des Flugverkehrsmanagementsystems SESAR und des Europäischen Eisenbahnverkehrsmanagementsystems ERTMS sowie den Übergang zu einer CO<sub>2</sub>-armen Wirtschaft mithilfe innovativer Infrastrukturen wie des bis 2025 zu schaffenden EU-Grundnetzes der Ladeinfrastruktur.

Im Energiebereich leistet die CEF Beiträge zur Vollendung der vorrangigen TEN-E-Korridore und zur Bewältigung der thematischen Bereiche<sup>7</sup> in Übereinstimmung mit den Zielen der Mitteilung „Saubere Energie für alle Europäer“<sup>8</sup>, um das Funktionieren des Energiebinnenmarkts der Union und ihre Versorgungssicherheit (u. a. durch die intelligentere Gestaltung und die Digitalisierung der Infrastrukturen) zu gewährleisten, sowie zur Verwirklichung der Ziele der nachhaltigen Entwicklung und des Klimaschutzes mittels Integration erneuerbarer Energiequellen.

Im Hinblick auf erneuerbare Energiequellen wird die CEF dazu beitragen, das für 2030 vorgeschlagene EU-Ziel in kosteneffizienter Weise zu erreichen. Dabei geht es um das Gelingen der Energiewende, die Einbeziehung erneuerbarer Energien in alle Politikbereiche und um eine stärkere Kopplung der Sektoren.

Im digitalen Bereich leistet die CEF Beiträge zur Verwirklichung der digitalen Vernetzungsinfrastrukturen einer Gigabit-Gesellschaft<sup>9</sup> als Voraussetzung für einen funktionierenden digitalen Binnenmarkt<sup>10</sup> sowie zum Aufbau der Infrastrukturen, die nötig sind, um den digitalen Wandel der Wirtschaft und Gesellschaft in der gesamten EU angemessen zu unterstützen.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Verkehrs-, Energie- und Digitalinfrastrukturen werden in unterschiedlichem Maße durch eine Reihe von EU-Finanzierungsprogrammen und -instrumenten wie der CEF, dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und dem Kohäsionsfonds (KF), Horizont Europa, InvestEU und LIFE gefördert. Es ist wichtig, die verschiedenen Finanzierungsprogramme und -instrumente der Union so effizient wie möglich einzusetzen, damit sich die von der Union geförderten Investitionen möglichst gut ergänzen und so der größtmögliche Mehrwert erzielt wird. Erreicht werden könnte dies durch einen gestrafften Investitionsprozess mit einer gut sichtbaren Verkehrsprojektplanung, die in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten mit allen einschlägigen Unionsprogrammen abgestimmt wird.

---

<sup>5</sup> Artikel 38 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes.

<sup>6</sup> Mitteilung der Kommission „Europa in Bewegung – Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle“, COM(2017) 283.

<sup>7</sup> Verordnung (EU) Nr. 347/2013 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur.

<sup>8</sup> COM(2016) 860 final.

<sup>9</sup> D. h. Gigabit-Anbindung für alle großen sozioökonomischen Schwerpunkte, hochleistungsfähige 5G-Netzanbindung, Zugang aller europäischen Haushalte – auch in ländlichen Gebieten – zu einem Angebot für einen Internetanschluss mit einer Download-Geschwindigkeit von mindestens 100 Mbit/s, der auf Gigabit-Geschwindigkeit aufgerüstet werden kann; siehe Mitteilung „Konnektivität für einen wettbewerbsfähigen digitalen Binnenmarkt – Hin zu einer europäischen Gigabit-Gesellschaft“, COM(2016) 587.

<sup>10</sup> Ein vernetzter digitaler Binnenmarkt für alle, COM(2017) 228.



Die Maßnahmen des Programms sollten eingesetzt werden, um Marktversagen oder suboptimale Investitionsbedingungen in angemessener Weise auszugleichen, ohne private Finanzierungen zu duplizieren oder zu verdrängen; zudem sollten die Maßnahmen einen klaren europäischen Mehrwert aufweisen. Dadurch wird die Kohärenz zwischen den Maßnahmen des Programms und den EU-Vorschriften für staatliche Beihilfen gewährleistet, wodurch übermäßige Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt vermieden werden.

## **2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT**

### **• Rechtsgrundlage**

Die europäischen Netze unterliegen Artikel 170 AEUV, wonach „die Union [...] zum Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze in den Bereichen der Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur bei[trägt].“ Das Recht der EU, im Bereich der Infrastrukturfinanzierung tätig zu werden, ergibt sich aus Artikel 171 AEUV, wo es heißt: Die Union „kann von den Mitgliedstaaten unterstützte Vorhaben von gemeinsamem Interesse [...] insbesondere in Form von Durchführbarkeitsstudien, Anleihebürgschaften oder Zinszuschüssen unterstützen“. Artikel 172 AEUV bestimmt: „Die Leitlinien und die übrigen Maßnahmen nach Artikel 171 Absatz 1 werden vom Europäischen Parlament und vom Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren und nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses und des Ausschusses der Regionen festgelegt.“

Die Förderung erneuerbarer Energieträger fällt unter Artikel 194 AEUV, in dem sie ausdrücklich als eines der Ziele der EU-Energiepolitik aufgeführt wird. Da Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien, die einen grenzüberschreitenden Charakter haben, zu einer kosteneffizienten Erfüllung des für 2030 vorgeschlagenen Unionsziels beitragen, sollte auch das verwendete Rechtsinstrument auf Artikel 194 AEUV gestützt werden.

Sowohl das Rechtsinstrument als auch die Art der Maßnahme (d. h. Finanzierung) sind im AEUV festgelegt, der die Rechtsgrundlage für die CEF darstellt und vorschreibt dass die Aufgaben, die vorrangigen Ziele und die Organisation der transeuropäischen Netze in Verordnungen festgelegt werden können.

### **• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Die konkret mit der CEF angegangenen Probleme erfordern wegen ihres Ausmaßes ein Vorgehen auf EU-Ebene, denn sie haben von Natur aus eine EU-weite Dimension und können daher effizienter auf Unionsebene gelöst werden, was insgesamt zu einem größeren Nutzen, einer schnelleren Umsetzung und einer Senkung der Kosten führt, wenn die Mitgliedstaaten gemeinsam vorgehen. Der Investitionsbedarf für die transeuropäischen Netze nach 2020 übersteigt in sehr erheblichem Maße die auf der Ebene der Mitgliedstaaten verfügbaren Mittel.

Es wird davon ausgegangen, dass Erneuerbare-Energien-Projekte künftig zunehmend auch vom Markt finanziert werden. Eine mögliche Unterstützung in diesem Bereich würde daher lediglich die Kosten der Überwindung von Hindernissen sowie fehlende Anreize im Zusammenhang mit der grenzübergreifenden Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten und/oder die einer Integration der Sektoren entgegenstehenden Hindernisse ausgleichen. Eine solche Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten kann Größenvorteile bewirken, eine Duplizierung von Infrastrukturen verhindern, zu einem verstärkten Ausbau in ganz Europa führen, um das vorhandene Potenzial besser auszuschöpfen, ein einheitliches politisches Vorgehen erleichtern und somit zur weiteren Marktintegration, zum Wissenstransfer und zur

Übernahme und Replizierung innovativer Technik auf dem europäischen Heimatmarkt beitragen.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und fällt in den Handlungsbereich der transeuropäischen Netze gemäß Artikel 170 AEUV bzw. gemäß Artikel 194 in Bezug auf grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien. Die in diesem Vorschlag vorgesehenen Maßnahmen sind ausdrücklich auf die europäische Dimension der Verkehrs-, Energie- und Digitalinfrastrukturen sowie der grenzüberschreitenden Einführung erneuerbarer Energieträger beschränkt.

### **3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Nach Maßgabe der derzeit geltenden CEF-Verordnung<sup>11</sup> hatte die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den betreffenden Begünstigten dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Halbzeitevaluierungsbericht<sup>12</sup> vorzulegen. Dieser Bericht wurde von der Kommission am 13. Februar 2018 angenommen; ihm war eine Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen (SWD) beigelegt. Bei der Evaluierung wurde die Gesamtleistung des Programms anhand seiner allgemeinen und sektorspezifischen Ziele und anhand eines Vergleichs mit dem infolge nationaler Maßnahmen oder EU-Maßnahmen Erreichten bewertet. Im Einklang mit den Leitlinien der Kommission für bessere Rechtsetzung erfolgte die Bewertung anhand von fünf Kriterien: Wirksamkeit, Effizienz, Relevanz, Kohärenz und EU-Mehrwert.

Die Halbzeitevaluierung der CEF ergab folgende Schlussfolgerungen:

*„Die Bewertung hat gezeigt, dass nach den ersten dreieinhalb Jahren der Durchführung der Fazilität „Connecting Europe“ das Programm planmäßig verläuft: Allerdings ist es in Anbetracht der Tatsache, dass das Programm sich noch in der Frühphase der Umsetzung befindet, für eine Bewertung der Ergebnisse noch zu früh. Darüber hinaus mangelt es dem in der Verordnung festgelegten Leistungsrahmen an klar definierten und soliden Indikatoren. Unter Berücksichtigung dieses Vorbehalts hat die Bewertung Folgendes ergeben:*

- *Die Fazilität „Connecting Europe“ ist ein wirksames und zielgerichtetes Instrument für Investitionen in transeuropäische Infrastrukturen (TEN) in den Bereichen Verkehr, Energie und digitale Wirtschaft. Die Investitionen der Fazilität seit 2014 belaufen sich auf 25 Mrd. EUR, insgesamt wurden somit in der EU etwa 50 Mrd. EUR in die Infrastruktur investiert. Die Fazilität „Connecting Europe“ leistet einen Beitrag zu den Prioritäten der Kommission in puncto Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen, Binnenmarkt, Energieunion und Klimaschutz sowie digitaler Binnenmarkt. Dadurch stärkt sie die Wettbewerbsfähigkeit und Modernisierung der EU-Wirtschaft.*
- *Durch die Unterstützung von Projekten zur Förderung der Konnektivität mit grenzüberschreitender Dimension bringt die CEF für alle Mitgliedstaaten einen*

---

<sup>11</sup> Artikel 27 der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013.

<sup>12</sup> COM(2018) 65.

hohen europäischen Mehrwert. Die meisten Mittel werden für Projekte vergeben, durch die Verbindungslücken geschlossen und Engpässe beseitigt werden, mit dem Ziel, das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes und den territorialen Zusammenhalt zwischen den Mitgliedstaaten in den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales zu gewährleisten. Die Projekte im Energiebereich bieten zudem Versorgungssicherheit und sind von zentraler Bedeutung für die kosteneffiziente Dekarbonisierung und Modernisierung der Wirtschaft. Die CEF ist auch maßgeblich für die Einführung EU-weiter neuer Verkehrsmanagements- und Sicherheitssysteme (z. B. SESAR für den Luftverkehr, ERTMS für den Schienenverkehr), Hochleistungsstromleitungen und intelligente Netze, die von grundlegender Bedeutung für die rasche Einführung erneuerbarer nicht kohlenstoffhaltiger Energieträger sind, sowie für den Ausbau von Breitbandnetzen und vernetzten digitalen Diensten (z. B. offene Daten, elektronische Gesundheitsdienste, elektronische Auftragsvergabe, elektronische Identifizierung und elektronische Signatur).

- Die direkte Verwaltung der Finanzhilfen der Fazilität „Connecting Europe“ hat sich dank einer leistungsstarken Projektpipeline und eines wettbewerblichen Auswahlverfahrens, der Fokussierung auf die strategischen Ziele der EU, der koordinierten Durchführung und der umfassenden Beteiligung der Mitgliedstaaten als sehr effizient erwiesen. Die Bilanz der Exekutivagentur für Innovation und Netze (INEA) in Bezug auf die Verwaltung der Fazilität „Connecting Europe“ und die Optimierung der Haushaltsmittel ist sehr gut, vor allem dank ihrer Flexibilität, wenn es darum geht, im Rahmen bestimmter Maßnahmen nicht verwendete Gelder zur Finanzierung neuer Projekte rasch umzuschichten.
- Zum ersten Mal wurde ein Teil des Kohäsionshaushalts (11,3 Mrd. EUR für Verkehr) in direkter Mittelverwaltung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ ausgeführt. 100 % der Mittel wurden in der ersten Hälfte des Programmzeitraums zugewiesen, fast ausschließlich nachhaltigen Verkehrsträgern. Gezielte technische Unterstützung, geringere Verwaltungskosten für die Mitgliedstaaten, klare Finanzierungsprioritäten und eine solide Projektpipeline, die sich aus der Kontinuität von zuvor im Rahmen des TEN-V-Programms oder durch die Instrumente der Kohäsionspolitik geförderten Projekten und Studien ergab, haben zur raschen Zuweisung der Mittel beigetragen.
- Die Fazilität „Connecting Europe“ hat weiter zur Nutzung und zum Aufbau innovativer Finanzierungsinstrumente beigetragen. Allerdings kamen sie aufgrund der neuen Möglichkeiten des Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) nur in begrenztem Umfang zum Einsatz. Die CEF-Finanzierungsinstrumente werden in der zweiten Hälfte des Programms voraussichtlich vermehrt genutzt werden, wenn die Komplementarität zwischen den CEF-spezifischen Finanzierungsinstrumenten und dem EFSI gewährleistet ist.“ Der Connecting-Europe-Breitbandfonds (CEBF), der sich auf Beiträge aus der CEF und dem EFSI stützt, wird voraussichtlich 2018 seine Tätigkeit aufnehmen und mit großer Hebelwirkung den Aufbau von Netzen mit sehr hoher Kapazität in unterversorgten Gebieten fördern.
- „Darüber hinaus waren die ersten Erfahrungen mit der Kombination von Finanzhilfen und Finanzierungsinstrumenten, die im Jahr 2017 im Verkehrsbereich erfolgte, sehr positiv: bei einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen mit einer vorläufigen Mittelausstattung von 1 Mrd. EUR wurde eine Finanzierung in



Höhe von 2,2 Mrd. EUR beantragt und so der Einsatz von Finanzhilfen im Hinblick auf die größtmögliche Mobilisierung privater oder öffentlicher Mittel ermöglicht.

- Die Ausgaben für **Verkehr** und Energie im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ sind ein wesentlicher Faktor für das Erreichen des EU-Ziels, mindestens 20 % des EU-Gesamthaushalts gezielt für klimapolitische Maßnahmen aufzuwenden.“ Im Energiebereich sind mehr als 50 % der CEF-Energie-Mittel für die Stromübertragung und für intelligente Stromnetze zugewiesen worden und haben somit zur Energiewende beigetragen.
- „Im Bereich Telekommunikation zeigte der Schwerpunkt der Fazilität „Connecting Europe“, der sowohl auf grenzübergreifenden digitalen Diensten von öffentlichem Interesse als auch auf Kommunikations- und Rechnerinfrastrukturen liegt, dass das Programm sich wesentlich auf die Verwirklichung des digitalen Binnenmarkts der EU auswirkt mit dem Ziel, Bürgern und Unternehmen europaweit Zugang zu hochwertigen digitalen Diensten zu ermöglichen. Sie hat dazu beigetragen, gemeinsame Maßnahmen zur Bewältigung gesellschaftlicher Herausforderungen, einschließlich der Digitalisierung der Gesundheitsdienste, der Cybersicherheit und der Digitalisierung von Regierungen, zu entwickeln und durchzuführen. Wegen der begrenzten Mittel konnten im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ (Telekommunikation) jedoch nur die ersten Schritte auf dem Weg zu einer uneingeschränkten grenzübergreifenden digitalen Infrastruktur in Bereichen von öffentlichem Interesse finanziert werden.“ Angesichts der begrenzten CEF-Breitbandmittel im Verhältnis zur Größe der Investitionslücke war es notwendig, diese Mittel auf innovative Art und Weise einzusetzen und eine größtmögliche Hebelwirkung anzustreben, um ihre Wirksamkeit sicherzustellen. Wegen der komplexen Struktur der speziellen Finanzinstrumente werden die Investitionen vor Ort jedoch erst in einem späten Stadium der Programmdurchführung getätigt.
- „Die CEF prüfte ferner sektorübergreifende Synergien, aufgrund der Zwänge des derzeitigen Rechts- und Haushaltsrahmens waren diese allerdings nur in begrenztem Umfang möglich. Die sektorspezifischen Leitlinien und die Fazilität „Connecting Europe“ müssten flexibler gestaltet werden, um Synergien zu erleichtern und stärker auf neue technologische Entwicklungen und Prioritäten wie die Digitalisierung reagieren zu können, während gleichzeitig die Dekarbonisierung beschleunigt und gemeinsame gesellschaftliche Herausforderungen, beispielsweise die Cybersicherheit, angegangen werden.
- Die in den politischen Prioritäten der EU festgelegte Vollendung der transeuropäischen Netze erfordert weiterhin enorme Investitionen, die zum Teil von der fortgesetzten Unterstützung durch die EU abhängen. Aufgrund des Umfangs der Fazilität „Connecting Europe“ können derzeit in allen drei Sektoren nur einige der festgestellten Fälle von Marktversagen angegangen werden. Daher könnten weitere öffentliche und private Investitionen erschlossen werden, wenn zusätzliche EU-Mittel zur Verfügung gestellt würden, um gegen Fälle von Marktversagen vorzugehen.“

Der Vorschlag, die CEF-Förderung auf die grenzübergreifende Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien auszudehnen, stützt sich auf die einschlägigen Ergebnisse der REFIT-Bewertung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie von 2016<sup>13</sup>.

- **Konsultation der Interessenträger**

Eine öffentliche Online-Konsultation, die als Teil einer ganzen Reihe öffentlicher Konsultationen zum gesamten Spektrum der künftigen EU-Finanzierung durchgeführt wurde, begann am 10. Januar 2018 und lief über einen Zeitraum von 8 Wochen, d. h. bis zum 9. März 2018. Thema dieser öffentlichen Konsultation war zwar die gesamte strategische Infrastrukturfinanzierung (Fazilität „Connecting Europe“, Galileo und ITER), mehr als 96 % der Antworten bezogen sich aber auf die Fazilität „Connecting Europe“.

Insgesamt bekräftigten die Interessenträger ihre Unterstützung für das CEF-Programm und betonten seine Schlüsselrolle bei der Verwirklichung der Ziele der EU in Bereichen wie Vollendung der transeuropäischen Netze, Förderung von Wirtschaftswachstum und Beschäftigung in der gesamten EU und Übergang zu einer CO<sub>2</sub>-armen und klimaresistenten Wirtschaft und Gesellschaft. Die Interessenträger sprachen sich für eine zusätzliche Flexibilität im neuen Programm aus, um weitere Synergien zwischen den drei Bereichen zu fördern.

Die Konsultationsteilnehmer aus dem Verkehrssektor wiesen auf die große Bedeutung der CEF bei der Erleichterung grenzüberschreitender Projekte und bei der Beseitigung von Engpässen und fehlenden Verbindungen hin.

Die Antworten in Bezug auf den Energiebereich bestätigten weitgehend den wichtigen Beitrag der CEF zur Vollendung des transeuropäischen Energieinfrastrukturnetzes und weiter zur Verwirklichung der Ziele der Energieunion, die für alle europäischen Bürger von großem Nutzen sind, wobei der Übergang zu einer CO<sub>2</sub>-armen Wirtschaft unter den künftigen Herausforderungen an erster Stelle steht.

Die Interessenträger forderten eine Aufstockung der Haushaltsmittel, um die Dekarbonisierung und Digitalisierung des Energie- und des Verkehrssektors zu beschleunigen und gleichzeitig die Netzanbindung in der gesamten EU zu verbessern.

In den Antworten zum digitalen Bereich wurde die zentrale Rolle der Breitbandanbindung als Katalysator für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung in allen Teilen der Gesellschaft und in allen Wirtschaftszweigen betont. Um die Wettbewerbsfähigkeit der EU zu steigern, forderten sie mehr Investitionen in die Netzanbindung und in 5G-Netze, was dazu beitragen würde, die Wirtschaftsleistung zu verbessern, Arbeitsplätze in der EU zu schaffen und einen qualitativen Sprung beim Übergang zu einer digitalen Gesellschaft zu fördern.

Gleichzeitig gaben die Interessenträger ein hilfreiches Feedback zu den Bereichen, die weiter verbessert oder weiterentwickelt werden müssen. Einzelheiten hierzu enthält der Konsultationsbericht in Anhang 2 der beigefügten Folgenabschätzung.

- **Folgenabschätzung**

Der Vorschlag der Kommission beruht auf einer Folgenabschätzung, die dem Ausschuss für Regulierungskontrolle am 21. März 2018 übermittelt wurde und zu der der Ausschuss eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten [Ref.-Nummer „MFF – CEF“] abgab. Der Ausschuss empfahl insbesondere, die Regelungen für die Überwachung und Evaluierung des

---

<sup>13</sup> SWD(2016) 416 (EN).

Programms eingehender zu beschreiben, die Kohärenz mit anderen EU-Programmen besser zu erläutern sowie ausführlicher darzulegen, wie die Ausdehnung des Anwendungsbereichs des Programms den grenzüberschreitenden Charakter der CEF stärken wird. Die Empfehlungen, die der Ausschuss in seiner Stellungnahme ausgesprochen hat, fanden in der Endfassung des Berichts über die Folgenabschätzung<sup>14</sup> ihren Niederschlag.

Im Einklang mit dem allgemeinen Vorgehen bei allen Folgenabschätzungen im Zusammenhang mit dem MFR lag auch bei der Folgenabschätzung zur CEF der Schwerpunkt auf den Änderungen und den politischen Entscheidungen, die im Legislativvorschlag vorgesehen sind. In dem Bericht wurden insbesondere die Struktur und die Prioritäten für die vorgeschlagene Fortführung des CEF-Programms erläutert und die Optionen für eine optimale Umsetzung geprüft. In den Folgenabschätzungsbericht flossen Lehren und Erfahrungen aus der derzeitigen CEF und aus deren jüngster Halbzeitevaluierung ein, die als hauptsächliche Datenquelle diente (zusätzlich zu den Ergebnissen der öffentlichen Konsultation, die als Teil einer ganzen Reihe öffentlicher Konsultationen zum gesamten Spektrum der künftigen EU-Finanzierung durchgeführt wurde, wie auch eines gezielteren Austauschs mit Interessenträgern in Bezug auf Synergien und erneuerbare Energien).

Ausgehend von den gezogenen Lehren und unter Berücksichtigung der neuen Herausforderungen und Entwicklungen (insbesondere im digitalen Bereich) wurde geprüft, ob die Ziele des fortzuführenden Programms angepasst werden müssen. Es wurden die künftigen Herausforderungen für das neue CEF-Programm dargelegt, und es wurde untersucht, wie die CEF zur Erreichung der gemeinsamen Ziele des MFR wie Vereinfachung, größere Flexibilität und Leistungssteigerung beitragen könnte. Die Struktur und die Prioritäten, die Feinabstimmung mit der derzeitigen CEF und der voraussichtliche Durchführungsmechanismus des neuen Programms wurden unter dem Gesichtspunkt weiter erörtert, dass das Programm die gesteckten Ziele tatsächlich erreichen wird. Alternative Durchführungsmöglichkeiten wurden insbesondere im Hinblick auf die Ausweitung des Handlungsbereichs des Programms sowohl auf die digitale Säule als auch auf grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien geprüft.

In der Folgenabschätzung wurde auch auf Optionen und Kapazitäten für die Verstärkung von Synergien zwischen den Sektoren im Rahmen des Programms eingegangen. Geprüft wurde insbesondere die Möglichkeit der Annahme gemeinsamer Arbeitsprogramme für die bestimmte Prioritäten verschiedener Sektoren und die Beseitigung von Hindernissen, die im jetzigen Programmzeitraum Synergien beeinträchtigt haben, insbesondere in Bezug auf die Förderfähigkeitsregeln.

Der Vorschlag der Kommission entspricht genau der in der Bewertung ermittelten bevorzugten Option.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Im Rahmen der allgemeinen Vereinfachungsmaßnahmen der Kommission im Zusammenhang mit dem mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) für die Zeit nach 2020 werden sich die Vereinfachungsbemühungen insgesamt auch auf die Durchführung des CEF-Programms auswirken. Die Ausarbeitung des nächsten mehrjährigen Finanzrahmens wurde von der Kommission mit der Veröffentlichung des Weißbuchs zur Zukunft Europas im März 2017 eingeleitet. Die nächsten Schritte waren sodann die Veröffentlichung des Reflexionspapiers über die Zukunft der EU-Finzen im Juni 2017 und die von der GD BUDG im

---

<sup>14</sup> Die Änderungen, die infolge der Stellungnahme des Ausschusses in der Folgenabschätzung vorgenommenen wurden, sind in Anhang 1 der Folgenabschätzung im Einzelnen dargelegt worden.

November/Dezember 2017 vorgelegten Leitfäden für vereinfachte Programm-Basisrechtsakte. Die Ergebnisse dieses politischen Prozesses bildeten die Vorgaben für den nächsten MFR, der sich auf die Gestaltung des CEF-Programmplanungszeitraums für die Zeit nach 2020 auswirken wird.

Auf der Grundlage der oben beschriebenen horizontalen Leitfäden wurden bei der Ausarbeitung der CEF-Verordnung für die Zeit nach 2020 allgemeine Vereinfachungsbemühungen unternommen. Dies steht im Einklang mit allen anderen Finanzierungsprogrammen und wird sich auf die neue CEF folglich insbesondere bezüglich der Vereinfachung der Kostenoptionen, der Kofinanzierungssätze, der Einbeziehung der Beteiligten und der Formulierung der Programmziele sowie der Überwachung und Berichterstattung auswirken. Außerdem entsteht so ein weiter vereinfachter Rechtsrahmen für die CEF, mit einer gestrafften CEF-Verordnung und der Möglichkeit, Vorschriften und Bedingungen erst in den Arbeitsprogrammen festzulegen, was weitere Synergien zwischen den drei Bereichen fördert und es erleichtert, die CEF an künftige Erfordernisse anzupassen.

Durch die Vereinfachung des Programms werden der Verwaltungsaufwand und die Einhaltungskosten für die Programmteilnehmer verringert, was sich positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit der EU in den betreffenden Wirtschaftszweigen auswirken wird. Außerdem werden dadurch weitere Digitalisierungsbemühungen entsprechend den Leitlinien für eine bessere Rechtsetzung und in Übereinstimmung mit den bereits bestehenden digitalen Unterstützungsdiensten für die Programmdurchführung (z. B. dem TENtec-Informationssystem) ermöglicht.

#### 4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag der Kommission für die Fazilität „Connecting Europe“ enthält folgende Beträge:

<b>Fazilität „Connecting Europe“ 2021–2027</b> (Zahlen zu jeweiligen Preisen in EUR)	
<b>Verkehr</b>	<b>30 615 493 000</b>
<i>einschließlich:</i>	
Finanzausstattung allgemein	12 830 000 000
Beitrag aus dem Kohäsionsfonds:	11 285 493 000
Unterstützung der militärischen Mobilität	6 500 000 000
<b>Energie</b>	<b>8 650 000 000</b>
<b>Digitales</b>	<b>3 000 000 000</b>
<b>Gesamt</b>	<b>42 265 493 000</b>

Ausgehend von den positiven Erfahrungen mit der Durchführung des derzeitigen CEF-Programms schlägt die Kommission vor, das neue Programm für die drei CEF-Bereiche ebenfalls in direkter Verwaltung durch die Europäische Kommission und ihre Exekutivagentur für Innovation und Netze (INEA) durchzuführen.

Wie im Finanzbogen im Einzelnen dargelegt, decken die vorgeschlagenen Haushaltsmittel alle für die Programmdurchführung erforderlichen operativen Ausgaben sowie die Personalkosten und sonstigen Verwaltungsausgaben im Zusammenhang mit der Programmverwaltung ab.

## 5. WEITERE ANGABEN

### • **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Durchführung des Programms wird der INEA übertragen, mit Ausnahme einiger programmunterstützender Maßnahmen, die direkt von den zuständigen Generaldirektionen verwaltet werden.

In der Halbzeitevaluierung<sup>15</sup> der derzeitigen CEF 2014–2020 hieß es: *„Die direkte Verwaltung der Finanzhilfen der Fazilität „Connecting Europe“ hat sich dank einer leistungsstarken Projektpipeline und eines wettbewerblichen Auswahlverfahrens, der Fokussierung auf die strategischen Ziele der EU, der koordinierten Durchführung und der umfassenden Beteiligung der Mitgliedstaaten als sehr effizient erwiesen. Die Bilanz der Exekutivagentur für Innovation und Netze (INEA) in Bezug auf die Verwaltung der Fazilität „Connecting Europe“ und die Optimierung der Haushaltsmittel ist sehr gut, vor allem dank ihrer Flexibilität, wenn es darum geht, im Rahmen bestimmter Maßnahmen nicht verwendete Gelder zur Finanzierung neuer Projekte rasch umzuschichten.“*

Daher wird vorgeschlagen, den derzeitigen Durchführungsmechanismus beizubehalten. Es werden jedoch Verbesserungen im Hinblick auf die Vereinfachung und eine größere Flexibilität vorgenommen.

Im Vergleich zur CEF 2014–2020 wird ein einfacherer, aber soliderer Leistungsrahmen geschaffen, um die Erfüllung der Programmziele und den Beitrag zur Verwirklichung der politischen Ziele der EU zu überwachen. Die Indikatoren für die Überwachung der Durchführung und der Fortschritte des Programms beziehen sich insbesondere auf folgende Aspekte:

- effiziente und miteinander verbundene Netze und Infrastrukturen für eine intelligente, nachhaltige, inklusive, sichere und geschützte Mobilität sowie Anpassung an die Anforderungen der militärischen Mobilität;
- Beitrag zur Verbundfähigkeit und Integration der Märkte, zur Energieversorgungssicherheit und zur nachhaltigen Entwicklung durch Ermöglichung der Dekarbonisierung; Beitrag zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien;
- Beitrag zum Auf- und Ausbau digitaler Vernetzungsinfrastrukturen in der gesamten Europäischen Union.

Die erforderlichen Daten werden von der INEA während der Durchführung und Evaluierung der geförderten Maßnahmen erhoben. Dazu werden in den Bedingungen für die Beantragung einer Finanzhilfe und in der Musterfinanzhilfevereinbarung angemessene Verpflichtungen für Antragsteller und Begünstigte zur Übermittlung der erforderlichen Daten enthalten sein.

Die Kommission wird eine Zwischenevaluierung und eine Ex-post-Evaluierung des Programms vornehmen, um dessen Effizienz, Wirksamkeit, Relevanz, Kohärenz und Mehrwert im Einklang mit Artikel 34 Absatz 3 der Haushaltsordnung zu bewerten.

Die Kommission wird dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen die Schlussfolgerungen dieser Evaluierungen zusammen mit ihren Anmerkungen übermitteln.

<sup>15</sup>

COM(2018) 66.



- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

#### Artikel 1 – Gegenstand

In diesem Artikel wird der Gegenstand der Verordnung, nämlich die Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, eingeführt.

#### Artikel 2 – Begriffsbestimmungen

Dieser Artikel enthält die Begriffsbestimmungen in Bezug auf die Verordnung.

#### Artikel 3 – Ziele

In diesem Artikel werden das allgemeine Ziel des Programms, dessen Schwerpunkt auf Synergien zwischen den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales liegt, sowie die spezifischen Ziele für jeden dieser Bereiche festgelegt.

#### Artikel 4 – Mittelausstattung

In diesem Artikel wird die Gesamtmittelausstattung des Programms festgelegt. Die Mittelausstattung ist in die Bereiche Verkehr (einschließlich einer Mittelübertragung aus dem Kohäsionsfonds und eines Beitrags für die militärische Mobilität aus dem Cluster „Verteidigung“), Energie und Digitales unterteilt.

Der Artikel enthält eine Bestimmung, wonach alle notwendigen Ausgaben für Vorbereitungs-, Überwachungs-, Kontroll-, Prüfungs-, Evaluierungs- und sonstige Tätigkeiten sowie für erforderliche Studien, Sachverständigensitzungen, betriebliche IT-Systeme und sonstige technische und administrative Hilfe, die für die Programmverwaltung nötig sind, gefördert werden können.

Außerdem bestimmt der Artikel, dass Ausgaben für Maßnahmen ab dem 1. Januar 2021 für die ersten Arbeitsprogramme förderfähig sein können.

Der Artikel bestimmt für die Kohäsionsfonds-Übertragungen im Verkehrssektor, dass die nationalen Zuweisungen 70 % der gesamten Übertragungen ausmachen und bis zum 31. Dezember 2023 eingehalten werden müssen. Außerdem können Mitgliedstaaten beantragen, dass Mittel, die ihnen im Rahmen der geteilten Mittelverwaltung zugeteilt wurden, auf die CEF übertragen werden.

#### Artikel 5 – Mit dem Programm assoziierte Drittländer

In diesem Artikel werden die Bedingungen festgelegt, unter denen Drittländer am Programm teilnehmen können.

#### Artikel 6 – Durchführung und Formen der Unionsfinanzierung

In diesem Artikel wird die Art der Mittelverwaltung der CEF als direkte Verwaltung und insbesondere in Form von Finanzhilfen und öffentlichen Aufträgen sowie in Form von Finanzierungsinstrumenten mit Mischfinanzierungsmaßnahmen festgelegt. Die Durchführung des Programms kann einer Exekutivagentur übertragen werden.

#### Artikel 7 – Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien

Dieser Artikel betrifft die Festlegung grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien und die für sie geltenden besonderen Förderfähigkeitskriterien.

Artikel 8 – Projekte von gemeinsamem Interesse auf dem Gebiet der digitalen Vernetzungsinfrastrukturen

Dieser Artikel betrifft die Festlegung digitaler Vernetzungsinfrastrukturprojekte von gemeinsamem Interesse und die besonderen Förderfähigkeits- und Priorisierungskriterien für ihre Unterstützung durch das Programm.

Artikel 9 – Förderfähige Maßnahmen

In diesem Artikel werden die Maßnahmen zu den einzelnen spezifischen Zielen aufgeführt, die für eine finanzielle Unterstützung im Rahmen der Verordnung in Betracht kommen.

Dieser Artikel enthält eine Bestimmung, die ein flexibles Herangehen an Maßnahmen vorsieht, die zusätzlich zur Erfüllung eines spezifischen Ziels des Programms auch noch zur Förderung von Synergien zwischen den Bereichen **Verkehr**, **Energie** und **Digitales** beitragen.

Artikel 10 – Synergien

Dieser Artikel enthält die Bestimmungen für Synergiemaßnahmen zwischen den Programmbereichen, die entweder mithilfe sektorübergreifender Arbeitsprogramme oder mit einer Kofinanzierung von Nebenelementen einer Maßnahme durchgeführt werden, und die gelten, sofern bestimmte, in dem Artikel festgelegte Voraussetzungen erfüllt sind.

Artikel 11 – Förderfähige Stellen

Dieser Artikel enthält die Kriterien, nach denen Personen und Stellen im Rahmen des Programms förderfähig sein können. Demnach können die Arbeitsprogramme bestimmte weitere Bedingungen vorsehen, z. B. die Zustimmung der Mitgliedstaaten zu dem Vorschlag.

Artikel 12 – Finanzhilfen

Dieser Artikel bestimmt, dass CEF-Finanzhilfen im Einklang mit der Haushaltsordnung gewährt und verwaltet werden.

Artikel 13 – Gewährungskriterien

Dieser Artikel schafft für die drei Bereiche einen gemeinsamen Bezugsrahmen für die Gewährungskriterien zur Bewertung eines Vorschlags.

Er führt besondere Anforderungen ein, die es ermöglichen, den Korridor-Ansatz im Verkehrssektor und vor allem – soweit zutreffend – die Korridor-Arbeitspläne und Durchführungsrechtsakte gemäß Artikel 47 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 und die Stellungnahme des zuständigen Europäischen Koordinators gemäß Artikel 45 Absatz 8 der genannten Verordnung besser zu berücksichtigen.

Artikel 14 – Kofinanzierungssätze

In diesem Artikel werden die Höchstsätze für die Kofinanzierung in den einzelnen Sektoren festgelegt. Außerdem werden die Höchstsätze für die Kofinanzierung für den Fall festgelegt,

dass ein sektorübergreifendes Arbeitsprogramm mehr als einen Sektor abdeckt, um Synergien zu fördern.

Ferner sieht der Artikel eine Ausnahmeregelung für die aus dem Kohäsionsfonds übertragenen Beträge vor.

#### Artikel 15 – Förderfähige Kosten

In diesem Artikel werden die Kriterien für förderfähige Kosten festgelegt, die zusätzlich zu den in Artikel 186 der Haushaltsordnung aufgeführten Kriterien gelten.

#### Artikel 16 – Kombination von Finanzhilfen mit anderen Finanzierungsquellen

Dieser Artikel ermöglicht die Verwendung von Finanzhilfen in Kombination mit Finanzierungsmitteln der Europäischen Investitionsbank oder nationaler Förderbanken oder anderer Entwicklungsfinanzierungs- oder öffentlicher Finanzierungsinstitutionen sowie privater Finanzinstitute und privater Investoren, auch im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften.

#### Artikel 17 – Kürzung der Finanzhilfe oder Kündigung der Finanzhilfevereinbarung

Zur Gewährleistung einer wirtschaftlichen Haushaltsführung und zur Minderung der Risiken im Zusammenhang mit erheblichen Verzögerungen, die bei größeren Infrastrukturprojekten auftreten können, werden in diesem Artikel die Bedingungen für Kürzung der Finanzhilfe oder die Kündigung der Finanzhilfevereinbarung festgelegt. Es wird festgelegt, dass Finanzhilfen gekürzt oder ganz aufgekündigt werden können, wenn die Maßnahme ein Jahr nach dem in der Finanzhilfevereinbarung genannten Tag des Durchführungsbeginns nicht angelaufen ist oder wenn die Prüfung der Fortschritte der Maßnahme ergeben hat, dass der Verzug bei der Durchführung der Maßnahme so groß ist, dass die Ziele wahrscheinlich nicht erreicht werden können.

#### Artikel 18 – Kumulative, ergänzende und kombinierte Finanzierung

Dieser Artikel stellt sicher, dass Maßnahmen, die einen Beitrag aus dem Programm erhalten haben, auch aus jedem anderen Unionsprogramm einen Beitrag erhalten können, sofern diese Beiträge nicht dieselben Kosten betreffen.

Dieser Artikel sieht die Möglichkeit vor, dass eine vorgeschlagene Maßnahme, die im Rahmen der CEF positiv bewertet wurde, aber aufgrund von Haushaltszwängen nicht gefördert werden kann, vom Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) oder dem Kohäsionsfonds finanziert wird.

#### Artikel 19 – Arbeitsprogramme

Dieser Artikel bestimmt, dass das Programm durch Arbeitsprogramme durchgeführt wird, die von der Kommission mittels Durchführungsrechtsakten nach dem Prüfverfahren angenommen werden.

#### Artikel 20 – Überwachung und Berichterstattung

Dieser Artikel stellt die Verbindung zum Anhang her, der die Indikatoren für die Überwachung des CEF-Programms enthält. Nach diesem Artikel können die Indikatoren durch einen delegierten Rechtsakt geändert werden. Darüber hinaus wird ein Überwachungs-

und Evaluierungsrahmen aufgestellt, um die Fortschritte des Programms im Hinblick auf die Erreichung seiner Ziele bewerten zu können.

#### Artikel 21 – Evaluierung

Dieser Artikel verpflichtet die Kommission, eine Zwischenevaluierung und eine Ex-post-Evaluierung des Programms durchzuführen und dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen die Schlussfolgerungen dieser Evaluierungen zusammen mit ihren Anmerkungen zu übermitteln.

#### Artikel 22 – Ausschussverfahren

Mit diesem Artikel wird der CEF-Koordinierungsausschuss als Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 eingesetzt. Ferner wird festgelegt, dass das in Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 vorgesehene Prüfverfahren Anwendung findet.

#### Artikel 23 – Delegierte Rechtsakte

Durch diesen Artikel wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte in Bezug auf die Teile I, II, III, IV und V des Anhangs zu erlassen.

#### Artikel 24 – Ausübung der Befugnisübertragung

Dieser Artikel enthält Standardbestimmungen über die Befugnisübertragung.

#### Artikel 25 – Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Dieser Artikel verpflichtet die Empfänger von CEF-Finanzierungsmitteln, für die Sichtbarkeit der EU-Förderung ihrer Maßnahmen zu sorgen, und verpflichtet die Kommission, über die Maßnahmen und Ergebnisse der CEF zu informieren.

#### Artikel 26 – Schutz der finanziellen Interessen der Union

Dieser Artikel regelt die Zuständigkeit des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) und des Europäischen Rechnungshofs in Bezug auf die mit dem Programm assoziierten Drittländer.

#### Artikel 27 – Aufhebung und Übergangsbestimmungen

Durch diesen Artikel werden die vorherige CEF-Verordnung, nämlich die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013, sowie die Verordnung (EU) Nr. 283/2014 über Leitlinien für transeuropäische Netze im Bereich der Telekommunikationsinfrastruktur aufgehoben.

Außerdem enthält der Artikel Übergangsbestimmungen für CEF-Maßnahmen und für die technische und administrative Hilfe.

#### Artikel 28 – Inkrafttreten

Nach diesem Artikel wird die Verordnung ab dem 1. Januar 2021 gelten.

#### Anhang – Teil I – Indikatoren

Dieser Teil des Anhangs enthält die Indikatoren, anhand derer die Fortschritte des Programms im Hinblick auf die Erfüllung seiner allgemeinen und spezifischen Ziele überwacht wird.

#### Anhang – Teil II – Indikative Prozentsätze für den Verkehrssektor

Dieser Teil des Anhangs enthält indikative Prozentsätze für die Aufteilung der Haushaltsmittel im Verkehrssektor.

#### Anhang – Teil III – Verkehrskernnetzkorridore und vorermittelte Abschnitte; vorermittelte Abschnitte im Gesamtnetz

Dieser Teil des Anhangs enthält die Streckenführung der Kernnetzkorridore und ihrer vorermittelten Abschnitte sowie eine indikative Liste der grenzüberschreitenden Abschnitte im Gesamtnetz.

#### Anhang – Teil IV – Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien

In diesem Teil des Anhangs werden die Kriterien und Verfahren für die Festlegung grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien aufgeführt.

#### Anhang – Teil V – Digitale Vernetzungsinfrastrukturprojekte von gemeinsamem Interesse

Dieser Teil des Anhangs enthält eine indikative Liste vorermittelter digitaler Vernetzungsprojekte von gemeinsamem Interesse.



Vorschlag für eine

## VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

### zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) 283/2014

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —  
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf die Artikel 172 und 194,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Um zu einem intelligenten, nachhaltigen und inklusiven Wachstum zu gelangen und die Schaffung von Arbeitsplätzen zu fördern, braucht die Union moderne und leistungsstarke Infrastrukturen, die zur Verbindung und zur Integration der Union und aller ihrer Regionen in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Energie beitragen. Diese Verbindungen sollten es ermöglichen, den freien Verkehr von Personen, Waren, Kapital und Dienstleistungen zu verbessern. Die transeuropäischen Netze sollten grenzüberschreitende Verbindungen erleichtern, den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt fördern und zu einer wettbewerbsfähigeren sozialen Marktwirtschaft und zur Bekämpfung des Klimawandels beitragen.
- (2) Die Fazilität „Connecting Europe“ (im Folgenden das „Programm“) soll Investitionen im Bereich der transeuropäischen Netze beschleunigen und eine Hebelwirkung für Finanzmittel sowohl aus dem öffentlichen als auch dem privaten Sektor erzeugen sowie gleichzeitig die Rechtssicherheit steigern und den Grundsatz der Technologieneutralität wahren. Das Programm sollte es ermöglichen, Synergien zwischen den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales optimal zu nutzen, um so die Wirksamkeit der Maßnahmen der Union zu steigern und eine Optimierung der Durchführungskosten zu ermöglichen.
- (3) Das Programm sollte die Bewältigung des Klimawandels, ökologisch und sozial nachhaltige Projekte und gegebenenfalls Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen unterstützen. Insbesondere sollte das Programm einen

<sup>1</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>2</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

größeren Beitrag zur Verwirklichung der Ziele des Pariser Übereinkommens sowie zur Erreichung der für 2030 vorgeschlagenen Klima- und Energieziele und des langfristigen Dekarbonisierungsziels leisten.

- (4) Angesichts der Notwendigkeit, im Einklang mit den Zusagen der Union zur Umsetzung des Pariser Übereinkommens dem Klimawandel entgegenzuwirken, und der Verpflichtung, die UN-Ziele für nachhaltige Entwicklung umzusetzen, sollte durch diese Verordnung der Klimaschutz in alle Politikbereiche der Union eingebunden werden, damit das allgemeine Haushaltsziel erreicht wird, 25 % der EU-Haushaltsausgaben zur Verwirklichung von Klimazielen zu verwenden<sup>3</sup>. Die Maßnahmen dieses Programms sollen in Höhe von 60 % der Gesamtmittelausstattung des Programms zur Verwirklichung von Klimaschutzziele beitragen, was u. a. anhand der folgenden Rio-Marker bewertet wird: i) 100 % für Ausgaben für Eisenbahninfrastruktur, alternative Kraftstoffe, umweltfreundlichen Stadtverkehr, Stromübertragung, Stromspeicherung, intelligente Netze, CO<sub>2</sub>-Transport und erneuerbare Energien; ii) 40 % für Binnenschifffahrt und multimodalen Verkehr sowie Gasinfrastruktur, wenn eine verstärkte Nutzung der erneuerbaren Energieträger Wasserstoff oder Biomethan ermöglicht wird. Entsprechende Maßnahmen werden im Zuge der Vorbereitung und Umsetzung des Programms ermittelt und im Zuge der entsprechenden Evaluierungen und Überprüfungsverfahren erneut bewertet. Um zu verhindern, dass Infrastrukturen durch potenzielle langfristige Auswirkungen des Klimawandels gefährdet werden, und um zu gewährleisten, dass die von dem Projekt verursachten Kosten der Treibhausgasemissionen in die wirtschaftliche Bewertung des Projekts einbezogen werden, sollten Projekte, die im Rahmen des Programms gefördert werden, gegebenenfalls einem Verfahren zur Sicherung der Klimaverträglichkeit unterzogen werden, das den Leitlinien entspricht, die von der Kommission gegebenenfalls in Abstimmung mit den für andere Unionsprogramme entwickelten Leitlinien aufgestellt werden.
- (5) Zur Erfüllung der in Artikel 11 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/2284 über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe, zur Änderung der Richtlinie 2003/35/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2001/81/EG festgelegten Berichterstattungspflichten über die Verwendung von Unionsmitteln zur Unterstützung von Maßnahmen, die zur Verwirklichung der Ziele dieser Richtlinie ergriffen werden, müssen die nach dieser Richtlinie getätigten Ausgaben zur Verringerung der Luftschadstoffemissionen verfolgt werden.
- (6) Eine der großen Herausforderungen für dieses Programm besteht darin, größere Synergien zwischen den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales zu erzielen. Dazu sollte das Programm die Möglichkeit vorsehen, sektorübergreifende Arbeitsprogramme für besondere Förderbereiche wie beispielsweise die vernetzte und automatisierte Mobilität oder alternative Kraftstoffe aufzustellen. Darüber hinaus sollte das Programm die Möglichkeit zulassen, innerhalb jedes Sektors bestimmte Nebenelemente aus einem anderen Sektor als förderfähig zu betrachten, sofern dadurch der sozioökonomische Nutzen der Investition gesteigert wird. Die Gewährungskriterien für die Auswahl der Maßnahmen sollten Anreize für Synergien zwischen den Sektoren bieten.

<sup>3</sup>

COM(2018) 321, S. 13.

- (7) In den mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>4</sup> festgelegten Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) (im Folgenden die „TEN-V-Leitlinien“) sind die Infrastrukturen des TEN-V angegeben, die von ihnen zu erfüllenden Anforderungen aufgeführt und Maßnahmen für ihre Verwirklichung festgelegt. Diese Leitlinien sehen insbesondere die Fertigstellung des Kernnetzes durch die Schaffung neuer Infrastrukturen sowie die umfassende Modernisierung und Sanierung bestehender Infrastrukturen bis 2030 vor.
- (8) Zur Erfüllung der in den TEN-V-Leitlinien festgelegten Ziele müssen die grenzüberschreitenden Verbindungen und die fehlenden Verbindungen vorrangig gefördert werden, und es muss gegebenenfalls sichergestellt werden, dass die geförderten Maßnahmen mit den gemäß Artikel 47 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 erstellten Korridor-Arbeitsplänen und mit der Entwicklung des Gesamtnetzes in Bezug auf Leistungsfähigkeit und Interoperabilität im Einklang stehen.
- (9) Um den zunehmenden Verkehrsflüssen und der Entwicklung des Netzes Rechnung zu tragen, sollte die Streckenführung der Kernnetzkorridore und ihrer vorermittelten Abschnitte angepasst werden. Diese Anpassungen sollten verhältnismäßig sein, um die Kohärenz und Effizienz der Entwicklung und Koordinierung der Korridore zu wahren. Aus diesem Grund sollten die Kernnetzkorridore nicht um mehr als 15 % verlängert werden.
- (10) Es ist notwendig, Investitionen zugunsten einer intelligenten, nachhaltigen, inklusiven, sicheren und geschützten Mobilität in der gesamten Union zu fördern. Im Jahr 2017 stellte die Kommission mit „Europa in Bewegung“<sup>5</sup> ein umfangreiches Paket von Initiativen vor, die darauf abzielen, den Verkehr sicherer zu machen, intelligente Mautsysteme zu fördern, die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die Luftverschmutzung und die Staubbildung zu verringern, eine vernetzte und autonome Mobilität zu fördern und angemessene Arbeitsbedingungen und Ruhezeiten für die Arbeitnehmer zu gewährleisten. Diese Initiativen sollten von der Union – soweit dies zweckmäßig ist – auch im Rahmen dieses Programms finanziell unterstützt werden.
- (11) In den TEN-V-Leitlinien ist in Bezug auf neue Technologien und Innovation bestimmt, dass das transeuropäische Verkehrsnetz eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei allen Verkehrsträgern ermöglichen soll, indem die Energieeffizienz und die Verwendung alternativer Kraftstoffe gefördert wird. Die Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>6</sup> hat einen gemeinsamen Rahmen für Maßnahmen zum Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Union geschaffen, um die Abhängigkeit von Erdöl zu verringern und die Umweltauswirkungen des Verkehrs zu mindern, und verpflichtet die Mitgliedstaaten, dafür zu sorgen, dass bis zum 31. Dezember 2025 öffentlich zugängliche Ladestationen oder Tankstellen zur Verfügung gestellt werden. Wie die

---

<sup>4</sup> Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

<sup>5</sup> Mitteilung der Kommission „Europa in Bewegung – Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle“, COM(2017) 283.

<sup>6</sup> Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

Kommission in ihren Vorschlägen<sup>7</sup> vom November 2017 dargelegt hat, ist ein umfassendes Maßnahmenpaket zur Förderung der emissionsarmen Mobilität erforderlich, das auch finanzielle Hilfen einschließt, wenn die Marktbedingungen keine ausreichenden Anreize bieten.

- (12) Im Zusammenhang mit ihrer Mitteilung „Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich“<sup>8</sup> hob die Kommission hervor, dass automatisierte Fahrzeuge und fortgeschrittene Konnektivitätssysteme dazu führen werden, dass Fahrzeuge sicherer werden, leichter geteilt werden können und für alle Bürgerinnen und Bürger, einschließlich derjenigen, die wie ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen möglicherweise von den heutigen Mobilitätsdiensten abgeschnitten sind, auch zugänglicher werden. In diesem Zusammenhang schlug die Kommission auch einen „Strategischen Aktionsplan der EU zur Straßenverkehrssicherheit“ und eine Überarbeitung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur vor.
- (13) Um den Abschluss von Verkehrsprojekten in weniger entwickelten Teilen des Netzes zu verbessern, sollte eine Kohäsionsfondszuweisung auf das Programm übertragen werden, um Verkehrsprojekte in jenen Mitgliedstaaten zu finanzieren, die für eine Finanzierung aus dem Kohäsionsfonds in Betracht kommen. In einer Anfangsphase sollten bei der Auswahl der förderfähigen Projekte für eine Finanzierung bis zu einer Höhe von 70 % der übertragenen Mittel die nationalen Zuweisungen innerhalb des Kohäsionsfonds eingehalten werden. Die verbleibenden 30 % der übertragenen Mittel sollten auf wettbewerblicher Grundlage für Projekte in jenen Mitgliedstaaten zugewiesen werden, die für eine Finanzierung aus dem Kohäsionsfonds in Betracht kommen, wobei grenzüberschreitende und fehlende Verbindungen Priorität haben sollten. Die Kommission sollte Mitgliedstaaten, die für eine Finanzierung aus dem Kohäsionsfonds in Betracht kommen, bei ihren Anstrengungen zur Entwicklung einer angemessenen Anzahl von Projekten unterstützen, insbesondere auch durch die Stärkung der institutionellen Kapazität der betreffenden öffentlichen Verwaltungen.
- (14) Im Anschluss an die gemeinsame Mitteilung über die Verbesserung der militärischen Mobilität in der Europäischen Union vom November 2017<sup>9</sup> wurde in dem am 28. März 2018 von der Kommission und der Hohen Vertreterin der Union für Außen- und Sicherheitspolitik angenommenen Aktionsplan zur militärischen Mobilität<sup>10</sup> herausgestellt, dass die Verkehrsinfrastrukturpolitik eine klare Chance bietet, die Synergien zwischen dem Verteidigungsbedarf und dem TEN-V zu stärken. In dem Aktionsplan heißt es, dass der Rat aufgefordert ist, bis Mitte 2018 die militärischen Anforderungen in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur zu prüfen und zu bestätigen, und dass die Dienststellen der Kommission bis 2019 ermitteln sollen, welche Teile des transeuropäischen Verkehrsnetzes für Militärtransporte geeignet sind und welche bestehenden Infrastrukturen modernisiert werden müssen. Die Unionsförderung der Durchführung solcher Projekte mit Doppelnutzung sollte im Rahmen des Programms auf der Grundlage besonderer Arbeitsprogramme erfolgen, in denen die im Zusammenhang mit dem Aktionsplan geltenden Anforderungen präzisiert werden.

---

<sup>7</sup> Mitteilung der Kommission „Verwirklichung emissionsarmer Mobilität – Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, seine Bürger stärkt und seine Industrie und Arbeitnehmer verteidigt“, COM(2017) 675.

<sup>8</sup> COM(2018) 293.

<sup>9</sup> JOIN(2017) 41.

<sup>10</sup> JOIN(2018) 5.

- (15) In ihrer Mitteilung „Eine verstärkte und erneuerte Partnerschaft mit den Gebieten in äußerster Randlage der EU“<sup>11</sup> hob die Kommission die besonderen Verkehrsbedürfnisse der Regionen in äußerster Randlage und die Notwendigkeit einer Unionsförderung zur Deckung dieses Bedarfs – auch im Rahmen des Programms – hervor.
- (16) Angesichts der erheblichen Investitionen, die für die Fertigstellung des TEN-V-Kernnetzes bis 2030 (schätzungsweise 350 Mrd. EUR im Zeitraum 2021–2027) und des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050 sowie für die städtische Dekarbonisierung und Digitalisierung (schätzungsweise 700 Mrd. EUR im Zeitraum 2021–2027) nötig sind, ist es geboten, die verschiedenen Finanzierungsprogramme und Instrumente der Union so effizient wie möglich einzusetzen und so mit den von der Union geförderten Investitionen den größtmöglichen Mehrwert zu erzielen. Erreicht werden könnte dies durch einen gestrafften Investitionsprozess mit einer gut sichtbaren Verkehrsprojektplanung, die mit allen einschlägigen Unionsprogrammen abgestimmt wird, insbesondere mit der Fazilität „Connecting Europe“, dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), dem Kohäsionsfonds und dem Fonds InvestEU. Dabei sollten – soweit zutreffend – insbesondere die grundlegenden Voraussetzungen berücksichtigt werden, die in Anhang IV der Verordnung (EU) XXX [Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates mit gemeinsamen Bestimmungen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds Plus, den Kohäsionsfonds und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds sowie mit Finanzregelungen für diese Fonds und für den Asyl- und Migrationsfonds, den Fonds für die innere Sicherheit und das Instrument für Grenzmanagement und Visa („Dachverordnung“)] im Einzelnen festgelegt sind.
- (17) Die Verordnung (EU) Nr. 347/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>12</sup> legt die Prioritäten der transeuropäischen Energieinfrastrukturnetze fest, die umgesetzt werden müssen, um die energie- und klimapolitischen Ziele der Union zu erreichen; sie bestimmt Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die zur Verwirklichung dieser Prioritäten erforderlich sind, und legt Maßnahmen bezüglich der Erteilung von Genehmigungen, der öffentlichen Beteiligung und der Regulierung zur Beschleunigung und/oder Vereinfachung der Projektdurchführung fest, einschließlich allgemeiner Förderfähigkeitskriterien für eine finanzielle Unterstützung solcher Projekte durch die Union.
- (18) In der Richtlinie [Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie] wird unterstrichen, dass es notwendig ist, als Voraussetzung einen Rahmen zu schaffen, der den verstärkten Einsatz von Unionsmitteln umfasst, wobei ausdrücklich auf grundlegende Maßnahmen zur Förderung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien verwiesen wird.
- (19) Wengleich die Fertigstellung der Netzinfrastruktur für die Entwicklung erneuerbarer Energien weiterhin Priorität hat, spiegelt die Einbindung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien den im Rahmen der Initiative „Saubere Energie für alle Europäer“ beschlossenen Ansatz wider, nach dem eine gemeinsame Verantwortung für die Erreichung eines ehrgeizigen Ziels für den Einsatz

---

<sup>11</sup> COM(2017) 623.

<sup>12</sup> Verordnung (EU) Nr. 347/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2013 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 1364/2006/EG und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 713/2009, (EG) Nr. 714/2009 und (EG) Nr. 715/2009 (ABl. L 115 vom 25.4.2013, S. 39).



erneuerbarer Energien im Jahr 2030 besteht, und trägt dem veränderten politischen Kontext mit ehrgeizigen langfristigen Dekarbonisierungszielen Rechnung.

- (20) Innovative Infrastrukturtechnik, die den Übergang zu CO<sub>2</sub>-armen Energie- und Mobilitätssystemen ermöglicht und die Versorgungssicherheit erhöht, ist für die Umsetzung der Dekarbonisierungsagenda der Union unverzichtbar. So betonte die Kommission in ihrer Mitteilung vom 23. November 2017 über die „Stärkung der europäischen Energienetze“<sup>13</sup> insbesondere, dass eine bis 2030 zur Hälfte aus erneuerbaren Energiequellen erfolgende Stromerzeugung eine zunehmende Rolle dabei spielen wird, die Dekarbonisierung von bisher von fossilen Brennstoffen dominierten Sektoren wie Verkehr, Industrie sowie Wärme- und Kältesektor voranzutreiben, und dass dementsprechend der Schwerpunkt der transeuropäischen Energieinfrastrukturpolitik zunehmend auf Stromverbindungsleitungen, Stromspeichern und intelligenten Netzen liegen wird. Im Hinblick auf die Dekarbonisierungsziele der Union sollten Technologien und Projekte, die zum Übergang zu einer CO<sub>2</sub>-armen Wirtschaft beitragen, Priorität haben und gebührend berücksichtigt werden. Die Kommission wird sich bemühen, die Zahl der im Rahmen des Programms zu fördernden Projekte für grenzüberschreitende intelligente Netze, eine innovative Speicherung und den Kohlendioxidtransport zu erhöhen.
- (21) Die Verwirklichung des digitalen Binnenmarkts hängt von den zugrunde liegenden digitalen Vernetzungsinfrastrukturen ab. Die Digitalisierung der europäischen Industrie und die Modernisierung in Bereichen wie Verkehr, Energie, Gesundheitswesen und öffentliche Verwaltung hängen von einem universellen Zugang zu verlässlichen und erschwinglichen Netzen mit hoher und sehr hoher Kapazität ab. Die digitale Netzanbindung ist zu einem der entscheidenden Faktoren für die Überwindung wirtschaftlicher, sozialer und territorialer Klüfte geworden, der die Modernisierung der lokalen Wirtschaft und die Diversifizierung der wirtschaftlichen Tätigkeiten unterstützt. Der Handlungsbereich des Programms auf dem Gebiet der digitalen Vernetzungsinfrastrukturen sollte angepasst werden, um deren zunehmender Bedeutung für die Wirtschaft und die Gesellschaft als Ganzem Rechnung zu tragen. Deshalb ist es notwendig, die digitalen Vernetzungsinfrastrukturprojekte von gemeinsamem Interesse, die zur Erfüllung der Ziele der Union im Hinblick auf den digitalen Binnenmarkt erforderlich sind, festzulegen und die Verordnung (EU) Nr. 283/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>14</sup> aufzuheben.
- (22) In der Mitteilung „Konnektivität für einen wettbewerbsfähigen digitalen Binnenmarkt – Hin zu einer europäischen Gigabit-Gesellschaft“<sup>15</sup> („Strategie für eine Gigabit-Gesellschaft“) werden strategische Ziele für das Jahr 2025 im Hinblick auf die Optimierung der Investitionen in die digitale Vernetzungsinfrastrukturen festgelegt. Die Richtlinie (EU) 2018/XXX [europäischer Kodex für die elektronische Kommunikation] zielt unter anderem darauf ab, ein ordnungspolitisches Umfeld zu schaffen, das Anreize für private Investitionen in digitale Anbindungsnetze bietet. Dennoch liegt auf der Hand, dass in vielen Gebieten in der gesamten Union aufgrund verschiedener Faktoren wie Abgelegtheit, territorialer oder geografischer Besonderheiten, geringer Bevölkerungsdichte und verschiedener sozioökonomischer

---

<sup>13</sup> COM(2017) 718.

<sup>14</sup> Verordnung (EU) Nr. 283/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2014 über Leitlinien für transeuropäische Netze im Bereich der Telekommunikationsinfrastruktur und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 1336/97/EG (ABl. L 86 vom 21.3.2014, S. 14).

<sup>15</sup> COM(2016) 587.

Faktoren der Netzausbau kommerziell nicht tragfähig sein kann. Das Programm sollte daher angepasst werden, damit es einen Beitrag zur Verwirklichung dieser strategischen Ziele, die in der Strategie für eine Gigabit-Gesellschaft festgelegt sind, leistet, und zwar ergänzend zur Förderung des Aufbaus von Netzen mit sehr hoher Kapazität durch andere Programme, insbesondere den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), den Kohäsionsfonds (KF) und den Fonds „InvestEU“.

- (23) Zwar sind alle digitalen Anbindungsnetze, die mit dem Internet verbunden sind, naturgemäß transeuropäisch, was vor allem auf die Funktionsweise der von ihnen ermöglichten Anwendungen und Dienste zurückzuführen ist, im Rahmen des Programms sollten aber vorrangig Maßnahmen unterstützt werden, welche eine möglichst große Wirkung auf den digitalen Binnenmarkt erwarten lassen, und zwar u. a. wegen ihrer Übereinstimmung mit den in der Mitteilung über die Strategie für eine Gigabit-Gesellschaft genannten Zielen, sowie ihrer Wirkung auf den digitalen Wandel der Wirtschaft und Gesellschaft, wobei ein festgestelltes Marktversagen und Umsetzungshindernisse zu berücksichtigen sind.
- (24) Schulen, Universitäten, Bibliotheken, lokale, regionale oder nationale Verwaltungen, Hauptanbieter öffentlicher Dienste, Krankenhäuser und Gesundheitszentren, Verkehrsknoten und stark von der Digitalisierung geprägte Unternehmen sind Einrichtungen und Orte, die wichtige sozioökonomische Entwicklungen in dem Gebiet, in dem sie sich befinden, beeinflussen können. Solche sozioökonomischen Schwerpunkte müssen als Vorreiter der Gigabit-Anbindung vorangehen, um den europäischen Bürgern, Unternehmen und Kommunen Zugang zu den für sie besten Diensten und Anwendungen zu ermöglichen. Das Programm sollte die Gigabit-Anbindung dieser sozioökonomischen Schwerpunkte fördern, um möglichst große positive Folgewirkungen auf die weitere Wirtschaft und die Gesellschaft im Ganzen zu erzielen, auch durch die Schaffung einer größeren Nachfrage nach Netzanbindung und nach Diensten.
- (25) Aufbauend auf dem Erfolg der Initiative „WiFi4EU“ sollte das Programm zudem die Bereitstellung einer kostenlosen und hochwertigen lokalen drahtlosen Internetanbindung in den Zentren des lokalen öffentlichen Lebens weiterhin unterstützen, zu denen auch in öffentlichem Auftrag tätige Einrichtungen zählen, z. B. Behörden und Anbieter öffentlicher Dienste, aber auch öffentlich zugängliche Orte im Freien, um die digitalen Zielvorstellung der Union in den Kommunen zu fördern.
- (26) Damit die erwarteten digitalen Dienste der nächsten Generation, z. B. die Dienste und Anwendungen des Internets der Dinge, von denen beträchtliche Vorteile für verschiedene Sektoren und die Gesellschaft insgesamt erhofft werden, tragfähig sein können, wird eine unterbrechungsfreie grenzüberschreitende 5G-Netzabdeckung erforderlich sein, sodass Benutzer und Objekte auch unterwegs miteinander verbunden bleiben können. Nach wie vor ist jedoch unklar, wie die Kosten der 5G-Einführung auf diese Sektoren aufgeteilt werden könnten, und auch die Risiken der gewerblichen Einführung gelten in einigen wichtigen Gebieten als sehr hoch. In der ersten Phase der Einführung neuer Anwendungen der vernetzten Mobilität werden Straßenkorridore und Bahnverbindungen von großer Bedeutung sein, weshalb sie im Hinblick auf eine Förderung im Rahmen dieses Programms als wichtige grenzüberschreitende Projekte betrachtet werden.
- (27) Schlecht angebundene Gebiete in allen Teilen der Union, auch in den zentral gelegenen, stellen Engpässe und ein ungenutztes Potenzial für den digitalen Binnenmarkt dar. In den meisten ländlichen und abgelegenen Gebieten kann eine

hochwertige Anbindung an das Internet eine wesentliche Rolle dabei spielen, der digitalen Kluft, Isolation und Abwanderung entgegenzuwirken, indem sich – als zumindest teilweiser Ausgleich für die Randlage – die Kosten der Lieferung von Gütern und der Erbringung von Dienstleistungen verringern. Eine hochwertige Internetanbindung ist eine Voraussetzung für neue wirtschaftliche Möglichkeiten wie die Präzisionslandwirtschaft oder die Entwicklung einer Bioökonomie in ländlichen Gebieten. Das Programm sollte dazu beitragen, dass alle europäischen Haushalte in ländlichen wie städtischen Gebieten mit sehr hoher Kapazität fest oder drahtlos an das Internet angebunden werden, wobei der Schwerpunkt jeweils dort liegen sollte, wo ein gewisses Marktversagen zu beobachten ist, das mithilfe von Finanzhilfen mit geringer Intensität behoben werden kann. Auf diese Weise sollte das Programm eine umfassende Versorgung der Haushalte und Gebiete anstreben, da das Schließen von Lücken in einem bereits versorgten Gebiet im Nachhinein unwirtschaftlich ist.

- (28) Der Aufbau elektronischer Backbone-Kommunikationsnetze, auch mit Seekabeln, die europäische Gebiete mit Drittländern auf anderen Kontinenten oder europäische Inseln oder überseeische Gebiete mit dem Festland verbinden, ist notwendig, um die erforderliche Redundanz für so unverzichtbare Infrastrukturen zu gewährleisten und die Kapazität und Widerstandsfähigkeit der digitalen Netze der Union zu erhöhen. Häufig sind solche Projekte jedoch ohne öffentliche Unterstützung kommerziell nicht tragfähig.
- (29) Maßnahmen, die zu Projekten von gemeinsamem Interesse auf dem Gebiet der digitalen Vernetzungsinfrastrukturen beitragen, sollen die für das jeweilige Projekt am besten geeignete Technik einsetzen und das beste Gleichgewicht zwischen dem neuesten Stand der Technik in Bezug auf Datendurchsatzkapazität, Übertragungssicherheit, Netzstabilität und Kosteneffizienz bieten; ihnen sollte unter Berücksichtigung der in dieser Verordnung festgelegten Kriterien in den Arbeitsprogrammen Priorität gegeben werden. Die Errichtung von Netzen mit sehr hoher Kapazität kann auch passive Infrastrukturen umfassen, um den größtmöglichen sozioökonomischen und ökologischen Nutzen zu erreichen. Schließlich sind bei der Festlegung der Prioritäten für Maßnahmen auch die potenziellen positiven Folgewirkungen auf die Netzanbindung zu berücksichtigen, wenn z. B. ein verwirklichtes Projekt die Rentabilitätsaussichten für einen künftigen Netzausbau verbessern könnte, der zu einer erweiterten Versorgung von Gebieten und Bevölkerungen in Gegenden führt, die bisher nicht angebunden sind.
- (30) Die Union hat ihre eigene satellitengestützte Ortungs-, Navigations- und Zeitgebungstechnik (PNT – EGNOS/Galileo) und ihr eigenes Erdbeobachtungssystem (Copernicus) entwickelt. Sowohl EGNOS/Galileo als auch Copernicus bieten hochentwickelte Dienste an, die öffentlichen und privaten Nutzern große wirtschaftliche Vorteile bringen. Daher sollte jede im Rahmen des Programms finanzierte Verkehrs-, Energie- oder Digitalinfrastruktur, die solche PNT- oder Erdbeobachtungsdienste nutzt, technisch mit EGNOS/Galileo und Copernicus kompatibel sein.
- (31) Die positiven Ergebnisse der 2017 im Rahmen des laufenden Programms eingeleiteten ersten Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für Mischfinanzierungsprojekte bestätigten die Zweckmäßigkeit und den Mehrwert der Verwendung von EU-Finanzhilfen für Mischfinanzierungen mit Finanzierungsmitteln der Europäischen Investitionsbank oder nationaler Förderbanken oder anderer Entwicklungsfinanzierungs- oder öffentlicher Finanzierungsinstitutionen sowie privater Finanzinstitute und privater Investoren, auch im Rahmen öffentlich-privater

Partnerschaften. Das Programm sollte daher auch weiterhin gezielte Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen vorsehen, die eine Kombination von EU-Finanzhilfen mit anderen Finanzierungsquellen ermöglichen.

- (32) Darüber hinaus werden die politischen Ziele dieses Programms auch mithilfe von Finanzierungsinstrumenten und Haushaltsgarantien im Rahmen des bzw. der Politikbereiche [...] des Fonds „InvestEU“ angegangen werden. Die Maßnahmen des Programms sollten eingesetzt werden, um Marktversagen oder suboptimale Investitionsbedingungen in angemessener Weise auszugleichen, ohne private Finanzierungen zu duplizieren oder zu verdrängen; zudem sollten die Maßnahmen einen klaren europäischen Mehrwert aufweisen.
- (33) Um eine integrierte Entwicklung des Innovationszyklus zu fördern, kommt es darauf an, dass sich die innovativen Lösungen, die im Zusammenhang mit den Rahmenprogrammen der Union für Forschung und Innovation entwickelt werden, und die innovativen Lösungen, die mit Unterstützung der Fazilität „Connecting Europe“ aufgebaut werden, gegenseitig ergänzen. Hierzu werden Synergien mit „Horizont Europa“ u. a. Folgendes gewährleisten: a) der Forschungs- und Innovationsbedarf in den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales innerhalb der EU wird im Zuge des strategischen Planungsprozesses von „Horizont Europa“ ermittelt und festgelegt; b) die Fazilität „Connecting Europe“ unterstützt die groß angelegte Einführung und Verbreitung innovativer Technologien und Lösungen in den Bereichen Verkehr, Energie und digitale Infrastruktur, insbesondere solcher, die aus Horizont Europa hervorgehen; c) der Daten- und Informationsaustausch zwischen „Horizont Europa“ und der Fazilität „Connecting Europe“ wird erleichtert, indem beispielsweise Technologien aus „Horizont Europa“ herausgestellt werden, die eine hohe Marktreife aufweisen und mithilfe der Fazilität „Connecting Europe“ weiter ausgebaut werden könnten.
- (34) Mit dieser Verordnung wird eine Finanzausstattung für den gesamten Zeitraum 2021–2027 festgesetzt, die für das Europäische Parlament und den Rat im Rahmen des jährlichen Haushaltsverfahrens den vorrangigen Bezugsrahmen im Sinne der [Referenz ggf. entsprechend der neuen Interinstitutionellen Vereinbarung aktualisieren: Nummer 17 der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 2. Dezember 2013 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die Haushaltsdisziplin, die Zusammenarbeit im Haushaltsbereich und die wirtschaftliche Haushaltsführung<sup>16</sup>] bilden soll.
- (35) Auf Unionsebene bildet das europäische Semester der wirtschaftspolitischen Koordinierung den Rahmen, um nationale Reformprioritäten zu ermitteln und deren Umsetzung zu verfolgen. Zur Unterstützung dieser Reformprioritäten entwickeln die Mitgliedstaaten ihre eigenen mehrjährigen Investitionsstrategien. Diese Strategien sollten parallel zu den jährlichen nationalen Reformprogrammen vorgelegt werden, um die prioritären, aus nationalen und/oder Unionsmitteln zu fördernden Investitionsprojekte festzulegen und zu koordinieren. Ferner sollten sie auch dazu dienen, die Unionsmittel in kohärenter Weise einzusetzen und mit der finanziellen Unterstützung, die je nach Bedarf vor allem aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), dem Kohäsionsfonds, der Europäischen Investitionsstabilisierungsfunktion, dem Fonds „InvestEU“ und der Fazilität „Connecting Europe“ gewährt wird, den größtmöglichen Mehrwert zu erzielen. Die

<sup>16</sup>

ABl. C 373 vom 20.12.2013, S. 1.



finanzielle Unterstützung sollte in einer Weise verwendet werden, die – soweit zutreffend – mit den Energie- und Klimaplänen der Union und der Mitgliedstaaten im Einklang steht.

- (36) Auf diese Verordnung finden die vom Europäischen Parlament und vom Rat gemäß Artikel 322 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union erlassenen horizontalen Haushaltsvorschriften Anwendung. Diese Vorschriften sind in der Haushaltsordnung festgelegt und regeln insbesondere das Verfahren für die Aufstellung und den Vollzug des Haushaltsplans durch Finanzhilfen, Auftragsvergabe, Preisgelder und den indirekten Haushaltsvollzug sowie die Kontrolle der Verantwortung der Finanzakteure. Die auf der Grundlage von Artikel 322 AEUV erlassenen Vorschriften betreffen auch den Schutz der finanziellen Interessen der Union gegen generelle Mängel in Bezug auf das Rechtsstaatsprinzip in den Mitgliedstaaten, da die Achtung der Rechtsstaatlichkeit eine unverzichtbare Voraussetzung für die Wirtschaftlichkeit der Haushaltsführung und eine wirksame EU-Finanzierung ist.
- (37) Die Arten der Finanzierung und die Methoden der Durchführung gemäß dieser Verordnung sollten danach ausgewählt werden, ob sie zur Verwirklichung der spezifischen Ziele der Maßnahmen und zur Erzielung von Ergebnissen geeignet sind, unter besonderer Berücksichtigung der Kontrollkosten, des Verwaltungsaufwands und des Risikos von Interessenkonflikten. Dabei sollten auch Pauschalbeträge, Pauschalfinanzierungen und Kosten je Einheit sowie nicht mit Kosten verknüpfte Finanzierungen gemäß Artikel 125 Absatz 1 der Haushaltsordnung berücksichtigt werden.
- (38) Drittländer, die dem Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) angehören, dürfen an Programmen der Union im Rahmen der Zusammenarbeit gemäß dem EWR-Abkommen teilnehmen, wonach die Durchführung der Programme durch einen EWR-Beschluss auf der Grundlage des Abkommens erfolgt. Drittländer dürfen auch auf der Grundlage anderer Rechtsinstrumente teilnehmen. Es sollte eine spezifische Bestimmung in diese Verordnung aufgenommen werden, um dem zuständigen Anweisungsbefugten, dem Europäischen Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF) und dem Europäischen Rechnungshof die erforderlichen Rechte und den Zugang, die sie zur Ausübung ihrer jeweiligen Befugnisse benötigen, zu gewähren.
- (39) Die Vorschriften für die Gewährung von Finanzhilfen sind in der Haushaltsordnung festgelegt. Um den Besonderheiten der im Rahmens des Programms geförderten Maßnahmen Rechnung zu tragen und eine einheitliche Durchführung in den unter das Programm fallenden Bereichen sicherzustellen, müssen zusätzliche Angaben zu den Förderfähigkeits- und Gewährungskriterien gemacht werden.
- (40) Gemäß der Haushaltsordnung, der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>17</sup>, der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2988/95 des Rates<sup>18</sup>, der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 des Rates<sup>19</sup> und der

---

<sup>17</sup> Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. September 2013 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (Euratom) Nr. 1074/1999 des Rates (ABl. L 248 vom 18.9.2013, S. 1).

<sup>18</sup> Verordnung (EG, Euratom) Nr. 2988/95 des Rates vom 18. Dezember 1995 über den Schutz der finanziellen Interessen der Europäischen Gemeinschaften (ABl. L 312 vom 23.12.1995, S. 1).

<sup>19</sup> 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



Verordnung (EU) 2017/193 des Rates<sup>20</sup> sollen die finanziellen Interessen der Union geschützt werden, indem verhältnismäßige Maßnahmen unter anderem zur Prävention, Aufdeckung, Behebung und Untersuchung von Unregelmäßigkeiten und Betrug, zur Einziehung entgangener, rechtsgrundlos gezahlter oder nicht widmungsgemäß verwendeter Mittel und gegebenenfalls verwaltungsrechtliche Sanktionen ergriffen werden. Insbesondere kann das Europäische Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF) gemäß der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 und der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 administrative Untersuchungen, einschließlich Kontrollen und Überprüfungen vor Ort, durchführen, um festzustellen, ob ein Betrugs- oder Korruptionsdelikt oder eine sonstige rechtswidrige Handlung zum Nachteil der finanziellen Interessen der Union vorliegt. Wie in der Richtlinie (EU) 2017/1371 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>21</sup> vorgesehen ist, kann die Europäische Staatsanwaltschaft (EUSTa) gemäß der Verordnung (EU) 2017/1939 Betrugsfälle und sonstige gegen die finanziellen Interessen der Union gerichtete Straftaten untersuchen und ahnden. Nach der Haushaltsordnung ist jede Person oder Stelle, die Unionsmittel erhält, verpflichtet, uneingeschränkt am Schutz der finanziellen Interessen der Union mitzuwirken, der Kommission, dem OLAF, der Europäischen Staatsanwaltschaft (EUSTa) und dem Europäischen Rechnungshof (EuRH) die erforderlichen Rechte und den Zugang zu gewähren und sicherzustellen, dass an der Ausführung von Unionsmitteln beteiligte Dritte gleichwertige Rechte gewähren.

- (41) Gemäß [Verweis ggf. entsprechend dem neuem Beschluss über ÜLG aktualisieren: Artikel 94 des Beschlusses 2013/755/EU des Rates<sup>22</sup>] können Personen und Stellen eines überseeischen Landes oder Gebiets vorbehaltlich der Bestimmungen und Ziele des Programms und der möglichen Regelungen, die für den mit dem Land oder Gebiet verbundenen Mitgliedstaat gelten, finanziell unterstützt werden.
- (42) Die Union sollte sich nach den Zusagen, die in der Mitteilung „Eine glaubwürdige Erweiterungsperspektive für und ein verstärktes Engagement der EU gegenüber dem westlichen Balkan“<sup>23</sup> gemacht wurden, auch um Kohärenz und Synergien mit den Programmen der Union für das auswärtige Handeln, einschließlich der Heranführungshilfe, bemühen.
- (43) Nehmen Drittländer oder in Drittländern niedergelassene Stellen an Maßnahmen teil, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder zu grenzüberschreitenden Projekten im Bereich der erneuerbaren Energien beitragen, so sollte eine finanzielle Unterstützung nur dann gewährt werden, wenn sie für die Verwirklichung der Ziele dieser Projekte unerlässlich ist.

---

Europäischen Gemeinschaften vor Betrug und anderen Unregelmäßigkeiten (ABl. L 292 vom 15.11.1996, S. 2).

<sup>20</sup> Verordnung (EU) 2017/1939 des Rates vom 12. Oktober 2017 zur Durchführung einer Verstärkten Zusammenarbeit zur Errichtung der Europäischen Staatsanwaltschaft (EUSTa) (ABl. L 283 vom 31.10.2017, S. 1).

<sup>21</sup> Richtlinie (EU) 2017/1371 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2017 über die strafrechtliche Bekämpfung von gegen die finanziellen Interessen der Union gerichtetem Betrug (ABl. L 198 vom 28.7.2017, S. 29).

<sup>22</sup> ABl. L 344 vom 19.12.2013, S. 1.

<sup>23</sup> COM(2018) 65.

- (44) Gemäß den Nummern 22 und 23 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016<sup>24</sup> ist es erforderlich, dieses Programm auf der Grundlage von Daten zu evaluieren, die aufgrund spezifischer Überwachungsanforderungen erhoben werden, wobei gleichzeitig aber Überregulierung und Verwaltungsaufwand insbesondere für die Mitgliedstaaten vermieden werden sollen. Die Kommission sollte Evaluierungen durchführen, um die Wirksamkeit und Effizienz der Finanzierung und ihrer Auswirkungen auf die Gesamtziele des Programms zu bewerten, und dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen die Ergebnisse mitteilen.
- (45) Es sollten angemessene Überwachungs- und Berichterstattungsmaßnahmen ergriffen und geeignete Indikatoren verwendet werden, um über die Fortschritte des Programms im Hinblick auf die Erreichung der in dieser Verordnung festgelegten allgemeinen und spezifischen Ziele Bericht zu erstatten. Dieses System der Leistungsberichterstattung sollte sicherstellen, dass die Erfassung der Daten für die Überwachung der Programmdurchführung und der Ergebnisse effizient, wirksam und rechtzeitig erfolgt. Um einschlägige Daten für das Programm erheben zu können, ist es notwendig, für Empfänger von Unionsmitteln verhältnismäßige Berichterstattungsanforderungen festzulegen.
- (46) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse im Hinblick auf die Annahme von Arbeitsprogrammen übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>25</sup> ausgeübt werden.
- (47) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung der Teile I, II und III des Anhangs dieser Verordnung zu erlassen, damit sie erforderlichenfalls die zur Programmüberwachung verwendeten Indikatoren, die indikativen Prozentsätze der für jedes spezifische Ziel im Verkehrssektor zugewiesenen Haushaltsmittel und die Festlegung der Verkehrskernnetzkorridore anpassen kann. Die Kommission sollte im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeiten unbedingt – auch auf der Ebene von Sachverständigen – angemessene Konsultationen durchführen, die mit den Grundsätzen der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 im Einklang stehen. Insbesondere sollten das Europäische Parlament und der Rat – im Interesse einer gleichberechtigten Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte – sämtliche Dokumente zur selben Zeit erhalten wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten; zudem haben ihre Sachverständigen systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (48) Die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 und die Verordnung (EU) Nr. 283/2014 sollten aus Gründen der Klarheit aufgehoben werden. Allerdings sollte der Artikel 29 der

---

<sup>24</sup> Interinstitutionelle Vereinbarung zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Europäischen Kommission vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung (ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1).

<sup>25</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Verordnung (EU) Nr. 1316/2013, durch den der Anhang der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>26</sup> bezüglich der Liste der Güterverkehrskorridore geändert wurde, seine Wirkung behalten.

- (49) Um den rechtzeitigen Erlass der in dieser Verordnung vorgesehenen Durchführungsrechtsakte zu ermöglichen, sollte diese Verordnung unmittelbar nach ihrer Veröffentlichung in Kraft treten —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## KAPITEL I

### ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

#### *Artikel 1 Gegenstand*

Mit dieser Verordnung wird die Fazilität „Connecting Europe“ (im Folgenden das „Programm“) geschaffen.

In dieser Verordnung werden die Ziele des Programms, die Mittelausstattung für den Zeitraum 2021–2027, die Formen der Unionsfinanzierung und die Finanzierungsbestimmungen festgelegt.

#### *Artikel 2 Begriffsbestimmungen*

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „Maßnahme“ bezeichnet jede Tätigkeit, deren technische und finanzielle Unabhängigkeit festgestellt worden ist, die zeitlich begrenzt ist und die zur Durchführung eines Projekts erforderlich ist;
- b) „alternative Kraftstoffe“ bezeichnet alternative Kraftstoffe im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 der Richtlinie 2014/94/EU;
- c) „assoziiertes Land“ bezeichnet ein Drittland, das mit der Union eine Vereinbarung geschlossen hat, die seine Teilnahme am Programm gemäß Artikel 5 ermöglicht;
- d) „Mischfinanzierungsmaßnahme“ bezeichnet eine aus dem Unionshaushalt unterstützte Maßnahme, einschließlich der Mischfinanzierungsfazilitäten nach Artikel [2 Nummer 6] der Verordnung (EU, Euratom) 2018/XXX (im Folgenden die „Haushaltsordnung“), die nicht rückzahlbare Formen der Unterstützung und/oder Finanzierungsinstrumente aus dem EU-Haushalt mit rückzahlbaren Formen der Unterstützung von Entwicklungsfinanzierungs- oder anderen öffentlichen Finanzierungsinstitutionen sowie von kommerziellen Finanzinstituten und Investoren kombiniert;
- e) „Gesamtnetz“ bezeichnet die gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 festgelegten Verkehrsinfrastrukturen;

---

<sup>26</sup> Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (ABL. L 276 vom 20.10.2010, S. 22).

- f) „Kernnetz“ bezeichnet die gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 festgelegten Verkehrsinfrastrukturen;
- g) „Kernnetzkorridore“ bezeichnet ein Instrument, das die koordinierte Errichtung des Kernnetzes gemäß Kapitel IV der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ermöglicht und in Teil III des Anhangs dieser Verordnung aufgeführt ist;
- h) „grenzüberschreitendes Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien“ bezeichnet ein Projekt zur Planung oder Einführung erneuerbarer Energien, das im Rahmen eines Kooperationsabkommens oder einer anderen Art von Vereinbarung zwischen Mitgliedstaaten oder zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern im Sinne der Artikel 6, 7, 9 oder 11 der Richtlinie 2009/82/EG im Einklang mit den Kriterien in Teil IV des Anhangs dieser Verordnung ausgewählt wurde oder für eine solche Auswahl in Betracht kommt;
- i) „digitale Vernetzungsinfrastruktur“ bezeichnet Netze mit sehr hoher Kapazität, 5G-Systeme, sehr hochwertige lokale drahtlose Netzanbindungen, Backbone-Netze sowie operative digitale Plattformen, die direkt mit Verkehrs- und Energieinfrastrukturen verbunden sind;
- j) „5G-Systeme“ bezeichnet eine Gesamtheit digitaler Infrastrukturelemente, die auf weltweit vereinbarten technischen Normen für die Mobilfunk- und Drahtloskommunikation beruhen, für Netzanbindungs- und Mehrwertdienste verwendet werden und fortgeschrittene Leistungsmerkmale wie sehr hohe Datengeschwindigkeit und -kapazität, niedrige Latenzzeit, hohe Zuverlässigkeit oder Unterstützung einer großen Zahl verbundener Geräte aufweisen;
- k) „5G-Korridor“ bezeichnet einen Verkehrsweg, eine Straße oder eine Bahnstrecke, der bzw. die vollständig mit digitaler Vernetzungsinfrastruktur und insbesondere mit 5G-Systemen abgedeckt ist, die eine unterbrechungsfreie Bereitstellung synergetischer digitaler Dienste wie vernetzter und automatisierter Mobilitätsdienste oder ähnlicher intelligenter Mobilitätsdienste für den Schienenverkehr ermöglichen;
- l) „operative digitale Plattformen, die direkt mit Verkehrs- und Energieinfrastrukturen verbunden sind“ bezeichnet physische und virtuelle Ressourcen der Informations- und Kommunikationstechnik (IKT), die zusätzlich zur Kommunikationsinfrastruktur eingesetzt werden und den Fluss, die Speicherung, die Verarbeitung und die Analyse von Verkehrs- und/oder Energieinfrastrukturdaten unterstützen;
- m) „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ bezeichnet ein Projekt, das in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, der Verordnung (EU) Nr. 347/2013 oder in Artikel 8 dieser Verordnung festgelegt ist;
- n) „Studien“ bezeichnet die zur Vorbereitung der Durchführung eines Projekts erforderlichen Tätigkeiten, wie Vorstudien, Kartierung, Durchführbarkeits-, Bewertungs-, Prüf- und Validierungsstudien, auch in Form von Software, und jede andere technische Unterstützungsmaßnahme, einschließlich der Vorarbeiten zur Festlegung und Entwicklung eines Projekts und für die Entscheidungen über die Finanzierung, wie etwa Erkundung der betreffenden Standorte und Vorbereitung des Finanzierungspakets;
- o) „sozioökonomische Schwerpunkte“ bezeichnet Einrichtungen, die aufgrund ihres Auftrags, ihrer Natur oder ihres Standorts direkt oder indirekt einen großen sozioökonomischen Nutzen für Bürger, Unternehmen und Kommunen in ihrem Umfeld erbringen können;

- p) „Drittland“ bezeichnet ein Land, das kein Mitgliedstaat der Europäischen Union ist;
- q) „Netze mit sehr hoher Kapazität“ bezeichnet Netze mit sehr hoher Kapazität im Sinne des Artikels 2 Nummer XX der Richtlinie (EU) 2018/XXX [europäischer Kodex für die elektronische Kommunikation];
- r) „Arbeiten“ bezeichnet den Kauf, die Lieferung und den Einsatz von Komponenten, Systemen und Dienstleistungen, einschließlich Software, die Durchführung der ein Projekt betreffenden Entwicklungs-, Bau- und Installationstätigkeiten, die Bauabnahme und die Inbetriebnahme eines Projekts.

### *Artikel 3* *Ziele*

- (1) Das Programm hat das allgemeine Ziel, die transeuropäischen Netze in den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales auszubauen und zu modernisieren und die grenzübergreifende Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien zu erleichtern, wobei die langfristigen Dekarbonisierungsverpflichtungen zu berücksichtigen sind und Synergien zwischen den Bereichen genutzt werden sollen.
- (2) Die spezifischen Ziele des Programms sind:
  - a) im Verkehrsbereich:
    - i) ein Beitrag zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf effiziente und miteinander verbundene Netze und Infrastrukturen für eine intelligente, nachhaltige, inklusive, sichere und geschützte Mobilität;
    - ii) Anpassung der TEN-V-Netze an die Erfordernisse der militärischen Mobilität;
  - b) im Energiebereich: ein Beitrag zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die weitere Integration des Energiebinnenmarkts, die grenz- und sektorübergreifende Interoperabilität, die Förderung der Dekarbonisierung und die Gewährleistung der Versorgungssicherheit sowie die Erleichterung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien;
  - c) im digitalen Bereich: ein Beitrag zur Einführung von digitalen Netzen mit sehr hoher Kapazität und 5G-Systemen, zur Steigerung der Widerstandsfähigkeit und der Kapazität digitaler Backbone-Netze in den Gebieten der EU durch deren Anbindung an benachbarte Gebiete sowie zur Digitalisierung der Verkehrs- und Energienetze.

### *Artikel 4* *Mittelausstattung*

- (1) Die Finanzausstattung für die Durchführung des Programms wird für den Zeitraum 2021–2027 auf 42 265 493 000 EUR zu jeweiligen Preisen festgelegt.
- (2) Dieser Betrag wird wie folgt aufgeteilt:
  - a) höchstens 30 615 493 000 EUR für das in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a genannte spezifische Ziel, davon



- i) 12 830 000 000 EUR aus dem Cluster „europäische strategische Investitionen“;
  - ii) 11 285 493 000 EUR als Übertrag aus dem Kohäsionsfonds, die nach dieser Verordnung ausschließlich in Mitgliedstaaten ausgegeben werden dürfen, die Mittel aus dem Kohäsionsfonds erhalten können;
  - iii) 6 500 000 000 EUR aus dem Cluster „Verteidigung“ für das in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii genannte spezifische Ziel;
- b) höchstens 8 650 000 000 EUR für die in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b genannten spezifischen Ziele, davon bis zu 10 % für grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien,
  - c) höchstens 3 000 000 000 EUR für das in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c genannte spezifische Ziel.
- (3) Die Kommission darf von dem in Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii genannten Betrag nicht abweichen.
  - (4) Der in Absatz 1 genannte Betrag kann für technische und administrative Hilfe bei der Durchführung des Programms und der sektorspezifischen Leitlinien verwendet werden, darunter für die Vorbereitung, Überwachung, Kontrolle, Prüfung und Evaluierung und für betriebliche IT-Systeme. Dieser Betrag kann auch zur Finanzierung flankierender Maßnahmen zur Unterstützung der Projektvorbereitung verwendet werden.
  - (5) Mittelbindungen für Maßnahmen, deren Durchführung sich über mehr als ein Haushaltsjahr erstreckt, können über mehrere Jahre in jährlichen Tranchen erfolgen.
  - (6) Unbeschadet der Haushaltsordnung können Ausgaben für Maßnahmen, die sich aus Projekten des ersten Arbeitsprogramms ergeben, ab dem 1. Januar 2021 förderfähig sein.
  - (7) Der aus dem Kohäsionsfonds übertragene Betrag wird im Einklang mit dieser Verordnung, nach Maßgabe des Absatzes 8 und unbeschadet des Artikels 14 Absatz 2 Buchstabe b verwendet.
  - (8) 30 % der aus dem Kohäsionsfonds übertragenen Beträge werden unverzüglich allen Mitgliedstaaten, die Mittel aus dem Kohäsionsfonds erhalten können, zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten gemäß dieser Verordnung zur Verfügung gestellt, wobei grenzüberschreitende und fehlende Verbindungen Priorität haben. Bis zum 31. Dezember 2023 werden bei der Auswahl förderfähiger Projekte für eine Finanzierung die nationalen Zuweisungen innerhalb des Kohäsionsfonds in einer Höhe von 70 % der übertragenen Mittel eingehalten. Die auf das Programm übertragenen Mittel, die nicht für Verkehrsinfrastrukturprojekte gebunden sind, werden ab dem 1. Januar 2024 allen Mitgliedstaaten, die Mittel aus dem Kohäsionsfonds erhalten können, zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten gemäß dieser Verordnung zur Verfügung gestellt.
  - (9) Den Mitgliedstaaten im Rahmen der geteilten Mittelverwaltung zugeteilte Mittel können auf Antrag dieser Mitgliedstaaten auf das Programm übertragen werden. Die Kommission verwendet diese Mittel direkt im Einklang mit [Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a] der Haushaltsordnung bzw. indirekt im Einklang mit Buchstabe c des genannten Artikels. Soweit möglich werden diese Mittel zugunsten des betreffenden Mitgliedstaats verwendet.

*Artikel 5*  
*Mit dem Programm assoziierte Drittländer*

- (1) Folgende Drittländer können an dem Programm teilnehmen:
- a) Mitglieder der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA), die dem Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) angehören, nach Maßgabe des EWR-Abkommens;
  - b) beitretende Länder, Kandidatenländer und potenzielle Kandidaten, nach Maßgabe der in den jeweiligen Rahmenabkommen und Beschlüssen des Assoziationsrats oder in ähnlichen Übereinkünften festgelegten allgemeinen Grundsätze und Bedingungen für ihre Teilnahme an Programmen der Union und nach Maßgabe der spezifischen Bedingungen aus den Abkommen zwischen der Union und ihnen;
  - c) unter die europäische Nachbarschaftspolitik fallende Länder, nach Maßgabe der in den jeweiligen Rahmenabkommen und Beschlüssen des Assoziationsrats oder in ähnlichen Übereinkünften festgelegten allgemeinen Grundsätze und Bedingungen für die Teilnahme dieser Länder an Programmen der Union und nach Maßgabe der spezifischen Bedingungen aus den Abkommen zwischen der Union und diesen Ländern;
  - d) andere Drittländer, nach Maßgabe der Bedingungen in einem besonderen Abkommen über die Teilnahme des jeweiligen Drittlands an Programmen der Union, sofern das Abkommen
    - ein faires Gleichgewicht zwischen den Beiträgen und dem Nutzen der Teilnahme des Drittlandes an den Unionsprogrammen gewährleistet;
    - die Bedingungen für die Teilnahme an den Programmen regelt, einschließlich der Berechnung der Finanzbeiträge zu den einzelnen Programmen und zu deren Verwaltungskosten. Diese Beträge gelten als zweckgebundene Einnahmen gemäß Artikel [21 Absatz 5] der Haushaltsordnung.
    - dem Drittland keine Entscheidungsbefugnis in Bezug auf das Programm einräumt;
    - die Rechte der Union wahrt, eine wirtschaftliche Haushaltsführung sicherzustellen und ihre finanziellen Interessen zu schützen.
- (2) Die in Absatz 1 genannten Drittländer und darin niedergelassene Stellen erhalten keine finanzielle Unterstützung im Rahmen dieser Verordnung, es sei denn, dies ist für die Verwirklichung der Ziele eines bestimmten Vorhabens von gemeinsamem Interesse unerlässlich und erfolgt unter den Bedingungen, die in den in Artikel 19 genannten Arbeitsprogrammen vorgesehen sind.

*Artikel 6*  
*Durchführung und Formen der Unionsfinanzierung*

- (1) Das Programm wird in direkter Mittelverwaltung gemäß der Haushaltsordnung oder in indirekter Mittelverwaltung mit Stellen, auf die in [Artikel 61 Absatz 1 Buchstabe c] der Haushaltsordnung Bezug genommen wird, durchgeführt.
- (2) Im Rahmen des Programms können Mittel in allen in der Haushaltsordnung vorgesehenen Formen zur Verfügung gestellt werden, insbesondere als Finanzhilfen

und durch Auftragsvergabe. Ferner sind Finanzierungen in Form von Finanzierungsinstrumenten mit Mischfinanzierungsmaßnahmen möglich. Mischfinanzierungsmaßnahmen im Rahmen dieses Programms werden im Einklang mit der InvestEU-Verordnung und mit Titel X der Haushaltsordnung durchgeführt.

- (3) Die Kommission kann die Befugnis zur Durchführung eines Teils des Programms gemäß Artikel [69] der Haushaltsordnung auf Exekutivagenturen übertragen, um den Anforderungen einer optimalen und effizienten Verwaltung des Programms in den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales zu genügen.
- (4) Beiträge zu einem auf Gegenseitigkeit beruhenden Versicherungsmechanismus können das Risiko abdecken, das mit der Einziehung etwaiger von Empfängern geschuldeter Mittel verbunden ist, und gelten als ausreichende Sicherheitsleistung im Sinne der Haushaltsordnung. Es gilt [Artikel X] der Verordnung XXX [Nachfolgeverordnung der Garantiefondsverordnung].

#### *Artikel 7*

##### *Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien*

- (1) Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien müssen zumindest zwei Mitgliedstaaten umfassen und Gegenstand eines Kooperationsabkommens oder einer anderen Art von Vereinbarung zwischen Mitgliedstaaten oder zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern im Sinne der Artikel 6, 7, 9 oder 11 der Richtlinie 2009/28/EG sein. Diese Projekte werden nach den Kriterien und Verfahren in Teil IV des Anhangs dieser Verordnung festgelegt.
- (2) Die Kommission erlässt bis zum 31. Dezember 2019 einen delegierten Rechtsakt nach Artikel 23 Buchstabe d, in dem sie die Auswahlkriterien präzisiert und Einzelheiten zum Auswahlverfahren für die Projekte festlegt, und veröffentlicht die Methoden für die Bewertung des Beitrags der Projekte zu den allgemeinen Kriterien und für die Bewertung der Gesamtkosten und des Gesamtnutzens gemäß Teil IV des Anhangs.
- (3) Studien zur Entwicklung und Feststellung grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien kommen für eine Förderung im Rahmen dieser Verordnung in Betracht.
- (4) Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien kommen für eine Unionsfinanzierung für Arbeiten in Betracht, wenn sie folgende zusätzliche Kriterien erfüllen:
  - a) die projektspezifische Kosten-Nutzen-Analyse nach Teil IV Nummer 3 des Anhangs ergibt erhebliche Kosteneinsparungen und/oder Vorteile hinsichtlich der Systemintegration, Versorgungssicherheit oder Innovation und
  - b) der Antragsteller weist nach, dass das Projekt ohne die Finanzhilfe nicht durchgeführt wird oder dass das Projekt ohne die Finanzhilfe kommerziell nicht tragfähig sein kann. Bei dieser Analyse sind etwaige Einnahmen aus Förderprogrammen zu berücksichtigen.
- (5) Der Betrag der Finanzhilfe für Arbeiten muss in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosteneinsparungen und/oder Vorteilen gemäß Teil IV Nummer 2 Buchstabe b des Anhangs stehen und darf den Betrag nicht übersteigen, der erforderlich ist, damit das Projekt durchgeführt wird oder kommerziell tragfähig wird.

*Artikel 8*  
*Projekte von gemeinsamem Interesse auf dem Gebiet der digitalen*  
*Vernetzungsinfrastrukturen*

- (1) Projekte von gemeinsamem Interesse auf dem Gebiet der digitalen Vernetzungsinfrastrukturen müssen zur Erfüllung des in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c genannten spezifischen Ziels beitragen.
- (2) Studien zur Entwicklung und Feststellung von Projekten von gemeinsamem Interesse auf dem Gebiet der digitalen Vernetzungsinfrastrukturen kommen für eine Förderung im Rahmen dieser Verordnung in Betracht.
- (3) Unbeschadet der Gewährungskriterien in Artikel 13 wird die Finanzierungspriorität anhand der folgenden Kriterien festgelegt:
  - a) Maßnahmen zugunsten von Anschlüssen an Netze mit sehr hoher Kapazität, die der Gigabit-Netzanbindung sozioökonomischer Schwerpunkte dienen können, haben Priorität unter Berücksichtigung der Funktion der sozioökonomischen Schwerpunkte, der Bedeutung der digitalen Dienste und Anwendungen, die durch die Netzanbindung ermöglicht werden, und des potenziellen sozioökonomischen Nutzens für Bürger, Unternehmen und Kommunen, einschließlich möglicher positiver Folgewirkungen auf die Netzanbindung, im Einklang mit Teil V des Anhangs;
  - b) Maßnahmen, die zur Bereitstellung einer sehr hochwertigen lokalen drahtlosen Internetanbindung in Kommunen beitragen, im Einklang mit Teil V des Anhangs;
  - c) im Hinblick auf Maßnahmen, die zum Aufbau von 5G-Systemen beitragen, hat der Aufbau von 5G-Korridoren entlang der wichtigen Landverkehrswege, einschließlich der transeuropäischen Verkehrsnetze, Priorität. Dabei ist auch zu berücksichtigen, inwieweit die Maßnahme dazu beiträgt, eine Netzabdeckung entlang wichtiger Verkehrswege zu gewährleisten, die eine unterbrechungsfreie Bereitstellung synergetischer digitaler Dienste ermöglicht, und gleichzeitig möglichst große positive Folgewirkungen auf Gebiete und Bevölkerungen in der Nachbarschaft des Projektausbaubereichs erzielt werden. Teil V des Anhangs enthält eine indikative Liste der Projekte, für die eine Unterstützung gewährt werden könnte;
  - d) Projekte zum Aufbau grenzüberschreitender Backbone-Netze, die die Union mit Drittländern verbinden und Verbindungen innerhalb des Unionsgebiets stärken, auch mit Seekabeln, haben in dem Maße Priorität, wie sie erheblich dazu beitragen, die Widerstandsfähigkeit und Kapazität elektronischer Kommunikationsnetze im Unionsgebiet zu erhöhen;
  - e) im Hinblick auf die Abdeckung mit Netzen mit sehr hoher Kapazität haben Maßnahmen Priorität, die zur Versorgung von Gebieten und Bevölkerungen beitragen, und zwar im umgekehrten Verhältnis zu der für die Durchführung des Projekts erforderlichen Finanzhilfeintensität gegenüber den in Artikel 14 festgelegten Höchstsätzen für die Kofinanzierung. Dabei ist auch zu berücksichtigen, inwieweit die Maßnahme dazu beiträgt, die vollständige Netzabdeckung des Gebiets und der Bevölkerung in einem bestimmten Projektausbaubereich zu gewährleisten, und gleichzeitig möglichst große positive Folgewirkungen auf Gebiete und Bevölkerungen in der Nachbarschaft des Projektausbaubereichs erzielt werden;

- f) im Hinblick auf Projekte zum Aufbau operativer digitaler Plattformen haben Maßnahmen Priorität, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen, wobei Aspekte wie Interoperabilität, Cybersicherheit, Datenschutz und Weiterverwendung zu berücksichtigen sind;
- g) das Maß, in dem die eingesetzte Technik für das jeweilige Projekt am besten geeignet ist und gleichzeitig ein optimales Gleichgewicht zwischen dem Stand der Technik in Bezug auf Datendurchsatzkapazität, Übertragungssicherheit und Netzstabilität und der Kosteneffizienz bietet.

## KAPITEL II

# FÖRDERFÄHIGKEIT

### *Artikel 9*

#### *Förderfähige Maßnahmen*

- (1) Nur Maßnahmen, die zur Erfüllung der in Artikel 3 genannten Ziele beitragen, kommen für eine Förderung in Betracht. Dazu gehören insbesondere Studien, Arbeiten und sonstige flankierende Maßnahmen, die für die Verwaltung und Durchführung des Programms und der sektorspezifischen Leitlinien erforderlich sind.
- (2) Im Verkehrsbereich kann für die folgenden Maßnahmen eine finanzielle Unterstützung der Union nach dieser Verordnung gewährt werden:
  - a) Maßnahmen in Bezug auf effiziente und miteinander verbundene Netze:
    - i) Maßnahmen zur Verwirklichung des Kernnetzes gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, einschließlich Maßnahmen für städtische Knoten, Seehäfen, Binnenhäfen und Schienen-Straßen-Terminals des Kernnetzes im Sinne von Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013. Maßnahmen zur Verwirklichung des Kernnetzes können auch zugehörige Elemente im Gesamtnetz umfassen, wenn diese zur Optimierung der Investition erforderlich sind und den Modalitäten der in Artikel 19 genannten Arbeitsprogramme entsprechen;
    - ii) Maßnahmen zur Verwirklichung grenzüberschreitender Verbindungen des Gesamtnetzes gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, insbesondere der in Teil III des Anhangs dieser Verordnung aufgeführten Abschnitte;
    - iii) Maßnahmen zur Verwirklichung von Abschnitten des Gesamtnetzes in Gebieten in äußerster Randlage gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, einschließlich Maßnahmen für die betreffenden städtischen Knoten, Seehäfen, Binnenhäfen und Schienen-Straßen-Terminals des Gesamtnetzes im Sinne von Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
    - iv) Maßnahmen, mit denen gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 Vorhaben von gemeinsamem Interesse unterstützt werden, um das transeuropäische Verkehrsnetz mit Infrastrukturnetzen von Nachbarländern zu verbinden;



- b) Maßnahmen für eine intelligente, nachhaltige, inklusive, sichere und geschützte Mobilität:
- i) Maßnahmen zur Unterstützung von Meeresautobahnen gemäß Artikel 21 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
  - ii) Maßnahmen zur Unterstützung von Telematiksystemen, auch für Sicherheitszwecke, gemäß Artikel 31 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
  - iii) Maßnahmen zur Unterstützung von Güterverkehrsdiensten gemäß Artikel 32 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
  - iv) Maßnahmen zur Unterstützung neuer Technologien und Innovationen, einschließlich Automatisierung, verbesserter Verkehrsdienste, Integration der Verkehrsträger und Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe, gemäß Artikel 33 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
  - v) Maßnahmen zur Beseitigung von Interoperabilitätshindernissen, insbesondere im Hinblick auf die Erzielung von Korridor-/Netzeffekten;
  - vi) Maßnahmen zur Verwirklichung einer sicheren und geschützten Infrastruktur und Mobilität, auch bezüglich der Straßenverkehrssicherheit, gemäß Artikel 34 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
  - vii) Maßnahmen zur Verbesserung der Widerstandsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen gegenüber dem Klimawandel und Naturkatastrophen;
  - viii) Maßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastrukturen für alle Benutzer gemäß Artikel 37 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
  - ix) Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit und Benutzbarkeit der Verkehrsinfrastrukturen für Zwecke der Sicherheit und des Katastrophenschutzes.
- c) Für das in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii genannte spezifische Ziel: Maßnahmen oder bestimmte Tätigkeiten einer Maßnahme, mit denen die Anpassung von Verkehrsinfrastrukturen des TEN-V-Netzes an die Anforderungen der militärischen Mobilität unterstützt werden, um eine zivile und militärische Doppelnutzung der Infrastrukturen zu ermöglichen.
- (3) Im Energiebereich kann für die folgenden Maßnahmen eine finanzielle Unterstützung der Union nach dieser Verordnung gewährt werden:
- a) Maßnahmen in Bezug auf Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 14 der Verordnung (EU) Nr. 347/2013;
  - b) Maßnahmen zur Unterstützung grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien, einschließlich ihrer Konzeption gemäß Teil IV des Anhangs dieser Verordnung, unter den in Artikel 7 dieser Verordnung festgelegten Bedingungen.
- (4) Im digitalen Bereich kann für die folgenden Maßnahmen eine finanzielle Unterstützung der Union nach dieser Verordnung gewährt werden:

- a) Maßnahmen zur Förderung der Gigabit-Anbindung sozioökonomischer Schwerpunkte;
- b) Maßnahmen zur Förderung der kostenlosen und diskriminierungsfreien Bereitstellung einer sehr hochwertigen lokalen drahtlosen Internetanbindung in Kommunen;
- c) Maßnahmen zur Verwirklichung einer unterbrechungsfreien Netzabdeckung aller wichtigen Landverkehrswege, einschließlich der transeuropäischen Verkehrsnetze, mit 5G-Systemen;
- d) Maßnahmen zur Unterstützung des Aufbaus von Backbone-Netzen, auch mit Seekabeln, in den Mitgliedstaaten sowie zwischen der Union und Drittländern;
- e) Maßnahmen zur Unterstützung des Anschlusses europäischer Haushalte an Netze mit sehr hoher Kapazität;
- f) Maßnahmen zur Umsetzung der Anforderungen digitaler Vernetzungsinfrastrukturen in Bezug auf grenzüberschreitende Projekte in den Bereichen Verkehr oder Energie und/oder Unterstützung operativer digitaler Plattformen, die direkt mit Verkehrs- oder Energieinfrastrukturen verbunden sind.

Teil V des Anhangs enthält eine indikative Liste der förderfähigen Projekte im digitalen Bereich.

#### *Artikel 10 Synergien*

- (1) Maßnahmen, die zur Verwirklichung eines oder mehrerer Ziele in mindestens zwei Sektoren gemäß Artikel 3 Absatz 2 Buchstaben a, b und c beitragen, kommen für eine finanzielle Unterstützung der Union nach dieser Verordnung in Betracht. Solche Maßnahmen werden im Rahmen spezifischer sektorübergreifender Arbeitsprogramme durchgeführt, die sich auf mindestens zwei Sektoren beziehen, besondere Gewährungskriterien vorsehen und aus Haushaltsbeiträgen der betreffenden Sektoren finanziert werden.
- (2) Innerhalb jedes der Bereiche Verkehr, Energie oder Digitales können die nach Artikel 9 förderfähigen Maßnahmen zusätzliche Nebenelemente umfassen, die sich nicht auf die nach Artikel 9 Absatz 2, 3 oder 4 förderfähigen Maßnahmen beziehen, sofern diese Elemente alle folgenden Anforderungen erfüllen:
  - a) die Kosten dieser Nebenelemente dürfen 20 % der förderfähigen Gesamtkosten der Maßnahme nicht übersteigen;
  - b) diese Nebenelemente beziehen sich auf den Verkehrs-, Energie- oder Digitalsektor;
  - c) diese Nebenelemente ermöglichen eine erhebliche Steigerung des sozioökonomischen, klimapolitischen und ökologischen Nutzens der Maßnahme.

#### *Artikel 11 Förderfähige Stellen*

- (1) Die Förderfähigkeitskriterien dieses Artikels gelten zusätzlich zu den in Artikel [197] der Haushaltsordnung aufgeführten Kriterien.

- (2) Förderfähig sind:
- a) Rechtsträger mit Sitz in einem Mitgliedstaat;
  - b) Rechtsträger mit Sitz in einem mit dem Programm assoziierten Drittland;
  - c) Rechtsträger, die nach Unionsrecht geschaffen wurden, und internationale Organisationen, soweit dies in den Arbeitsprogrammen vorgesehen ist.
- (3) Natürliche Personen sind nicht förderfähig.
- (4) Rechtsträger mit Sitz in einem Drittland, das nicht mit dem Programm assoziiert ist, können ausnahmsweise im Rahmen des Programms förderfähig sein, wenn dies zur Erreichung der Ziele eines bestimmten Vorhabens von gemeinsamem Interesse oder eines grenzüberschreitenden Projekts im Bereich der erneuerbaren Energien unerlässlich ist.
- (5) Die in Artikel 19 genannten Arbeitsprogramme können vorsehen, dass nur solche Vorschläge für eine Förderung in Betracht kommen, die von einem oder mehreren Mitgliedstaaten oder – mit Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten – von internationalen Organisationen, gemeinsamen Unternehmen oder öffentlichen oder privaten Unternehmen oder Stellen eingereicht werden.

## **KAPITEL III**

### **FINANZHILFEN**

#### *Artikel 12 Finanzhilfen*

Finanzhilfen im Rahmen des Programms werden nach Maßgabe des Titels [VIII] der Haushaltsordnung gewährt und verwaltet.

#### *Artikel 13 Gewährungskriterien*

- (1) Die Gewährungskriterien werden in den in Artikel 19 genannten Arbeitsprogrammen und in den Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen festgelegt, wobei – soweit zutreffend – folgende Aspekte zu berücksichtigen sind:
- a) wirtschaftliche, soziale und ökologische Auswirkungen (Vorteile und Kosten);
  - b) Aspekte der Innovation, Sicherheit, Interoperabilität und Zugänglichkeit;
  - c) grenzübergreifende Dimension;
  - d) Synergien zwischen den Bereichen **Verkehr**, Energie und Digitales;
  - e) Ausgereiftheit der Maßnahme im Rahmen der Projektentwicklung;
  - f) Solidität des vorgeschlagenen Durchführungsplans;
  - g) Katalysatorwirkung der finanziellen Unterstützung der Union auf Investitionen;
  - h) Notwendigkeit der Überwindung finanzieller Hindernisse wie einer unzureichenden kommerziellen Tragfähigkeit oder mangelnder Marktfinanzierung;

- i) Vereinbarkeit mit den Energie- und Klimaplänen der Union und der Mitgliedstaaten.
- (2) Bei der Bewertung der Vorschläge anhand der Gewährungskriterien wird gegebenenfalls die Widerstandsfähigkeit gegen die nachteiligen Auswirkungen des Klimawandels durch eine Bewertung der Klimaanfälligkeit und der Klimarisiken sowie entsprechende Anpassungsmaßnahmen berücksichtigt.
- (3) Bei der Bewertung der Vorschläge anhand der Gewährungskriterien wird sichergestellt, dass, soweit zutreffend, in den im Rahmen des Programms geförderten Maßnahmen – wie in den Arbeitsprogrammen vorgesehen – Ortungs-, Navigations- und Zeitgebungstechnik (PNT) verwendet wird, die technisch mit EGNOS/Galileo und Copernicus kompatibel ist.
- (4) Im Verkehrsbereich wird durch die Bewertung der Vorschläge anhand der Gewährungskriterien nach Absatz 1 gegebenenfalls sichergestellt, dass vorgeschlagene Maßnahmen mit den Korridor-Arbeitsplänen und Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 47 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 vereinbar sind und der Stellungnahme des zuständigen Europäischen Koordinators gemäß Artikel 45 Absatz 8 der genannten Verordnung Rechnung tragen.
- (5) Bei Maßnahmen in Bezug auf grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien müssen die in den Arbeitsprogrammen und in den Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen festgelegten Gewährungskriterien den in Artikel 7 Absatz 4 festgelegten Bedingungen Rechnung tragen.
- (6) Bei Maßnahmen in Bezug auf digitale Vernetzungsprojekte von gemeinsamem Interesse müssen die in den Arbeitsprogrammen und den Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen festgelegten Gewährungskriterien den in Artikel 8 Absatz 3 festgelegten Bedingungen Rechnung tragen.

*Artikel 14*  
*Kofinanzierungssätze*

- (1) Bei Studien darf der Betrag der finanziellen Unterstützung der Union 50 % der förderfähigen Gesamtkosten nicht übersteigen. Für Studien, die mit den aus dem Kohäsionsfonds übertragene Beträgen gefördert werden, gelten die Höchstsätze für die Kofinanzierung, die nach Absatz 2 Buchstabe b auf den Kohäsionsfonds anwendbar sind.
- (2) Für Arbeiten im Verkehrssektor gelten folgende Höchstsätze für die Kofinanzierung:
  - a) bei Arbeiten bezüglich der in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a genannten spezifischen Ziele darf der Betrag der finanziellen Unterstützung der Union 30 % der förderfähigen Gesamtkosten nicht übersteigen. Die Kofinanzierungssätze können bei Maßnahmen für grenzüberschreitende Verbindungen unter den in Buchstabe c genannten Bedingungen, bei Maßnahmen zur Unterstützung von Telematiksystemen, bei Maßnahmen zur Unterstützung neuer Technologien und Innovationen, bei Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktursicherheit entsprechend den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union und bei Maßnahmen in Gebieten in äußerster Randlage auf höchstens 50 % angehoben werden;
  - b) in Bezug auf die aus dem Kohäsionsfonds übertragenen Beträge gelten die Höchstsätze für die Kofinanzierung, die gemäß der Verordnung (EU) XXX

[Dachverordnung] auf den Kohäsionsfonds anwendbar sind. Diese Kofinanzierungssätze können bei Maßnahmen für grenzüberschreitende Verbindungen unter den in Buchstabe c genannten Bedingungen auf höchstens 85 % angehoben werden;

- c) bei Maßnahmen für grenzüberschreitende Verbindungen dürfen die nach den Buchstaben a und b angehobenen Höchstsätze für die Kofinanzierung nur für Maßnahmen gelten, die bei der Planung und Durchführung der Maßnahme im Hinblick auf das in Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c genannte Gewährungskriterium ein besonders hohes Maß an Integration aufweisen, insbesondere durch die Gründung einer einzigen Projektgesellschaft, eine gemeinsame Leitungsstruktur und einen bilateralen Rechtsrahmen oder einen Durchführungsrechtsakt nach Artikel 47 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.
- (3) Für Arbeiten im Energiesektor gelten folgende Höchstsätze für die Kofinanzierung:
- a) bei Arbeiten bezüglich der in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b genannten spezifischen Ziele darf der Betrag der finanziellen Unterstützung der Union 50 % der förderfähigen Gesamtkosten nicht übersteigen;
  - b) die Kofinanzierungssätze können bei Maßnahmen, die zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse beitragen, welche auf der Grundlage der in Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 347/2013 genannten Sachlage einen hohen Grad an regionaler oder unionsweiter Versorgungssicherheit bieten oder die Solidarität der Union stärken oder hochinnovative Lösungen umfassen, auf höchstens 75 % angehoben werden.
- (4) Für Arbeiten im digitalen Sektor gelten folgende Höchstsätze für die Kofinanzierung: bei Arbeiten bezüglich der in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c genannten spezifischen Ziele darf der Betrag der finanziellen Unterstützung der Union 30 % der förderfähigen Gesamtkosten nicht übersteigen. Die Kofinanzierungssätze können bei Maßnahmen mit ausgeprägter grenzübergreifender Dimension (z. B. unterbrechungsfreie Netzabdeckung mit 5G-Systemen entlang wichtiger Verkehrswege oder Aufbau von Backbone-Netzen zwischen Mitgliedstaaten bzw. zwischen der Union und Drittländern) auf höchstens 50 % und bei Maßnahmen für die Gigabit-Anbindung sozioökonomischer Schwerpunkte auf höchstens 75 % angehoben werden. Maßnahmen zur Bereitstellung einer lokalen drahtlosen Internetanbindung in Kommunen werden von der Union unbeschadet des Grundsatzes der Kofinanzierung bis zur Deckung von 100 % der förderfähigen Kosten finanziell unterstützt.
- (5) Für Maßnahmen, die im Rahmen der in Artikel 10 genannten sektorübergreifenden Arbeitsprogramme ausgewählt werden, gilt der jeweils höchstmögliche Kofinanzierungssatz, der in den betreffenden Sektoren Anwendung findet.

#### *Artikel 15*

#### *Förderfähige Kosten*

Zusätzlich zu den in Artikel [186] der Haushaltsordnung aufgeführten Kriterien gelten folgende Kriterien für förderfähige Kosten:

- a) nur die in Mitgliedstaaten getätigten Ausgaben können förderfähig sein, außer das Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder das grenzüberschreitende Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien betrifft das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Drittländer gemäß Artikel 5 oder Artikel 11 Absatz 4 oder internationale Gewässer,



sofern die Maßnahme unerlässlich ist, um die Ziele des betreffenden Projekts zu erreichen;

- b) die Kosten von Ausrüstungen, Einrichtungen und Infrastruktur, die vom Begünstigten als Investitionsausgaben behandelt werden, können in ihrer Gesamtheit förderfähig sein;
- c) Ausgaben im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken sind keine förderfähigen Kosten;
- d) förderfähige Kosten enthalten keine Mehrwertsteuer („MwSt“).

#### *Artikel 16*

##### *Kombination von Finanzhilfen mit anderen Finanzierungsquellen*

- (1) Finanzhilfen können in Kombination mit Finanzierungsmitteln der Europäischen Investitionsbank oder nationaler Förderbanken oder anderer Entwicklungsfinanzierungs- oder öffentlicher Finanzierungsinstitutionen sowie privater Finanzinstitute und privater Investoren, auch im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften, verwendet werden.
- (2) Die Gewährung der in Absatz 1 genannten Finanzhilfen kann mittels gezielter Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen erfolgen.

#### *Artikel 17*

##### *Kürzung der Finanzhilfe oder Kündigung der Finanzhilfvereinbarung*

- (1) Der Betrag einer Finanzhilfe kann aus den in [Artikel 131 Absatz 4] der Haushaltsordnung genannten Gründen sowie aus folgenden Gründen gekürzt werden:
  - a) die Maßnahme ist ein Jahr nach dem in der Finanzhilfvereinbarung genannten Tag des Durchführungsbeginns nicht angelaufen;
  - b) die Prüfung der Fortschritte der Maßnahme hat ergeben, dass der Verzug bei der Durchführung der Maßnahme so groß ist, dass die Ziele wahrscheinlich nicht erreicht werden können.
- (2) Die Finanzhilfvereinbarung kann aus den in Absatz 1 genannten Gründen gekündigt werden.

#### *Artikel 18*

##### *Kumulative, ergänzende und kombinierte Finanzierung*

- (1) Maßnahmen, die einen Beitrag aus dem Programm erhalten haben, können auch Beiträge aus anderen Unionsprogrammen, einschließlich Fonds mit geteilter Mittelverwaltung, erhalten, sofern diese Beiträge nicht dieselben Kosten betreffen. Die Vorschriften der beitragenden Unionsprogramme gelten für ihren jeweiligen Beitrag zu der Maßnahme. Die kumulierte Finanzierung darf die förderfähigen Gesamtkosten der Maßnahme nicht übersteigen, und die Unterstützung aus den verschiedenen Programmen der Union kann anteilig im Einklang mit dem Dokument, das die Bedingungen für die Unterstützung enthält, berechnet werden.
- (2) Maßnahmen, die alle folgenden vergleichenden Bedingungen erfüllen:

- a) sie wurden einer Bewertung im Rahmen einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen unterzogen,
- b) sie erfüllen die Mindestqualitätsanforderungen jener Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen,
- c) sie können aufgrund von Haushaltszwängen nicht im Rahmen jener Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen finanziert werden,

können mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung oder des Kohäsionsfonds gemäß Artikel [67 Absatz 5] der Verordnung (EU) XXX [Dachverordnung] unterstützt werden, sofern diese Projekte im Einklang mit den Zielen des betreffenden Programms stehen. Es gelten die Bestimmungen des Unterstützung leistenden Fonds.

## **KAPITEL IV**

# **PROGRAMMPLANUNG, ÜBERWACHUNG, EVALUIERUNG UND KONTROLLE**

### *Artikel 19*

#### *Arbeitsprogramme*

- (1) Das Programm wird durch Arbeitsprogramme durchgeführt, auf die in Artikel 110 der Haushaltsordnung verwiesen wird. Der insgesamt für Mischfinanzierungsmaßnahmen vorbehaltene Betrag wird gegebenenfalls in den Arbeitsprogrammen ausgewiesen.
- (2) Die Arbeitsprogramme werden von der Kommission durch einen Durchführungsrechtsakt festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 22 erlassen.

### *Artikel 20*

#### *Überwachung und Berichterstattung*

- (1) In Teil I des Anhangs sind Indikatoren für die Berichterstattung über den Fortschritt des Programms im Hinblick auf die in Artikel 3 genannten allgemeinen und spezifischen Ziele aufgeführt.
- (2) Um die Fortschritte des Programms im Hinblick auf die Erreichung seiner Ziele wirksam bewerten zu können, ist die Kommission befugt, im Einklang mit Artikel 24 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Teils I des Anhangs zu erlassen, um erforderlichenfalls die Indikatoren zu überarbeiten oder zu ergänzen und um diese Verordnung um Bestimmungen über einen Rahmen für die Überwachung und Evaluierung zu ergänzen.
- (3) Durch ein System der Leistungsberichterstattung wird sichergestellt, dass die Erfassung von Programmüberwachungsdaten und von Ergebnissen effizient, wirksam und rechtzeitig erfolgt. Zu diesem Zweck werden verhältnismäßige Berichterstattungsanforderungen festgelegt, die die Empfänger von Unionsmitteln und, falls zutreffend, die Mitgliedstaaten zu erfüllen haben.

*Artikel 21*  
*Evaluierung*

- (1) Evaluierungen werden rechtzeitig durchgeführt, damit die Ergebnisse in die Entscheidungsfindung einfließen können.
- (2) Die Zwischenevaluierung des Programms erfolgt, sobald ausreichend Informationen über die Programmdurchführung vorliegen, spätestens aber vier Jahre nach Beginn der Programmdurchführung.
- (3) Am Ende der Programmdurchführung, spätestens aber vier Jahre nach dem Ablauf des in Artikel 1 genannten Zeitraums, nimmt die Kommission eine abschließende Evaluierung des Programms vor.
- (4) Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen die Schlussfolgerungen dieser Evaluierungen zusammen mit ihren Anmerkungen.

*Artikel 22*  
*Ausschussverfahren*

- (1) Die Kommission wird vom CEF-Koordinierungsausschuss unterstützt. Der Ausschuss ist ein 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.

*Artikel 23*  
*Delegierte Rechtsakte*

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 24 zu erlassen, um

- a) Teil I des Anhangs bezüglich der Indikatoren zu ändern und einen Rahmen für die Überwachung und Evaluierung zu schaffen;
- b) Teil II des Anhangs bezüglich der indikativen Prozentsätze der für jedes spezifische Ziel nach Artikel 3 Buchstabe a Ziffer i zugewiesenen Haushaltsmittel zu ändern;
- c) Teil III des Anhangs bezüglich der Festlegung der Verkehrskernnetzkorridore und vorermittelten Abschnitte sowie der vorermittelten Abschnitte im Gesamtnetz zu ändern;
- c) Teil IV des Anhangs bezüglich der Festlegung grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien zu ändern;
- e) Teil V des Anhangs bezüglich der Aufstellung digitaler Vernetzungsprojekte von gemeinsamem Interesse zu ändern.

*Artikel 24*  
*Ausübung der Befugnisübertragung*

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die in Artikel 23 genannte Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission bis zum 31. Dezember 2028 übertragen.

- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 23 kann vom Europäischen Parlament oder dem Rat jederzeit widerrufen werden. Der 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 über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 23 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. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

#### *Artikel 25*

##### *Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit*

- (1) Die Empfänger von Unionsmitteln machen deren Herkunft durch eine kohärente, wirksame und verhältnismäßige gezielte Information verschiedener Zielgruppen, darunter der Medien und der Öffentlichkeit, bekannt und stellen sicher, dass die Unionsförderung Sichtbarkeit erhält (insbesondere im Rahmen von Informationskampagnen zu den Maßnahmen und deren Ergebnissen).
- (2) Die Kommission führt Maßnahmen zur Information und Kommunikation über das Programm, die Programmmaßnahmen und die Ergebnisse durch. Mit den dem Programm zugewiesenen Mitteln werden auch Kommunikationsmaßnahmen der Kommission über die politischen Prioritäten der Union gefördert, insofern sie die in Artikel 3 genannten Ziele betreffen.

#### *Artikel 26*

##### *Schutz der finanziellen Interessen der Union*

Nimmt ein Drittland aufgrund eines Beschlusses im Rahmen einer internationalen Übereinkunft oder aufgrund eines anderen Rechtsinstruments am Programm teil, so gewährt das Drittland dem zuständigen Anweisungsbefugten, dem Europäischen Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF) und dem Europäischen Rechnungshof die erforderlichen Rechte und den Zugang, die sie zur Ausübung ihrer jeweiligen Befugnisse benötigen. In Bezug auf OLAF umfassen diese Rechte das Recht auf Durchführung von Untersuchungen einschließlich Kontrollen und Überprüfungen vor Ort gemäß der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF).

## KAPITEL VI

### ÜBERGANGS- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### *Artikel 27*

##### *Aufhebung und Übergangsbestimmungen*

- (1) Die Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014 werden aufgehoben.
- (2) Unbeschadet des Absatzes 1 lässt diese Verordnung die Weiterführung oder Änderung der betreffenden Maßnahmen, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 durchgeführt werden, bis zu deren Abschluss unberührt; letztere Verordnung bleibt auf die Maßnahmen bis zu deren Abschluss anwendbar.
- (3) Die Finanzausstattung des Programms kann auch zur Deckung von Ausgaben für technische und administrative Hilfe verwendet werden, die für den Übergang zwischen dem Programm und den unter dem Vorgängerprogramm – der Fazilität „Connecting Europe“ gemäß der Verordnung (EU) 1316/2013 – eingeführten Maßnahmen erforderlich sind.
- (4) Um die Verwaltung von Maßnahmen, die bis zum 31. Dezember 2027 noch nicht abgeschlossen sind, zu ermöglichen, können, wenn nötig, über das Jahr 2027 hinaus Mittel zur Deckung von in Artikel 4 Absatz 5 vorgesehenen Ausgaben in den Haushalt eingesetzt werden.

#### *Artikel 28*

##### *Inkrafttreten*

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

Sie gilt ab dem 1. Januar 2021.

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*



## FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

### **1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

- 1.1 Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative
- 1.2 Politikbereich(e) (*Cluster*)
- 1.3 Art des Vorschlags/der Initiative
- 1.4 Begründung des Vorschlags/der Initiative
- 1.5 Laufzeit der Maßnahme(n) und Dauer ihrer finanziellen Auswirkungen
- 1.6 Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung

### **2. VERWALTUNGSMABNAHMEN**

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

### **3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

- 3.1 Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan
- 3.2 Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben
  - 3.2.1 *Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Ausgaben*
  - 3.2.2 *Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel*
  - 3.2.3 *Finanzierungsbeteiligung Dritter*
- 3.3 Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

## FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

### 1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

#### 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

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

#### 1.2. Politikbereich(e) (*Cluster*)

Europäische strategische Investitionen

#### 1.3. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

- eine neue Maßnahme
- eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme<sup>42</sup>
- die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme
- die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme

#### 1.4. Begründung des Vorschlags/der Initiative

##### 1.4.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich eines ausführlichen Zeitplans für die Durchführung der Initiative

Die 2014 geschaffene Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) fördert Investitionen in die transeuropäischen Verkehrs-, Energie- und Digitalnetze (TEN). Sie ist ein Schlüsselprogramm, das die einschlägigen Prioritäten der EU unterstützt, insbesondere im Hinblick auf die Bereiche Beschäftigung, Wachstum und Investitionen, Energieunion, digitaler Binnenmarkt, Klimaschutz, ein soziales Europa, Binnenmarkt und Handel. Die CEF beruht auf den jeweiligen sektorspezifischen Leitlinien.

Ausgehend von den positiven Erfahrungen aus der Umsetzung der CEF im Zeitraum 2014–2020 legt die Kommission einen Vorschlag für den CEF-Nachfolger im Rahmen des allgemeinen politischen Prozesses zur Vorbereitung des mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) 2021–2027 vor. Der Anwendungsbereich und die Gestaltung des neuen Programms tragen den sich wandelnden politischen Prioritäten und den allgemeinen Vorgaben der zentralen Kommissionsdienststellen für die Vereinfachung Rechnung.

Die Kernprioritäten des Programms konzentrieren sich zwar weiterhin auf die transeuropäischen Netze, jedoch wird der Anwendungsbereich der CEF nach 2020 im Energiebereich auf die grenzübergreifende Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien (EE) ausgeweitet und im digitalen Bereich ergänzend zum neuen Programm „Digitales Europa“ (DEP) neu festgelegt. Im Einzelnen:

Im Verkehrsbereich trägt die CEF zur Vollendung der beiden Ebenen des transeuropäischen Verkehrsnetzes bei: des TEN-V-Kernnetzes bis 2030 und des

<sup>42</sup>

Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

TEN-V-Gesamtnetz bis 2050. Darüber hinaus unterstützt die CEF die Einführung europäischer Verkehrsmanagementsysteme für alle Verkehrsträger und den Übergang der EU zu einer sauberen und vernetzten Mobilität. Soweit erforderlich, unterstützt sie außerdem Anpassung TEN-V-Netzes an die Anforderungen der militärischen Mobilität.

Im Energiebereich leistet die CEF einen Beitrag zur Vollendung der TEN-E-Netze durch die Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die weitere Integration des Energiebinnenmarkts und die grenz- und sektorübergreifende Interoperabilität. Darüber hinaus fördert die CEF die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei der Planung und Einführung grenzüberschreitender EE-Systeme, die zu einer kosteneffizienten Erfüllung der gesetzten Ziele bis 2030 beitragen.

Im digitalen Bereich leistet die CEF Beiträge zur Erfüllung der in der Strategie für eine Gigabit-Gesellschaft gesetzten Ziele für die digitale Netzanbindung, zur Steigerung der Widerstandsfähigkeit und Kapazität digitaler Netze in der EU durch eine bessere internationale Netzanbindung sowie zur Digitalisierung der Energie- und Mobilitätsnetze, um auf diesen beiden Gebieten grenzüberschreitende Dienste zu ermöglichen.

In Bezug auf den Umsetzungsmodus für die Programmdurchführung wird vorgeschlagen, die effiziente gezielte Durchführung in direkter Mittelverwaltung durch die Kommission fortzusetzen. Eine mögliche Verlängerung der Delegation an die Exekutivagentur für Innovation und Netze (INEA)<sup>43</sup> wird vom Ergebnis der Kosten-Nutzen-Analyse und den damit zusammenhängenden Beschlüssen abhängen. Dazu müssten alle erforderlichen Anpassungen an die neue Struktur vorgenommen werden, um Effizienz, mehr Flexibilität und Kohärenz, Synergien und eine Vereinfachung zu erreichen und den Schwerpunkt auf die Leistung zu legen.

Das Programm soll sofort ab seinem Beginn im Jahr 2021 wirksam sein. Für den rechtzeitigen Start der CEF und die frühzeitige Zuweisung von EU-Mitteln an die Begünstigten sind intensive Vorbereitungen in der Startphase erforderlich. Eine effiziente Koordinierung zwischen den unmittelbar beteiligten Dienststellen ist die Voraussetzung für die Ausarbeitung einer soliden Projektpipeline und die rechtzeitige Planung der Arbeitsprogramme/Aufforderungen für alle CEF-Bereiche (mit den Besonderheiten bezüglich der Kohäsionsfondsmittel, der Synergie-Aufforderungen, der Mischfinanzierungen oder der Kombination von Finanzhilfen mit Nicht-EU-Finanzierungsinstrumenten usw.).

- 1.4.2. *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Koordinationszugewinnen, Rechtssicherheit, größerer Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.*

#### **Gründe für Maßnahmen auf europäischer Ebene (ex-ante)**

Laut Artikel 171 AEUV ist die Union befugt, Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich der Infrastrukturen für transeuropäische Netze festzulegen, wobei die Wahl der Durchführungsmethoden den Mitgliedstaaten überlassen bleibt. Nach

<sup>43</sup> Siehe Abschnitt 1.6.

demselben Artikel kann die Union solche Vorhaben von gemeinsamem Interesse unterstützen.

Im Einklang mit den oben genannten Artikeln des AEUV werden durch die Fazilität „Connecting Europe“ im Zeitraum 2014–2020 Infrastrukturinvestitionen in den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales gefördert. Der Investitionsbedarf für die transeuropäischen Netze erstreckt sich jedoch über das Jahr 2020 hinaus, und auch das Ausmaß der Probleme übersteigt die auf der Ebene der Mitgliedstaaten verfügbaren Mittel. TEN-Projekte haben nämlich von Natur aus eine EU-weite Dimension und können daher effizienter auf Unionsebene gestaltet werden, was insgesamt zu einem größeren Nutzen, einer schnelleren Umsetzung und einer Senkung der Kosten führt, wenn die Mitgliedstaaten gemeinsam vorgehen. Deshalb sind Maßnahmen auf EU-Ebene in diesem Bereich gerechtfertigt.

Ein ausgeweitetes CEF-Programm für die Zeit nach 2020 wird den notwendigen Rahmen für die fortgesetzte EU-Förderung transeuropäisch geprägter Verkehrs-, Energie- und Digitalinfrastrukturen bilden. In jedem der Bereiche ist eine finanzielle Hilfe der EU aus folgenden Gründen erforderlich:

Verkehr: Der erhebliche Investitionsbedarf kann von den Mitgliedstaaten allein nicht gedeckt werden. Die öffentlichen Haushalte befinden sich noch immer in einer beträchtlichen Haushaltskonsolidierung, während die Umsetzung der CEF für das TEN-V im Zeitraum 2014–2016 zeigt, dass der finanzielle Beitrag der Mitgliedstaaten und des Privatsektors weiterhin entscheidend ist, für Projekte mit europäischer Dimension aber nicht ausreicht.

Energie: Obwohl die meisten Vorhaben von gemeinsamem Interesse grundsätzlich vom Markt finanziert werden können, ist eine EU-Förderung für eine Reihe von Projekten dennoch unerlässlich, weil sie externe Effekte (auch auf die Innovation) aufweisen und weil das erforderliche Investitionsvolumen die Fähigkeit des Systems zur Vergesellschaftung der Kosten übersteigt.

Erneuerbare Energien: Derzeit zielt die EU-Förderung im Bereich der erneuerbaren Energien nicht darauf ab, eine gemeinsame Entwicklung zu fördern. Eine EU-weite Koordinierung der Einführung erneuerbarer Energien und eine gezielte EU-Förderung könnte die Integration der Sektoren erleichtern und zu weiteren Investitionen in diesem Bereich führen. Eine mögliche Unterstützung in diesem Bereich würde lediglich die Kosten der Überwindung von Hindernissen im Zusammenhang mit der grenzübergreifenden Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten und/oder die einer Integration der Sektoren entgegenstehenden Hindernisse ausgleichen. Es wird davon ausgegangen, dass diese Projekte künftig zunehmend vom Markt finanziert werden.

Digitales: Die Wirtschaft und Gesellschaft der EU hängt stark vom Aufbau von Dateninfrastrukturen ab, die geeignet sind, die Entwicklung neuer Technologien, Dienste und Anwendungen zu unterstützen. Unzureichende Finanzmittel und fehlende Verbindungen in den laufenden Programmen führen zu dauerhaften Lücken in der Infrastruktur für die Breitbandanbindung und bilden somit ein Hindernis, das der vollen Ausschöpfung des Potenzials der digitalen Wirtschaft in der EU entgegensteht. Maßnahmen der EU sind erforderlich, um EU-weit eine nahtlose Netzanbindung zu gewährleisten, was wiederum zu großen Vorteilen in vielen verschiedenen Wirtschaftszweigen sowie zu einem stärkeren Zusammenhalt auf dem gesamten Kontinent führen wird.

### **Erwarteter EU-Mehrwert (ex-post)**

Die CEF bietet durch die Entwicklung der Netzanbindung in den Bereichen **Verkehr**, Energie und Telekommunikation einen EU-Mehrwert, denn sie konzentriert sich auf öffentliche Güter mit europäischer Dimension und auf Projekte, die ohne EU-Förderung nicht verwirklicht werden könnten. Konkret besteht der EU-Mehrwert der CEF darin, dass sie Folgendes leisten kann:

- Sie kann öffentliche und private Gelder zugunsten der politischen Ziele der EU lenken.
- Sie kann Schlüsselinvestitionen in den Fällen ermöglichen, in denen die Kosten auf nationaler/lokaler Ebene getragen werden, während sich die Vorteile auf europäischer Ebene bemerkbar machen.
- Sie kann den Übergang zu einer emissionsarmen und digitalen Gesellschaft beschleunigen.

Die EU-Hilfen aus dem neuen CEF-Programm konzentrieren sich auf die Maßnahmen, die den höchsten EU-Mehrwert erbringen. Im Einzelnen:

Im Verkehrsbereich betrifft sie grenzüberschreitende Abschnitte und Engpässe im Kernnetz, die groß angelegte Einführung von Verkehrsmanagementsystemen sowie wichtige neue Prioritäten wie alternative Kraftstoffe, Digitalisierung, Sicherheit und militärische Mobilität.

Im Energiebereich betrifft sie Infrastrukturprojekte von grenzüberschreitender Bedeutung für die Stromübertragung und -speicherung, die Gasversorgung, den CO<sub>2</sub>-Transport und intelligente Netze an der Schnittstelle zwischen Übertragungs- bzw. Fernleitungsnetzen und Verteilungsnetzen sowie die Erhöhung der Intelligenz der Übertragungs- bzw. Fernleitungsnetze. Außerdem fördert sie die gezielte grenzüberschreitende Planung und Einführung erneuerbarer Energien, soweit daran mindestens zwei Mitgliedstaaten beteiligt sind.

Im digitalen Bereich betrifft sie die Durchführung digitaler Vernetzungsprojekte, von denen große Auswirkungen auf den digitalen Binnenmarkt erwartet werden, u. a. wegen ihrer Übereinstimmung mit den in der Mitteilung über die Strategie für eine Gigabit-Gesellschaft genannten Zielen, durch große grenzüberschreitende Effekte und durch Synergien zwischen den Bereichen und mit den von ihnen ermöglichten digitalen Diensten. Ferner werden bei der Priorisierung der Projekte die Vorteile berücksichtigt, die sich aus ihrer Verwirklichung auf EU-Ebene ergeben, denn einige Projekte würden überhaupt nicht durchgeführt, wenn sie den Mitgliedstaaten überlassen blieben, während bei anderen Projekten wegen des fragmentierten, unkoordinierten Vorgehens nicht die gleiche Wirkung auf den digitalen Binnenmarkt erzielt würde.

#### *1.4.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Die Ergebnisse der CEF-Halbzeitevaluierung für den Zeitraum 2014–2020 und die öffentliche Konsultation zum künftigen CEF-Programm zeigen, dass das Programm über das Jahr 2020 hinaus fortgeführt werden kann.

Die von der Kommission am 13. Februar 2018 angenommene Halbzeitevaluierung der CEF ergab hauptsächlich folgende Schlussfolgerungen:

*Insgesamt ist festzustellen, dass nach den ersten dreieinhalb Jahren der Durchführung der Fazilität „Connecting Europe“ das Programm planmäßig*



*verläuft: Allerdings ist es in Anbetracht der Tatsache, dass das Programm sich noch in der Frühphase der Umsetzung befindet, für eine Bewertung der Ergebnisse noch zu früh. Darüber hinaus mangelt es dem in der Verordnung festgelegten Leistungsrahmen an klar definierten und soliden Indikatoren. Unter Berücksichtigung dieses Vorbehalts hat die Bewertung für die CEF-Bereiche Folgendes ergeben:*

*Die Fazilität „Connecting Europe“ ist ein wirksames und zielgerichtetes Instrument für Investitionen in transeuropäische Infrastrukturen in den Bereichen Verkehr, Energie und digitale Wirtschaft. Die Fazilität „Connecting Europe“ leistet einen Beitrag zu den Prioritäten der Kommission in puncto Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen, Binnenmarkt, Energieunion und Klimaschutz sowie digitaler Binnenmarkt.*

*Durch die Unterstützung von Projekten zur Förderung der Konnektivität mit grenzüberschreitender Dimension bringt die CEF für alle Mitgliedstaaten einen hohen europäischen Mehrwert.*

*Die Projekte im Energiebereich bieten zudem Versorgungssicherheit und sind von zentraler Bedeutung für die kosteneffiziente Dekarbonisierung der Wirtschaft. Die CEF ist auch maßgeblich für die Einführung EU-weiter neuer Verkehrsmanagements- und Sicherheitssysteme, Hochleistungsstromleitungen und intelligente Netze sowie für den Ausbau von Breitbandnetzen und vernetzten digitalen Diensten.*

*Im Bereich Telekommunikation zeigte der Schwerpunkt der Fazilität „Connecting Europe“, der sowohl auf grenzübergreifenden digitalen Diensten von öffentlichem Interesse als auch auf Kommunikations- und Rechnerinfrastrukturen liegt, dass das Programm sich wesentlich auf die Verwirklichung des digitalen Binnenmarkts der EU auswirkt. Wegen der begrenzten Mittel konnten im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ (Telekommunikation) jedoch nur die ersten Schritte auf dem Weg zu einer uneingeschränkten grenzübergreifenden digitalen Infrastruktur in Bereichen von öffentlichem Interesse finanziert werden.*

*Die in den politischen Prioritäten der EU festgelegte Vollendung der transeuropäischen Netze erfordert weiterhin enorme Investitionen, die zum Teil von der fortgesetzten Unterstützung durch die EU abhängen. Weitere öffentliche und private Investitionen könnten erschlossen werden, wenn zusätzliche EU-Mittel zur Verfügung gestellt würden, um gegen Fälle von Marktversagen vorzugehen.*

*In Bezug auf die Programmdurchführung ergab die Evaluierung Folgendes:*

*Die direkte Verwaltung der Finanzhilfen der Fazilität „Connecting Europe“ hat sich dank einer leistungsstarken Projektpipeline und eines wettbewerblichen Auswahlverfahrens, der Fokussierung auf die strategischen Ziele der EU, der koordinierten Durchführung und der umfassenden Beteiligung der Mitgliedstaaten als sehr effizient erwiesen. Die Bilanz der Exekutivagentur für Innovation und Netze (INEA) in Bezug auf die finanzielle Verwaltung der Fazilität „Connecting Europe“ ist sehr gut.*

*Zum ersten Mal wurde ein Teil des Kohäsionshaushalts in direkter Mittelverwaltung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ ausgeführt. 100 % der Mittel wurden in der ersten Hälfte des Programmzeitraums zugewiesen, fast ausschließlich nachhaltigen Verkehrsträgern.*

*Die Fazilität „Connecting Europe“ hat weiter zur Nutzung und zum Aufbau innovativer Finanzierungsinstrumente beigetragen. Allerdings kamen sie aufgrund der neuen Möglichkeiten des EFSI nur in begrenztem Umfang zum Einsatz. Die CEF-Finanzierungsinstrumente werden in der zweiten Hälfte des Programms voraussichtlich vermehrt genutzt werden, wenn die Komplementarität mit dem EFSI gewährleistet ist.*

*Die ersten Erfahrungen mit der Kombination von Finanzhilfen und Finanzierungsinstrumenten, die im Jahr 2017 im Verkehrsbereich erfolgte, waren sehr positiv und ermöglichten den Einsatz von Finanzhilfen im Hinblick auf die größtmögliche Mobilisierung privater oder öffentlicher Mittel.*

*Die Fazilität „Connecting Europe“ prüfte ferner sektorübergreifende Synergien, aufgrund der Zwänge des derzeitigen Rechts- und Haushaltsrahmens waren diese allerdings nur in begrenztem Umfang möglich. Die sektorspezifischen Leitlinien und die Fazilität „Connecting Europe“ müssten flexibler gestaltet werden, um Synergien zu erleichtern und stärker auf neue technologische Entwicklungen und Prioritäten reagieren zu können.*

Im Zeitraum 2021–2027 wird die CEF weiter an die derzeitigen politischen Prioritäten der Kommission angepasst werden, vor allem in Bezug auf die Digitalisierung und Dekarbonisierung. Da so mehr Bereiche für Synergien entstehen können, wird auf diese Weise die erfolgreiche Durchführung der CEF gestärkt.

Die Kommission schlägt vor, die CEF – wie schon im Zeitraum 2014–2020 – auch nach 2020 weiterhin in direkter Mittelverwaltung durchzuführen. Gleichzeitig werden einige Verbesserungen vorgenommen. Bezüglich der Notwendigkeit klar definierter Indikatoren und anderer Empfehlungen aus der Halbzeitevaluierung werden Anpassungen zur Vereinfachung und Effizienzsteigerung entsprechend den Vereinfachungsvorgaben der Kommission vorzunehmen sein.

Weitere Verbesserungen betreffen die Verringerung der Verwaltungsanforderungen bei kleinen Finanzhilfen, innovative Unterstützungsformen, die technische Hilfe bei der Projektvorbereitung, die Prüfung zur Sicherung der Nachhaltigkeit und Klimaverträglichkeit bestimmter Arten von Projekten sowie Synergien. Zu beheben ist außerdem die derzeit mangelnde Flexibilität in Bezug auf die Prioritäten und den Handlungsbereich, damit z. B. neue politische Prioritäten oder technologische Entwicklungen berücksichtigt werden können.

*1.4.4. Vereinbarkeit mit anderen geeigneten Finanzierungsinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte*

Kohäsionsfonds (KF)/EFRE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bessere Abgrenzung zwischen KF/EFRE und CEF im Verkehrsbereich<sup>44</sup>: Die CEF konzentriert sich auf die TEN-V-Infrastrukturen von grenzüberschreitender Bedeutung (unter Einbeziehung einer für den Verkehr bestimmten Mittelausstattung aus dem Kohäsionsfonds), während die ESI-Fonds auf den städtischen, lokalen und regionalen Mobilitätsbedarf ausgerichtet sind.</li> <li>• Bessere Koordinierung und Straffung der politischen Ziele und der</li> </ul>
--------------------------	---

<sup>44</sup> Vorbehaltlich der endgültigen Entscheidungen über Umfang und Mittelausstattung der einzelnen Programme.

	<p>Maßnahmen durch die Ex-ante-Bedingungen, die für Verkehrsinvestitionen im Rahmen der geteilten Mittelverwaltung gelten (Gewährleistung der vollständigen Übereinstimmung mit dem TEN-V).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Energiebereich besteht eine klare Abgrenzung zwischen der CEF, deren Schwerpunkt das TEN-E ist (einschließlich intelligenter Netze für die Übertragung/Fernleitung und der Schnittstelle zwischen Übertragung/Fernleitung und Verteilung), und den KF/EFRE, die auf die nationale/regionale Übertragung/Fernleitung, die Verteilung und intelligente Netze und Speicheranlagen auf Verteilungsebene ausgerichtet sind. Da Investitionen auf lokaler und regionaler Ebene in einem dezentralisierten Energiesystem immer wichtiger werden, dürfte die Bedeutung der KF/EFRE-Finanzierung im Energiebereich anhalten oder sogar zunehmen.</li> <li>• Sowohl KF/EFRE als auch CEF sind darauf ausgerichtet, die Erreichung der strategischen Netzanbindungsziele der EU im digitalen Bereich auf kohärente und sich ergänzende Weise zu unterstützen. Bei einem Ziel, zu dem sowohl KF/EFRE als auch CEF beitragen sollen, wird davon ausgegangen, dass die CEF in Fällen von Marktversagen eingreift, in denen Finanzhilfen mit geringer Intensität ausreichen, um Projekte durchzuführen, und KF/EFRE-Mittel zur Beseitigung eines weitergehenden und schwerwiegenderen Marktversagens eingesetzt werden können, wofür höhere Finanzhilfebeträge und -intensitäten erforderlich sind.</li> <li>• Bessere Angleichung der Vorschriften für die Beantragung, Durchführung und Überwachung.</li> </ul>
InvestEU	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Finanzierungsinstrumente in der CEF.</li> <li>• Schwerpunkt auf Finanzhilfen für Projekte, die nicht durch Finanzierungsinstrumente unterstützt werden können, oder</li> <li>• Verwendung von Finanzhilfen für Mischfinanzierungen mit InvestEU (oder einer anderen privaten Finanzierung), falls für die Bankfähigkeit erforderlich.</li> </ul>
Programm „Digitales Europa“	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entsprechend der derzeitigen Festlegung wird sich das Programm „Digitales Europa“ auf künftige Maßnahmen in Bezug auf die digitalen Dienstinfrastrukturen erstrecken, die Teil der derzeitigen CEF sind.</li> <li>• Die im Rahmen des Programms „Digitales Europa“ entwickelten Dienste werden über die von der CEF 2021–2027 geförderten digitalen Vernetzungsinfrastrukturen laufen.</li> <li>• Im Rahmen des Programms „Digitales Europa“ entwickelte Cybersicherheitselemente werden auch zum Schutz von der CEF 2021–2027 geförderten kritischen Infrastrukturen eingesetzt werden.</li> </ul>
Horizont Europa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie im aktuellen Programmplanungszeitraum soll das EU-Forschungsprogramm „Horizont Europa“ die Entwicklung innovativer Lösungen, die neue CEF dagegen die Einführung innovativer Lösungen unterstützen, soweit diese im Zusammenhang mit ihrem Anwendungsbereich stehen (z. B. in Bezug auf alternative Kraftstoffe oder digitale Verkehrsmanagementsysteme). Es besteht kein Überschneidungsrisiko, da sich die Maßnahmen von</li> </ul>

	Horizont Europa und CEF auf unterschiedliche Marktreifephasen beziehen.
--	---

## 1.5. Laufzeit der Maßnahme(n) und Dauer ihrer finanziellen Auswirkungen

### befristete Laufzeit

- Laufzeit vom 1.1.2021 bis 31.12.2027
- Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von 2021 bis 2027 und auf die Mittel für Zahlungen von 2021 bis 2033

### unbefristete Laufzeit

- Anlaufphase von JJJJ bis JJJJ,  
anschließend reguläre Umsetzung.

## 1.6. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung<sup>45</sup>

### Direkte Verwaltung durch die Kommission

- durch ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union
- durch Exekutivagenturen

### Geteilte Verwaltung mit Mitgliedstaaten

### Indirekte Verwaltung durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

- Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen
- internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)
- die EIB und den Europäischen Investitionsfonds
- Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung
- Einrichtungen des öffentlichen Rechts
- privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern sie ausreichende Finanzsicherheiten bieten
- privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und die ausreichende Finanzsicherheiten bieten
- Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind.
- *Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung angegeben werden, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.*

<sup>45</sup>

Erläuterungen zu den Methoden der Mittelverwaltung und Verweise auf die Haushaltsordnung enthält die Website BudgWeb (in französischer und englischer Sprache):  
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

## Bemerkungen

Das Programm wird in direkter Mittelverwaltung gemäß der Haushaltsordnung durchgeführt. Die Möglichkeit der indirekten Mittelverwaltung kann für digitale Vernetzungsinfrastrukturen und insbesondere für sozioökonomische Schwerpunkte in Betracht gezogen werden. Für die Zwecke dieses Finanzbogens wird von einer direkten Mittelverwaltung ausgegangen, um die jeweils vorsichtigste Prognose zu erhalten.

In Abhängigkeit vom Ergebnis einer künftigen Kosten-Nutzen-Analyse könnte – wie im Zeitraum 2014–2020 – der größte Teil des Haushalts im Wege der Befugnisübertragung von einer Exekutivagentur ausgeführt werden<sup>46</sup>. In diesem Fall würden nur die programmunterstützenden Maßnahmen direkt von den Kommissionsdienststellen verwaltet.

## 2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

### 2.1. Überwachung und Berichterstattung

*Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.*

Im Vergleich zur CEF 2014–2020 wird ein einfacherer, aber soliderer Leistungsrahmen geschaffen, um die Erfüllung der Programmziele und den Beitrag zur Verwirklichung der politischen Ziele der EU zu überwachen. Dazu werden Indikatoren für die Überwachung der Durchführung und der Fortschritte des Programms entwickelt.

Das Programm wird einer Halbzeit- und einer Ex-post-Evaluierung unterzogen, um seine Effizienz, Wirksamkeit, Relevanz, Kohärenz und Mehrwert zu bewerten.

Bezüglich der Maßnahmen wird durch ein System der Leistungsberichterstattung sichergestellt, dass die Erfassung von Programmüberwachungsdaten und von Ergebnissen effizient, wirksam und rechtzeitig erfolgt. Zu diesem Zweck werden verhältnismäßige Berichterstattungsanforderungen festgelegt, die die Empfänger von Unionsmitteln und, falls zutreffend, die Mitgliedstaaten zu erfüllen haben.

Zur Verfolgung der Programmziele werden regelmäßige Tätigkeitsberichte über das Projektmanagement und die finanzielle Abwicklung erstellt.

### 2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem

#### 2.2.1. *Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen*

Das Programm wird nach dem Prinzip der direkten Mittelverwaltung durchgeführt. In Abhängigkeit vom Ergebnis der Kosten-Nutzen-Analyse und der im Zusammenhang damit zu fassenden Beschlüsse kann die Programmdurchführung einer Exekutivagentur übertragen werden. Einige programmunterstützende Maßnahmen könnten in diesem Fall direkt von der Kommission verwaltet werden.

<sup>46</sup> In Abhängigkeit vom Ergebnis der Kosten-Nutzen-Analyse und der im Zusammenhang damit zu fassenden Beschlüsse könnte die Verwaltung des Programms (teilweise) einer Exekutivagentur übertragen werden; die entsprechenden Verwaltungsmittel für die Durchführung des Programms durch die Kommission und die Exekutivagentur werden entsprechend angepasst.



Eine bestehende Exekutivagentur, die INEA, verfügt über die notwendigen Strukturen und Verfahren, um die weitere Verwaltung der CEF zu gewährleisten. Sie wurde zur Verwaltung der TEN-V-Projekte im Rahmen der Finanziellen Vorausschau 2000–2006 und 2007–2013 sowie der CEF 2014–2020 aufgebaut.

Nach der Halbzeitevaluierung der CEF 2014–2020 hat sich die direkte Verwaltung der CEF-Finanzhilfen im Rahmen des bestehenden INEA-Mandats dank einer leistungsstarken Projektpipeline und eines wettbewerblichen Auswahlverfahrens, der Fokussierung auf die strategischen Ziele der EU, der koordinierten Durchführung und der umfassenden Beteiligung der Mitgliedstaaten als sehr effizient erwiesen. Die Bilanz der INEA ist sowohl in Bezug auf die Haushaltsausführung als auch auf die finanzielle Verwaltung der CEF sehr gut.

Die Möglichkeit der indirekten Mittelverwaltung kann für digitale Vernetzungsinfrastrukturen und insbesondere für sozioökonomische Schwerpunkte in Betracht gezogen werden.

Das Programm wird hauptsächlich mittels Finanzhilfen durchgeführt. Die Kontrollstrategie wird entsprechend eingerichtet und konzentriert sich im Einklang mit der Haushaltsordnung auf drei wesentliche Phasen in der Abwicklung der Finanzhilfen, nämlich

- die Organisation der Aufforderungen zur Einreichung und die Auswahl von Vorschlägen, die den politischen Zielen des Programms entsprechen;
- operative Kontrollen, Überwachung und Ex-ante-Kontrollen, die sich auf die Durchführung des Projekts, die Vergabe öffentlicher Aufträge, Vorfinanzierungen, Zwischen- und Abschlusszahlungen sowie die Verwaltung von Sicherheiten erstrecken;
- Ex-post-Kontrollen der Projekte und Zahlungen.

Diese Kontrollstrategie dürfte Leistungsergebnisse liefern, die den in der ersten Auflage des Programms ermittelten Werten entsprechen<sup>47</sup>:

- ~100 % Ausführung der Mittel für Verpflichtungen und Zahlungen und der Zahlungen;
- ~100 % rechtzeitige Unterrichtung der Begünstigten;
- >95 % der Finanzhilfen im vorgegebenen Zeitrahmen unterzeichnet;
- ~100 % der Zahlungen rechtzeitig getätigt;
- ~Restfehlerquote (RER) unterhalb der Wesentlichkeitsschwelle von 2 %.

#### 2.2.2. *Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle*

Die ermittelten Risiken entsprechen im Großen und Ganzen den für das Vorgängerprogramm ermittelten Risiken:

- Entwicklung der Hauptprioritäten (Korridore, Vorhaben von gemeinsamem Interesse) verläuft wegen unzureichender Marktakzeptanz oder Projektqualität langsamer als geplant;

<sup>47</sup> Nach Angaben, die im jährlichen Tätigkeitsbericht der INEA für 2017 veröffentlicht wurden.

- Verzögerungen bei der Durchführung der Projekte;
- mögliche Fehler oder Missmanagement bei der Verwaltung von EU-Mitteln;
- sich ändernde Marktbedingungen, insbesondere ein verringerter Infrastrukturbedarf wie in der letzten Finanzkrise.

In diesem Zusammenhang wird die neue Initiative zur militärischen Mobilität voraussichtlich denselben Risiken ausgesetzt sein wie andere Verkehrsprojekte.

Im digitalen Bereich wird die CEF neue Arten von digitalen Infrastrukturprojekten fördern (z. B. 5G-Korridore, Seekabel), die bisher nicht vom CEF-Programm erfasst wurden und neue Arten von Beteiligten haben (z. B. sozioökonomische Schwerpunkte wie Schulen, Krankenhäuser usw.). Deshalb wird die CEF-Digital auch unterstützende Maßnahmen für eine intensive Einbindung der Interessenträger und für die Projektentwicklung (z. B. technische Hilfe) umfassen. Darüber hinaus betreffen die Maßnahmen zum Aufbau von 5G-Korridoren neue Technologien, die davon abhängen, ob die Entwicklungen auf dem Markt in Industriestandards münden und ob neue Technologien für die erforderliche Hardware- und Softwareeinführung zur Verfügung stehen. Die Marktbedingungen können sich daher auf den Zeitplan für die Durchführung bestimmter Maßnahmen auswirken.

Diese Risiken müssen berücksichtigt werden, indem für die Wettbewerbsfähigkeit der Projektpipeline, die Ausrichtung der Projektbeiträge auf die politischen Ziele, die systematische Einbeziehung aller Akteure und eine angemessene Haushaltsflexibilität gesorgt wird. Die Ex-ante- und Ex-post-Kontrollen werden an die Höhe der festgestellten Risiken angepasst.

Diese Kontrollen werden diesbezüglich unterstützt durch eine jährliche Bottom-up-Risikobewertung, eine systematische Bewertung des Kontrollrahmens, eine angemessene Meldung von Abweichungen (Register der Ausnahmen und Verstöße) und durch Korrekturmaßnahmen, die im Hinblick auf die Empfehlungen des Internen Auditdienstes durch den Europäischen Rechnungshof oder durch die Entlastungsbehörde ergriffen werden.

2.2.3. *Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)*

Bei einer Verwaltung des neuen CEF-Programms durch die Kommission, wären die Kontrollkosten höher als bei der derzeitigen Organisation der CEF und könnten in einer Größenordnung von 1–3 % der Mittel für Zahlungen liegen.

**Kosten und Nutzen der Kontrollen**

Die Kontrollkosten der derzeitigen CEF bestehen aus den Kosten der Aufsicht auf Kommissionsebene und den Kosten der operativen Kontrollen in den durchführenden Stellen. Die Kontrollkosten für die zugehörigen Finanzierungsinstrumente, die nicht Teil der der neuen CEF sein werden, wurden getrennt betrachtet.

Die Kontrollkosten für die Kommission (in den drei betroffenen Generaldirektionen) werden auf etwa 0,1 % der operativen Mittel für Zahlungen auf Programmebene geschätzt<sup>48</sup>.

Diese Kontrollen sollen eine reibungslose und wirksame Beaufsichtigung der Agentur durch die zuständigen Generaldirektionen der Kommission und das erforderliche Maß an Verlässlichkeit auf Kommissionsebene gewährleisten.

Bei konstantem Umfang ist aufgrund der erweiterten Anforderungen an die Überwachung der Exekutivagenturen und des zusätzlichen Aufwands im Zusammenhang mit der Gewährleistung der Zuverlässigkeit der neuen Programmbestandteile wie der militärischen Mobilität eine Erhöhung der Aufsichtskosten für die Kommission zu erwarten.

Die INEA stellte in der Vergangenheit ein stabiles Kontrollumfeld dar, in dem die Kontrollkosten rund 0,95 % der operativen Zahlungen für 2015 bzw. 2016 ausmachten. In ihrem jährlichen Tätigkeitsbericht 2017 schätzte die INEA die Kontrollkosten bezüglich der CEF (einschließlich offener Maßnahmen) für 2017 auf 20 Mio. EUR oder 1,25 % der gesamten operativen Zahlungen (1,6022 Mrd. EUR).

Da das neue CEF-Programm in Bezug auf die Größe und Art der Projekte eine Fortsetzung der derzeitigen CEF ist, dürften die Kontrollkosten bei den Rechtsträgern – vorbehaltlich der anstehenden Kosten-Nutzen-Analyse – weitgehend in diesem Bereich bleiben, auch wenn logischerweise der Aufbau von Kapazitäten für die Einleitung der zusätzlichen Programmteile höhere Kontrollkosten verursachen könnte.

Die Kontrollen bringen den folgenden Nutzen:

- Vermeidung der Auswahl schwächerer oder ungeeigneter Vorschläge;
- Optimierung der Planung und Verwendung von EU-Mitteln zum Erhalt des EU-Mehrwerts;
- Gewährleistung der Qualität der Finanzhilfevereinbarungen, Vermeidung von Fehlern bei der Identifizierung von Rechtsträgern, Gewährleistung der korrekten Berechnung der EU-Beiträge und Sicherung der erforderlichen Garantien für eine ordnungsgemäße Abwicklung der Finanzhilfen;
- Erkennung nicht förderfähiger Kosten zum Zeitpunkt der Zahlung;
- Erkennung von Fehlern, die die Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit der Vorgänge beeinträchtigen, zum Zeitpunkt der Prüfung.

Die Möglichkeit der Einführung vereinfachter Kostenoptionen wird vorbehaltlich einer positiven Kosten-Nutzen-Analyse in Bezug auf ihre Auswirkungen auf die Fehlerquote, die Kontrollkosten und die Wirksamkeit und Effizienz der Kontrollen in Betracht gezogen.

Geschätzte Fehlerquote

Für die CEF war 2017 das erste Jahr, in dem Prüfungen stattfanden. Für die CEF-Bereiche **Verkehr** und **Energie** liegen in diesem Stadium nur begrenzte

<sup>48</sup>

Diese Schätzung berücksichtigt weder die strategischen und politischen Aspekte, die mit dem Programm verbunden sind, noch die Überwachung der delegierten Rechtsakte zu den CEF-Instrumenten.

Prüfergebnisse vor. Die geschätzte Restfehlerquote für alle CEF-Bereiche liegt im Bereich von 1–2 %. Diese Schätzung gilt auch für die CEF2.

### 2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

*Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen, z. B. im Rahmen der Betrugsbekämpfungsstrategie, bereits bestehen oder angedacht sind.*

Die Generaldirektionen der Kommission, die für die nach dieser Verordnung geförderten Maßnahmen zuständig sind, sind entschlossen, die finanziellen Interessen der Union im Einklang mit der Betrugsbekämpfungsstrategie der Kommission (KOM(2011) 376 vom 24. Juni 2011) und ihrer anstehenden Überarbeitung zu schützen. Die Betrugsbekämpfungsmaßnahmen umfassen vor allem Präventivmaßnahmen gegen Betrug, Korruption und sonstige rechtswidrige Handlungen, wirksame Kontrollen, die Rückforderung zu Unrecht gezahlter Beträge und – bei Feststellung von Unregelmäßigkeiten – wirksame, angemessene und abschreckende Sanktionen gemäß der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 2988/95 des Rates, der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates.

Damit eine Risikobewertung des Programms durchgeführt werden kann, haben die GDs CNECT, MOVE und ENER sowie die INEA als Durchführungsstelle ihre Betrugsbekämpfungsstrategien und zugehörigen Aktionspläne auf GD-Ebene, die den gesamten Ausgabenzyklus abdecken, unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit und des Kosten-Nutzen-Verhältnisses der durchzuführenden Maßnahmen bereits aktualisiert (MOVE: November 2017, ENER: Dezember 2017) oder werden dies bis Ende 2019 tun (GD CNECT, INEA).

Die Kommissionsdienststellen werden dafür sorgen, dass ihr Konzept für das Betrugsrisikomanagement zur Ermittlung von Hochrisikogebieten verwendet wird, wobei sie eine sektorspezifische Kosten-Nutzen-Analyse unter Heranziehung der Arbeiten des OLAF zur Betrugsvermeidung und Risikoanalyse berücksichtigen.

Für die administrative Überwachung der Verträge, Finanzhilfen und damit verbundenen Zahlungen ist die INEA zuständig. Die Betrugsbekämpfungsstrategie wird alle zwei Jahre überarbeitet, das letzte Mal geschah dies Ende 2016. Die Agentur entwickelt eigene Betrugsbekämpfungsmaßnahmen, einschließlich einer Ex-post-Prüfungsstrategie zur Bewertung der Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit der zugrunde liegenden Vorgänge und zur Rückforderung zu Unrecht gezahlter Beträge. Die INEA wird jährlich einer Prüfung des Europäischen Rechnungshofs über das den tatsächlichen Verhältnissen entsprechende Bild der Rechnungslegung und die Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit der zugrunde liegenden Vorgänge (Einnahmen und Ausgaben) unterzogen; ferner unterliegt die Agentur jährlich den Entlastungsverfahren des Europäischen Parlaments und des Rates der EU.

Die Vereinbarungen bzw. Verträge über die von den durchführenden Generaldirektionen und der INEA vergebenen Finanzhilfen und Aufträge beruhen auf Standardmustern, in denen die allgemein anwendbaren Betrugsbekämpfungsmaßnahmen, einschließlich der oben genannten Befugnisse für Rechnungsprüfungen sowie Kontrollen und Überprüfungen vor Ort festgelegt sind. Die Kommission, ihre Vertreter und der Rechnungshof sind befugt, bei allen Begünstigten, Auftragnehmern und Unterauftragnehmern sowie Dritten, die Unionsmittel erhalten haben, Prüfungen anhand von Unterlagen und vor Ort durchzuführen.

Das Europäische Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF) kann gemäß der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 bei allen direkt oder indirekt durch Finanzierungen aus Unionsmitteln betroffenen Wirtschaftsteilnehmern Kontrollen und Überprüfungen vor Ort durchführen, um festzustellen, ob im Zusammenhang mit einer Finanzhilfevereinbarung, einem Finanzhilfebeschluss oder einem Vertrag über eine Finanzierung aus Unionsmitteln ein Betrugs- oder Korruptionsdelikt oder eine sonstige rechtswidrige Handlung zum Nachteil der finanziellen Interessen der Union vorliegt. Wie in der Richtlinie (EU) 2017/1371 des Europäischen Parlaments und des Rates vorgesehen ist, kann die Europäische Staatsanwaltschaft (EUSTA) Betrugsfälle und sonstige gegen die finanziellen Interessen der Union gerichtete Straftaten untersuchen und ahnden.

### 3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

#### 3.1. Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens und vorgeschlagene neue Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeitrag			
			von EFTA-Ländern <sup>50</sup>	von Kandidatenländern <sup>51</sup>	von Drittländern	nach Artikel [21 Absatz 2 Buchstabe b] der Haushaltsordnung
	1 – Binnenmarkt, Innovation und Digitales 2 – Zusammenhalt und Werte 5 – Sicherheit und Verteidigung	GM/NGM <sup>49</sup>				
	02 03 01 Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) – spezifisches Ziel Verkehr	GM				
	05 03 Kohäsionsfondsbeitrag zur CEF – spezifisches Ziel Verkehr	GM				
	13 03 spezifisches Ziel „Militärische Mobilität“ innerhalb des CEF-Bereichs Verkehr	GM	JA	NEIN	JA	NEIN
	02 03 02 CEF – spezifisches Ziel Energie	GM				
	02 03 03 CEF – spezifisches Ziel Digitales	GM				
	Administrative Unterstützung der CEF	NGM				

<sup>49</sup> GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

<sup>50</sup> EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

<sup>51</sup> Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.



### 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben

#### 3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Ausgaben

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens		1, 2, 5		1 – Binnenmarkt, Innovation und Digitales 2 – Zusammenhalt und Werte 5 – Sicherheit und Verteidigung								Nach 2027	INSGES AMT
				2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027			
02 03 01 Fazilität „Connecting Europe“ – Verkehr	Verpflichtungen	(1)	1 717,800	1 752,656	1 787,509	1 823,359	1 861,206	1 898,051	1 935,892			12 776,473	
	Zahlungen	(2)	212,678	787,447	1 000,889	1 157,909	1 301,191	1 439,954	1 510,550	5 365,855		12 776,473	
05 03 Kohäsionsfondsbeitrag zur Fazilität „Connecting Europe“ – Verkehr	Verpflichtungen	(1)	1 435,757	1 487,467	1 543,787	1 601,874	1 661,779	1 723,866	1 788,588			11 243,118	
	Zahlungen	(2)	77,593	498,789	522,922	542,758	563,230	584,362	606,284	7 847,181		11 243,118	
13 03 Fazilität „Connecting Europe“ – Verkehr – Militärische Mobilität	Verpflichtungen	(1)	871,300	889,266	908,231	926,196	945,160	964,123	983,086			6 487,362	
	Zahlungen	(2)	109,577	400,629	509,443	588,928	661,407	731,950	767,571	2 717,857		6 487,362	
02 03 02 Fazilität „Connecting Europe“ – Energie	Verpflichtungen	(1)	1 158,000	1 180,900	1 204,798	1 229,694	1 254,588	1 279,480	1 307,200			8 614,659	
	Zahlungen	(2)	107,636	418,723	498,757	572,186	604,053	623,041	641,070	5 149,194		8 614,659	
02 03 03 Fazilität „Connecting Europe“ – Digitales	Verpflichtungen	(1)	394,800	402,636	411,469	419,298	428,124	435,947	446,765			2 939,039	
	Zahlungen	(2)	22,827	142,297	200,809	234,226	250,232	257,186	262,325	1 569,136		2 939,039	
Administrative Unterstützung der CEF <sup>52</sup>	Verpflichtungen = Zahlungen	(3)	27,800	28,356	28,923	29,502	30,092	30,693	31,307			206,673	

<sup>52</sup> Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.



### 3.2.2. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

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

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Jahre	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	INSGESAMT
-------	------	------	------	------	------	------	------	-----------

<b>RUBRIK 7 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>								
Personalausgaben	22,283	22,252	21,714	20,073	19,228	18,137	17,190	<b>140,877</b>
Sonstige Verwaltungsausgaben	8,805	9,947	10,192	10,479	9,852	9,840	10,695	<b>69,811</b>
<b>Zwischensumme RUBRIK 7 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	<b>31,089</b>	<b>32,199</b>	<b>31,906</b>	<b>30,552</b>	<b>29,080</b>	<b>27,977</b>	<b>27,886</b>	<b>210,688</b>

<b>Außerhalb der RUBRIK 7<sup>53</sup> des mehrjährigen Finanzrahmens</b>								
Personalausgaben								
Sonstige Verwaltungsausgaben	27,800	28,356	28,923	29,502	30,092	30,693	31,307	<b>206,673</b>
<b>Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	<b>27,800</b>	<b>28,356</b>	<b>28,923</b>	<b>29,502</b>	<b>30,092</b>	<b>30,693</b>	<b>31,307</b>	<b>206,673</b>

<b>INSGESAMT</b>	<b>58,889</b>	<b>60,555</b>	<b>60,829</b>	<b>60,053</b>	<b>59,171</b>	<b>58,670</b>	<b>59,193</b>	<b>417,361</b>
------------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------

Der Mittelbedarf für Personal- und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD oder GD-interne Personalumsetzung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

<sup>53</sup>

Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung. Dies umfasst die erforderlichen Mittel für die Verwaltung noch offener Mittelbindungen der Programme des Zeitraums 2014–2020, die derzeit von einer Exekutivagentur verwaltet werden.

### 3.2.2.1. Geschätzter Personalbedarf

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Mittel für Personal benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Mittel für Personal benötigt:

*Schätzung in Vollzeitäquivalenten*

Jahre	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
<b>• Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)</b>								
Sitz und Vertretungen der Kommission	93	90	83	75	71	67	88	
Delegationen								
Forschung								
<b>• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten (VZÄ) – VB, ÖB, ANS, LAK und JFD<sup>54</sup>)</b>								
Rubrik 7								
Aus der RUBRIK 7 des mehrjährigen Finanzrahmens finanziert	– am Sitz	122	128	133	126	122	116	85
	– in den Delegationen							
Aus der Finanzausstattung des Programms finanziert <sup>55</sup>	– am Sitz							
	– in den Delegationen							
Forschung								
Sonstiges (bitte angeben)								
<b>INSGESAMT</b>	<b>215</b>	<b>218</b>	<b>216</b>	<b>201</b>	<b>193</b>	<b>183</b>	<b>173</b>	

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

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Bedienstete auf Zeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politikentwicklung und Strategie</li> <li>• Unterstützung regionaler und thematischer Foren bei der Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse</li> <li>• Koordinierung und Kontaktpflege mit allen Beteiligten (Mitgliedstaaten, Drittländer, andere GDs und andere EU-Institutionen, thematische und regionale Foren usw.)</li> <li>• Ausarbeitung des jährlichen Arbeitsprogramms</li> <li>• Auswahlverfahren</li> <li>• Verwaltung der jährlichen Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen und der Auswahl von Projekten für eine finanzielle Hilfe der EU</li> <li>• Operative und finanzielle Projektabwicklung</li> <li>• Evaluierungen</li> </ul>
Externes Personal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterstützung regionaler und thematischer Foren bei der Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse</li> <li>• Unterstützung des Auswahlverfahrens</li> <li>• Unterstützung der Verwaltung der jährlichen Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen und der Auswahl von Projekten für eine finanzielle Hilfe der EU</li> <li>• Unterstützung der finanziellen Abwicklung und der Projektverwaltung</li> <li>• Unterstützung der Organisation der Evaluierungen</li> </ul>

<sup>54</sup> VB = Vertragsbedienstete, ÖB = örtliche Bedienstete, ANS = abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JFD = Juniorfachkräfte in Delegationen.

<sup>55</sup> Teilobergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

### 3.2.3. Finanzierungsbeteiligung Dritter

Der Vorschlag/Die Initiative

- sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor
- sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Jahre	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	INSGESAMT
Kofinanzierende Einrichtung	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Kofinanzierung INSGESAMT	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

### 3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar:
  - auf die Eigenmittel
  - auf die übrigen Einnahmen

Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugewiesen sind.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative <sup>56</sup>						
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Artikel ...							

Bitte geben Sie für die zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan an.

[...]

Sonstige Anmerkungen (bei der Ermittlung der Auswirkungen auf die Einnahmen verwendete Methode/Formel oder weitere Informationen)

[...]

<sup>56</sup> Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.



Brüssel, den 6.6.2018  
COM(2018) 438 final

ANNEX

## ANHANG

des

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

{SEC(2018) 292 final} - {SWD(2018) 312 final} - {SWD(2018) 313 final}

## ANHANG

### TEIL I – INDIKATOREN

Das Programm wird anhand einer Reihe von Indikatoren, die erfassen, inwieweit das allgemeine Ziel und die spezifischen Ziele des Programms verwirklicht wurden, genau überwacht, auch um die Verwaltungslasten und -kosten möglichst gering zu halten. Zu diesem Zweck werden Angaben zu folgenden Indikatoren erhoben:

Sektoren	Spezifische Ziele	Indikatoren	
Verkehr	Effiziente und miteinander verbundene Netze und Infrastrukturen für eine intelligente, nachhaltige, inklusive, sichere und geschützte Mobilität	Zahl der grenzüberschreitenden Verbindungen und der fehlenden Verbindungen, auf die sich die CEF-Unterstützung bezieht (auch Maßnahmen für städtische Knoten, Seehäfen, Binnenhäfen und Schienen-Straßen-Terminals des TEN-V-Kernnetzes)	
		Zahl der von der CEF unterstützten Maßnahmen zur Digitalisierung des Verkehrs	
		Zahl der mit CEF-Unterstützung aufgebauten oder aufgerüsteten Versorgungsstellen für alternative Kraftstoffe	
		Zahl der von der CEF unterstützten Maßnahmen zur Verkehrssicherheit	
	Anpassung an die Anforderungen der militärischen Mobilität	Zahl der Verkehrsinfrastrukturkomponenten, die an die Anforderungen der militärischen Mobilität angepasst sind	
Energie	Beitrag zur Verbundfähigkeit und Integration der Märkte	Zahl der CEF-Maßnahmen für Projekte zur Zusammenschaltung der Netze von Mitgliedstaaten und zur Beseitigung interner Hindernisse	
		Zahl der CEF-Maßnahmen für Projekte zur Gewährleistung eines widerstandsfähigen Gasnetzes	
	Energieversorgungssicherheit	Zahl der CEF-Maßnahmen für die intelligentere Gestaltung und Digitalisierung der Energienetze und die Erhöhung der Energiespeicherkapazitäten	
		Nachhaltige Entwicklung durch Ermöglichung der Dekarbonisierung	Zahl der CEF-Maßnahmen für Projekte, die einen größeren Anteil erneuerbarer Energien in den Energiesystemen ermöglichen
			Zahl der CEF-Maßnahmen, die zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit im

		Bereich der erneuerbaren Energien beitragen
Digitales	Beitrag zum Auf- und Ausbau digitaler Vernetzungsinfrastrukturen in der gesamten Europäischen Union	Neue Anschlüsse an Netze mit sehr hoher Kapazität für sozioökonomische Schwerpunkte und sehr hochwertige drahtlose Internetanbindungen für Kommunen
		Zahl der CEF-Maßnahmen, die eine 5G-Netzanbindung entlang der Verkehrswege ermöglichen
		Zahl der CEF-Maßnahmen, die neue Anschlüsse an Netze mit sehr hoher Kapazität für Privathaushalte ermöglichen
		Zahl der CEF-Maßnahmen, die zur Digitalisierung des Energie- und Verkehrssektors beitragen

## TEIL II: INDIKATIVE PROZENTSÄTZE FÜR DEN VERKEHRSSSEKTOR

Die in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a Ziffern i und ii genannten Haushaltsmittel werden wie folgt aufgeteilt:

- 60 % für die in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a aufgeführten Maßnahmen: „Maßnahmen in Bezug auf effiziente und miteinander verbundene Netze“;
- 40 % für die in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe b aufgeführten Maßnahmen: „Maßnahmen für eine intelligente, nachhaltige, inklusive, sichere und geschützte Mobilität“.

Bei den in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a aufgeführten Maßnahmen sollten 75 % der Haushaltsmittel für Maßnahmen zu den Kernnetzkorridoren, 10 % für Maßnahmen zum Kernnetz außerhalb der Kernnetzkorridore und 15 % für Maßnahmen zum Gesamtnetz zugewiesen werden.

## TEIL III: VERKEHRSKERNNETZKORRIDORE UND VORERMITTELTE ABSCHNITTE; VORERMITTELTE ABSCHNITTE IM GESAMTNETZ

### 1. Kernnetzkorridore und vorermittelte Abschnitte

<b>Kernnetzkorridor „Atlantik“</b>	
<b>Strecke</b>	Gijón – León – Valladolid A Coruña – Vigo – Orense – León – Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba Algeciras – Bobadilla – Madrid

	<p>Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid</p> <p>Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – Douro (Fluss)</p> <p>Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Tours – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg</p> <p>Saint Nazaire – Nantes – Tours</p>		
<b>Vorermittelte Abschnitte</b>	Grenzüber-schreitend	Evora – Merida	Eisenbahn
		Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
		Aveiro – Salamanca	
	Douro (Via Navegável do Douro)	Binnenwasserstraßen	

<b>Kernnetzkorridor „Ostsee – Adria“</b>			
<b>Strecke</b>	<p>Gdynia – Gdańsk – Katowice/Ślawków</p> <p>Gdańsk – Warszawa – Katowice</p> <p>Katowice – Ostrava – Brno – Wien</p> <p>Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava</p> <p>Katowice – Žilina – Bratislava – Wien</p> <p>Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste</p> <p>Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona</p> <p>Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste</p>		
<b>Vorermittelte Abschnitte</b>	Grenzüber-schreitend	<p>Katowice – Ostrava</p> <p>Katowice – Žilina</p> <p>Opole – Ostrava</p> <p>Bratislava – Wien</p> <p>Graz – Maribor</p> <p>Trieste – Divača</p>	Eisenbahn
		<p>Katowice – Žilina</p> <p>Brno – Wien</p>	Straße
	Verbindungs-lücke	<p>Gloggnitz – Mürzzuschlag: Semmering-Basistunnel</p> <p>Graz – Klagenfurt: Koralm-Bahnstrecke und -tunnel</p>	Eisenbahn

	Koper – Divača	
--	----------------	--

<b>Kernnetzkorridor „Mittelmeer“</b>				
<b>Strecke</b>	Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona Sevilla – Bobadilla – Murcia Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille – Genova/Lyon – Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – Grenze UA			
<b>Vorermittelte Abschnitte</b>	Grenzüber-schreitend	Lyon – Torino: Basistunnel und Anschlussstrecken	Eisenbahn	
		Nice – Ventimiglia		
		Trieste – Divača		
		Ljubljana – Zagreb		
		Zagreb – Budapest		
		Budapest – Miskolc – Grenze UA		
	Lendava – Letenye		Straße	
		Vásárosnamény – Grenze UA		
	Verbindungs-lücke	Perpignan – Montpellier		Eisenbahn
		Koper – Divača		
Rijeka – Zagreb				
Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste		Binnenwasserstraßen		

<b>Kernnetzkorridor „Nordsee – Ostsee“</b>	
<b>Strecke</b>	Luleå – Helsinki – Tallinn – Riga Ventspils – Riga Riga – Kaunas Klaipeda – Kaunas – Vilnius



	<p>Kaunas – Warszawa</p> <p>Grenze BY – Warszawa – Łódź – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg – Kiel</p> <p>Łódź – Katowice/Wrocław</p> <p>Katowice – Wrocław – Falkenberg – Magdeburg</p> <p>Szczecin/Świnoujście – Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover</p> <p>Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven</p> <p>Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht</p> <p>Utrecht – Amsterdam</p> <p>Utrecht – Rotterdam – Antwerpen</p> <p>Hannover – Köln – Antwerpen</p>		
<b>Vorermittelte Abschnitte</b>	Grenzüberschreitend	Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa: neue bezüglich UIC-Lichttraumprofil vollständig interoperable Rail-Baltica-Strecke	Eisenbahn
		Świnoujście/Szczecin – Berlin	Eisenbahn/ Binnenwasserstraßen
		Via-Baltica-Korridor EE–LV–LT–PL	Straße
	Verbindungs-lücke	Kaunas – Vilnius	Eisenbahn
		Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, mit Anschlüssen an die geplante Hauptverkehrsdrehscheibe	
		Kiel-Kanal	Binnenwasserstraßen
		Berlin – Magdeburg – Hannover; Mittellandkanal; westdeutsche Kanäle	
		Rhein, Waal	
		Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	

<b>Kernnetzkorridor „Nordsee – Mittelmeer“</b>	
<b>Strecke</b>	<p>Belfast – Dublin – Shannon Foynes/Cork</p> <p>Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham</p> <p>Birmingham – Felixstowe/London/Southampton</p> <p>London – Lille – Brussel/Bruxelles</p> <p>Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg</p>

	Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris		
<b>Vorermittelte Abschnitte</b>	Grenzüberschreitend	Brussel/Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	Eisenbahn
		Terneuzen – Gent	Binnenwasserstraßen
		Seine-Escaut-Netz und zugehörige Seine-, Escaut- und Meuse-Flusseinzugsgebiete	
		Rhein-Schelde-Korridor	
	Verbindungs-lücke	Albertkanaal/Kanal Bocholt–Herentals	Binnenwasserstraßen
Dunkerque – Lille			

<b>Kernnetzkorridor „Orient/Östliches Mittelmeer“</b>			
<b>Strecke</b>	Hamburg – Berlin Rostock – Berlin – Dresden Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden Dresden – Ústí nad Labem – Melnik/Praha – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolin Kolin – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia Sofia – Plovdiv – Burgas Plovdiv – Grenze TR – Alexandroupoli – Kavala – Thessaloniki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa Grenze FYROM – Thessaloniki Sofia – Thessaloniki – Athina – Piraeus/Ikonio – Heraklion – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia Athina – Patras/Igoumenitsa		
<b>Vorermittelte Abschnitte</b>	Grenzüberschreitend	Dresden – Praha	Eisenbahn
		Wien/Bratislava – Budapest	
		Békéscsaba – Arad	
		Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki	
		Grenze TR – Alexandroupoli	

		Grenze FYROM – Thessaloniki	
		Ioannina – Kakavia (Grenze AL)	Straße
		Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Binnenwasserstraßen
	Verbindungs-lücke	Thessaloniki – Kavala	Eisenbahn

<b>Kernnetzkorridor „Rhein – Alpen“</b>			
<b>Strecke</b>	Genova – Milano – Lugano – Basel Genova – Novara – Brig – Bern – Basel – Karlsruhe – Mannheim – Mainz – Koblenz – Köln Köln – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Amsterdam Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen Köln – Liège – Bruxelles/Brussel – Gent Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge		
<b>Vorermittelte Abschnitte</b>	Grenzüber-schreitend	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Eisenbahn
		Karlsruhe – Basel	
		Milano/Novara – Grenze CH	
	Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	Binnenwasserstraßen	
	Verbindungs-lücke	Genova – Tortona/Novi Ligure	Eisenbahn

<b>Kernnetzkorridor „Rhein – Donau“</b>			
<b>Strecke</b>	Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – Grenze UA Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova – Bucureşti – Constanta – Sulina		

<b>Vorermittelte Abschnitte</b>	Grenzüber-schreitend	München – Praha	Eisenbahn
		Nürnberg – Plzeň	
		München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	
		Strasbourg – Kehl – Appenweier	
		Hranice – Žilina	
		Wien – Bratislava/Budapest	
		Bratislava – Budapest	
		Békéscsaba – Arad	
	Donau (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) und zugehörige Sava- und Tisza-Flusseinzugsgebiete	Binnenwasserstraßen	
		Zlín – Žilina	Straße
	Verbindungs-lücke	Stuttgart – Ulm	Eisenbahn
		Salzburg – Linz	
		Arad – Craiova	
		București – Constanța	

<b>Kernnetzkorridor „Skandinavien – Mittelmeer“</b>	
<b>Strecke</b>	<p>Grenze RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro – Malmö</p> <p>Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm</p> <p>Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg</p> <p>Malmö – København – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn</p> <p>København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover</p> <p>Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg</p> <p>Rostock – Berlin – Leipzig – München</p> <p>Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze</p> <p>Livorno/La Spezia – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta</p> <p>Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta</p>

<b>Vorermittelte Abschnitte</b>	Grenzüber-schreitend	Grenze RU – Helsinki	Eisenbahn
		København – Hamburg: Anschlussstrecken zur festen Fehmarnbelt-Querung	
		München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: Brenner-Basistunnel und seine Anschlussstrecken	
		København – Hamburg: feste Fehmarnbelt-Querung	Eisenbahn/ Straße

## 2. Vorermittelte Abschnitte im Gesamtnetz

Zu den in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii dieser Verordnung genannten grenzüberschreitenden Abschnitten des Gesamtnetzes gehören insbesondere folgende Abschnitte:

Dublin – Strabane – Letterkenny	Straße
Pau – Huesca	Eisenbahn
Lyon – Grenze CH	Eisenbahn
Athus – Mont-Saint-Martin	Eisenbahn
Antwerpen – Duisburg	Eisenbahn
Mons – Valenciennes	Eisenbahn
Gent – Terneuzen	Eisenbahn
Heerlen – Aachen	Eisenbahn
Groningen – Bremen	Eisenbahn
Stuttgart – Grenze CH	Eisenbahn
Berlin – Rzepin/Horka – Wrocław	Eisenbahn
Prag – Linz	Eisenbahn
Villach – Ljubljana	Eisenbahn
Pivka – Rijeka	Eisenbahn
Plzeň – České Budějovice – Wien	Eisenbahn
Wien – Győr	Eisenbahn
Graz – Győr	Eisenbahn

Neumarkt-Kalham – Mühldorf	Eisenbahn
Bernsteinkorridor PL–SK–HU	Eisenbahn
Via-Carpathia-Korridor Grenze BY/UA–PL–SK–HU–RO	Straße
Budpaest – Osijek – Svilaj (Grenze BiH)	Straße
Faro – Huelva	Eisenbahn
Porto – Vigo	Eisenbahn
Giurgiu – Varna/Bourgas	Eisenbahn
Svilengrad – Pithio	Eisenbahn

## **TEIL IV: GRENZÜBERSCHREITENDE PROJEKTE IM BEREICH DER ERNEUERBAREN ENERGIEN**

### **1. Ziel grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien**

Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien sollen die grenzübergreifende Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten bei der Planung, Entwicklung und kosteneffizienten Nutzung erneuerbarer Energiequellen fördern.

### **2. Allgemeine Kriterien**

Um als grenzüberschreitendes Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien in Betracht zu kommen, muss ein Projekt alle folgenden Voraussetzungen erfüllen:

- a) es ist in einem Kooperationsabkommen oder einer anderen Art von Vereinbarung zwischen Mitgliedstaaten und/oder zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern gemäß Artikel 6, 7, 9 oder 11 der Richtlinie 2009/28/EG vorgesehen;
- b) es bewirkt Kosteneinsparungen bei der Einführung erneuerbarer Energien und/oder Vorteile im Hinblick auf die Systemintegration, Versorgungssicherheit oder Innovation im Vergleich zu einem ähnlichen, von einem der beteiligten Mitgliedstaaten allein durchgeführten Projekt;
- c) der potenzielle Gesamtnutzen der Zusammenarbeit übersteigt – auch langfristig – deren Kosten, nachgewiesen anhand einer Kosten-Nutzen-Analyse gemäß Nummer 3 unter Anwendung der in Artikel [7] genannten Methode.

### **3. Kosten-Nutzen-Analyse**

In der in Nummer 2 Buchstabe c genannten Kosten-Nutzen-Analyse muss für alle beteiligten Mitgliedstaaten oder Drittländer die Wirkung in Bezug auf folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- a) Stromerzeugungskosten,
- b) Systemintegrationskosten,
- c) Unterstützungskosten,
- d) Treibhausgasemissionen,



- e) Versorgungssicherheit,
- f) Luftverschmutzung und sonstige lokale Verschmutzung,
- g) Innovation.

#### **4. Verfahren**

Projekträger, einschließlich Mitgliedstaaten, die potenziell für die Auswahl als grenzüberschreitendes Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien im Rahmen eines Kooperationsabkommen oder einer anderen Art von Vereinbarung zwischen Mitgliedstaaten und/oder zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern gemäß Artikel 6, 7, 9 oder 11 der Richtlinie 2009/28/EG in Betracht kommen und den Status eines grenzüberschreitenden Projekts im Bereich der erneuerbaren Energien begehren, stellen hierzu bei der Kommission einen Antrag auf Auswahl als grenzüberschreitendes Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien. Der Antrag enthält die einschlägigen Informationen, damit die Kommission das Projekt anhand der in den Nummern 2 und 3 festgelegten Kriterien nach den in Artikel 7 genannten Methoden bewerten kann.

Die Kommission sorgt dafür, dass Projekträger mindestens einmal jährlich den Status eines grenzüberschreitenden Projekts im Bereich der erneuerbaren Energien beantragen können.

Die Kommission führt angemessene Konsultationen in Bezug auf die Liste der Projekte durch, für die der Status eines grenzüberschreitenden Projekts im Bereich der erneuerbaren Energien beantragt wurde.

Die Kommission bewertet die Anträge anhand der in den Nummern 2 und 3 festgelegten Kriterien.

Bei der Auswahl der grenzüberschreitenden Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien strebt die Kommission eine überschaubare Gesamtzahl an. Bei der Ermittlung grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien bemüht sich die Kommission um geografische Ausgewogenheit. An der Ermittlung von Projekten können regionale Zusammenschlüsse beteiligt werden.

Ein Projekt wird nicht als grenzüberschreitendes Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien ausgewählt oder verliert diesen Status, wenn seine Bewertung auf falschen Angaben beruht, die für die Bewertung ausschlaggebend waren, oder wenn das Projekt gegen Unionsrecht verstößt.

Die Kommission veröffentlicht die Liste der ausgewählten grenzüberschreitenden Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien auf ihrer Website.

## **TEIL V – DIGITALE VERNETZUNGSINFRASTRUKTURPROJEKTE VON GEMEINSAMEM INTERESSE**

### **1. Gigabit-Anbindung für sozioökonomische Schwerpunkte**

Die Maßnahmen haben Priorität unter Berücksichtigung der Funktion der sozioökonomischen Schwerpunkte, der Bedeutung der digitalen Dienste und Anwendungen, die durch die Netzanbindung ermöglicht werden, und des potenziellen sozioökonomischen Nutzens für Bürger, Unternehmen und Kommunen, einschließlich möglicher positiver Folgewirkungen auf die Netzanbindung. Die verfügbaren Haushaltsmittel werden geografisch ausgewogen unter den Mitgliedstaaten aufgeteilt.

Priorität haben Maßnahmen, die zu Folgendem beitragen:

- Die Gigabit-Anbindung von Krankenhäusern und Gesundheitszentren im Einklang mit den Bemühungen zur Digitalisierung des Gesundheitswesens, um das Wohlergehen der EU-Bürger zu verbessern und die Art und Weise zu ändern, wie Gesundheits- und Pflegedienste für die Patienten erbracht werden<sup>1</sup>.
- Gigabit-Anbindung von Bildungs- und Forschungszentren im Rahmen der Bemühungen, digitale Klüfte zu überwinden, Innovation in den Bildungssystemen zu fördern, Lernergebnisse zu verbessern, die Chancengerechtigkeit zu erhöhen und die Lerneffizienz zu steigern<sup>2</sup>.

## 2. Drahtlose Internetanbindung in Kommunen

Maßnahmen zur Bereitstellung einer kostenlosen und diskriminierungsfreien lokalen drahtlosen Internetanbindung in Zentren des lokalen öffentlichen Lebens, auch an öffentlich zugänglichen Orten im Freien, die eine wichtige Rolle im öffentlichen Leben von Kommunen spielen, müssen für eine Förderung folgende Voraussetzungen erfüllen:

- sie werden von einer öffentlichen Stelle im Sinne des folgenden Absatzes durchgeführt, die in der Lage ist, die Einrichtung lokaler drahtloser Zugangspunkte an öffentlichen Orten in geschlossenen Räumen und im Freien zu planen und zu beaufsichtigen und die Finanzierung der Betriebskosten für mindestens drei Jahre sicherzustellen;
- sie basieren auf digitalen Netzen mit sehr hoher Kapazität, die den Benutzern ein sehr hochwertiges Interneterlebnis ermöglichen;
- sie sind kostenlos, diskriminierungsfrei, einfach zugänglich und gesichert und beruhen auf der neuesten und besten verfügbaren Technik, mit der den Nutzern eine Hochgeschwindigkeitsanbindung zur Verfügung gestellt werden kann, und
- sie ermöglichen den Zugang zu innovativen digitalen Diensten;
- sie verwenden die von der Kommission bereitzustellende gemeinsame visuelle Identität und sind mit den zugehörigen Online-Instrumenten verlinkt;
- sie gehen mit der Verpflichtung einher, die erforderliche Ausrüstung und/oder damit verbundene Installationsdienste nach geltendem Recht zu beschaffen, damit der Wettbewerb durch die Projekte nicht über Gebühr verzerrt wird.

Finanzielle Unterstützung steht denjenigen öffentlichen Stellen im Sinne der Begriffsbestimmung des Artikels 3 Nummer 1 der Richtlinie (EU) 2016/2102 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup> zur Verfügung, die kostenlose und diskriminierungsfreie lokale drahtlose Zugangspunkte einrichten, an denen sie im Einklang mit dem einzelstaatlichen Recht kostenlos eine lokale drahtlose Internetanbindung bereitstellen.

<sup>1</sup> Siehe auch die Mitteilung der Kommission über die Ermöglichung der digitalen Umgestaltung der Gesundheitsversorgung und Pflege im digitalen Binnenmarkt, die aufgeklärte Mitwirkung der Bürger und den Aufbau einer gesünderen Gesellschaft, COM(2018) 233 final.

<sup>2</sup> Siehe auch die Mitteilung der Kommission zum Aktionsplan für digitale Bildung, COM(2018) 22 final.

<sup>3</sup> Richtlinie (EU) 2016/2102 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2016 über den barrierefreien Zugang zu den Websites und mobilen Anwendungen öffentlicher Stellen (ABl. L 327 vom 2.12.2016, S. 1).

Geförderte Maßnahmen dürfen sich nicht mit bestehenden kostenlosen privaten oder öffentlichen Angeboten mit ähnlichen Eigenschaften (einschließlich Qualität) in demselben öffentlichen Raum überschneiden.

Die verfügbaren Haushaltsmittel werden geografisch ausgewogen unter den Mitgliedstaaten aufgeteilt.

Soweit zutreffend wird die Koordinierung und Kohärenz mit den CEF-Maßnahmen gewährleistet, die dem Anschluss sozioökonomischer Schwerpunkte an Netze mit sehr hoher Kapazität dienen und deren Gigabit-Netzanbindung ermöglichen können.

### 3. Indikative Liste der förderfähigen 5G-Korridore

Im Einklang mit den von der Kommission dargelegten Zielen der Gigabit-Gesellschaft, wonach wichtige Landverkehrswege bis 2025 unterbrechungsfrei von 5G-Netzen abgedeckt werden sollen<sup>4</sup>, beinhalten die Maßnahmen zum Aufbau einer unterbrechungsfreien Netzabdeckung mit 5G-Systemen nach Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe c in einem ersten Schritt Maßnahmen für CAM<sup>5</sup>-Versuche in den grenzüberschreitenden Abschnitten und in einem zweiten Schritt auch Maßnahmen für eine breiter angelegte CAM-Einführung in größeren Abschnitten entlang den Korridoren, wie in der nachstehenden Tabelle (indikative Liste) angegeben. Die TEN-V-Korridore dienen hierzu als Grundlage, doch die 5G-Einführung ist nicht unbedingt auf diese Korridore beschränkt<sup>6</sup>.

<b>Kernnetzkorridor „Atlantik“</b>	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Porto–Vigo und Merida–Evora
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Metz – Paris – Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lissabon Bilbao – Madrid – Lissabon
<b>Kernnetzkorridor „Ostsee – Adria“</b>	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	–
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Gdansk – Warschau – Brno – Wien – Graz – Ljubljana – Trieste
<b>Kernnetzkorridor „Mittelmeer“</b>	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	–

<sup>4</sup> Mitteilung: Konnektivität für einen wettbewerbsfähigen digitalen Binnenmarkt – Hin zu einer europäischen Gigabit-Gesellschaft, COM(2016) 587.

<sup>5</sup> Vernetzte und automatisierte Mobilität.

<sup>6</sup> Die kursiv gedruckten Abschnitte liegen außerhalb der TEN-V-Kernnetzkorridore, gehören aber zu den 5G-Korridoren.

Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Budapest – Zagreb – Ljubljana / Rijeka / <i>Split</i>
<b>Kernnetzkorridor „Nordsee – Ostsee“</b>	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Ostsee-Korridor (noch festzulegen)
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Tallinn – Kaunas
<b>Kernnetzkorridor „Nordsee – Mittelmeer“</b>	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Metz – Merzig – Luxemburg Rotterdam – <i>Antwerpen</i> – <i>Eindhoven</i>
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lille – Paris Brüssel – Metz – Basel Mulhouse – Lyon – Marseille
<b>Kernnetzkorridor „Orient/Östliches Mittelmeer“</b>	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Sofia – Thessaloniki – Belgrad
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Berlin – Prag – Brno – Bratislava Timisoara – Sofia – Grenze TR Sofia – Thessaloniki – Athen
<b>Kernnetzkorridor „Rhein – Alpen“</b>	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Bologna – Innsbruck – München (Brenner-Korridor)
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Rotterdam – Oberhausen – Frankfurt (Main) Basel – Mailand – Genua
<b>Kernnetzkorridor „Rhein – Donau“</b>	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	–
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Frankfurt (Main) – Passau – Wien – Budapest – Bukarest – Constanta Karlsruhe – München – Salzburg – Wels

	Frankfurt (Main) – Straßburg
<b>Kernnetzkorridor „Skandinavien – Mittelmeer“</b>	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Oulu – Tromsø <i>Oslo – Stockholm – Helsinki</i>
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM- Einführung	Turku – Helsinki – Russische Grenze Stockholm/Oslo – Malmö Malmö – Kopenhagen – Hamburg – Würzburg Nürnberg – München – Verona Rosenheim – Bologna – Neapel – Catania – Palermo Neapel – Bari – Taranto