



Brüssel, den 4. Dezember 2018
(OR. en)

15146/18

**Interinstitutionelles Dossier:
2018/0228(COD)**

TRANS 613
FIN 965
CADREFIN 397
POLGEN 241
REGIO 143
ENER 421
TELECOM 449
COMPET 845
MI 933
ECO 113
CODEC 2207
IA 407

BERATUNGSERGEBNISSE

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Delegationen
Nr. Vordok.:	14712/18 TRANS 574 FIN 921 CADREFIN 375 POLGEN 233 REGIO 132 ENER 397 TELECOM 434 COMPET 816 MI 894 ECO 106 CODEC 2107 IA 394 + COR 1
Nr. Komm.dok.:	9951/18 TRANS 257 FIN 456 CADREFIN 87 POLGEN 83 REGIO 40 ENER 229 TELECOM 175 COMPET 436 MI 448 ECO 49 CODEC 1023
Betr.:	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

Die Delegationen erhalten in der Anlage den Text der vom Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie (Verkehr)) am 3. Dezember 2018 festgelegten partiellen allgemeinen Ausrichtung zu dem oben genannten Vorschlag.

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) 283/2014¹**

(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 Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

¹ Parlamentsvorbehalt: UK.

² ABl. C ...vom ..., S. .

³ ABl. C ...vom ..., S. .

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 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 verwenden⁴. Die Maßnahmen dieses Programms sollten in Höhe von 60 % der Gesamtmittelausstattung des Programms zur Verwirklichung von Klimaschutzzielen 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, CO₂-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.

⁴ COM(2018) 321, S. 13.

- (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.
- (7) In den mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ 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, um die Kontinuität des Netzes sicherzustellen.
- (7a) Das Programm sollte zur Fertigstellung des TEN-V-Kernnetzes bei allen Verkehrsträgern beitragen, einschließlich Straßen in Mitgliedstaaten, in denen noch erheblicher Investitionsbedarf bezüglich der Fertigstellung des Kernstraßennetzes besteht.
- (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.
- (8a) Insbesondere ist es mit Blick auf die in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 für 2030 vorgesehene durchgehende Ausrüstung mit ERTMS im Kernnetz erforderlich, die Unterstützung auf europäischer Ebene aufzustocken und Anreize für die Beteiligung privater Investoren zu bieten.

⁵ 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).

- (8b) Eine wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Fertigstellung des TEN-V-Kernetzes und die Gewährleistung einer effektiven Intermodalität ist auch die Anbindung von Flughäfen an das TEN-V-Netz. Der Anbindung von Flughäfen an das TEN-V-Kernetz – soweit noch nicht vorhanden – muss daher Priorität gegeben werden.
- (8c) Für die Durchführung grenzüberschreitender Maßnahmen ist bei Planung und Durchführung ein hohes Maß an Integration erforderlich. Ohne dass eines der folgenden Beispiele Vorrang hätte, könnte diese Integration durch die Gründung einer einzigen Projektgesellschaft, eine gemeinsame Leitungsstruktur, einen bilateralen Rechtsrahmen, einen Durchführungsrechtsakt nach Artikel 47 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 oder eine andere Form der Zusammenarbeit nachgewiesen werden.
- (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. Zu gegebener Zeit sollten bei der Streckenführung der Kernnetzkorridore die Ergebnisse der in Artikel 54 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 vorgesehenen Überprüfung der Verwirklichung des Kernnetzes berücksichtigt 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"⁶ ein umfangreiches Paket von Initiativen vor, die darauf abzielen, den Verkehr sicherer zu machen, intelligente Mautsysteme zu fördern, die CO₂-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.

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

- (11) In den TEN-V-Leitlinien ist in Bezug auf neue Technologien und Innovation bestimmt, dass das transeuropäische Verkehrsnetz eine Verringerung der CO₂-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 Rates⁷ 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 Kommission in ihren Vorschlägen⁸ 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"⁹ 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.

⁷ 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).

⁸ 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.

⁹ COM(2018) 293.

- (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 2017¹⁰ wurde in dem am 28. März 2018 von der Kommission und der Hohen Vertreterin der Union für Außen- und Sicherheitspolitik angenommenen Aktionsplan zur militärischen Mobilität¹¹ 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.

¹⁰ JOIN(2017) 41.

¹¹ JOIN(2018) 5.

- (15) In den TEN-V-Leitlinien wird anerkannt, dass das Gesamtnetz die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen in der Union, auch der abgelegenen Gebiete, der Inselgebiete und der Gebiete in äußerster Randlage sicherstellt. Des Weiteren hob die Kommission in ihrer Mitteilung "Eine verstärkte und erneuerte Partnerschaft mit den Gebieten in äußerster Randlage der EU"¹² die besonderen Verkehrsbedürfnisse der Gebiete 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.

¹² COM (2017) 623.

- (17) Die Verordnung (EU) Nr. 347/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates¹³ 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) Wenngleich 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 erneuerbarer Energien im Jahr 2030 besteht, und trägt dem veränderten politischen Kontext mit ehrgeizigen langfristigen Dekarbonisierungszielen Rechnung.

¹³ 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).

- (20) Innovative Infrastrukturtechnik, die den Übergang zu CO₂-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"¹⁴ 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 CO₂-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.
- (20a) Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien sollten den kosteneffizienten Einsatz erneuerbarer Energie in der Union und die Verwirklichung der verbindlichen Vorgabe für die Union, gemäß Artikel 3 der [Neufassung der Richtlinie 2009/28/EG wie in COM(2016) 767 vorgeschlagen] 2030 einen Anteil von mindestens 32 % Energie aus erneuerbaren Quellen zu erreichen, ermöglichen und zur strategischen Akzeptanz innovativer auf erneuerbaren Energieträgern beruhender Technologien beitragen. Beispiele für förderfähige Technologien sind: Gewinnung erneuerbarer Energie durch On- und Offshore-Windkraftanlagen, Solarenergie, nachhaltige Biomasse, Meeresenergie, Erdwärme oder Kombinationen davon; ihre Anbindung an das Netz und zusätzliche Komponenten wie Speicher- oder Umwandlungsanlagen. Förderfähige Maßnahmen sind nicht auf den Elektrizitätssektor beschränkt und können andere Energieträger und eine etwaige Kopplung mit Sektoren wie Heizung und Kühlung, Strom zu Gas, Speicherung und Beförderung umfassen. Diese Auflistung ist nicht erschöpfend, damit die Flexibilität im Hinblick auf technologische Fortschritte und Entwicklungen gewahrt bleibt. Solche Projekte erfordern nicht unbedingt eine physische Verbindung zwischen den kooperierenden Mitgliedstaaten. Diese Projekte können im Hoheitsgebiet lediglich eines beteiligten Mitgliedstaats angesiedelt sein, sofern die allgemeinen Kriterien in Teil IV des Anhangs erfüllt sind.

¹⁴ COM(2017) 718.

- (20b) Besondere Beachtung im Zusammenhang mit der Unterstützung durch die EU sollte grenzüberschreitenden Energie-Verbundnetzen geschenkt werden, einschließlich derjenigen, die erforderlich sind, um die Ziele für den Stromverbund, insbesondere das vom Europäischen Rat für 2020 aufgestellte Verbundziel von 10 %, zu erreichen. Die Einrichtung von Elektrizitäts-Verbindungsleitungen ist ein wesentliches Element, um Märkte zu integrieren, mehr erneuerbare Energie im Netz zu ermöglichen und Nutzen aus deren Nachfrage- und Lieferportfolios, Offshore-Windnetzen und intelligenten Netzen zu ziehen, sodass alle Länder an einem liquiden und wettbewerbsfähigen Energiemarkt teilnehmen können.
- (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 Netz-anbindung 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 Rates¹⁵ aufzuheben.

¹⁵ 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).

- (22) In der Mitteilung "Konnektivität für einen wettbewerbsfähigen digitalen Binnenmarkt – Hin zu einer europäischen Gigabit-Gesellschaft"¹⁶ ("Strategie für eine Gigabit-Gesellschaft") werden strategische Ziele für das Jahr 2025 im Hinblick auf die Optimierung der Investitionen in die digitale Vernetzungsinfrastruktur festgelegt. Die Richtlinie (EU) 2018/XXX des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ [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 Abgelegenheit, territorialer oder geografischer Besonderheiten, geringer Bevölkerungsdichte und verschiedener sozioökonomischer 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 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.

¹⁶ COM(2016) 587.

¹⁷ Richtlinie (EU) 2018/XXX des Europäischen Parlaments und des Rates über den Europäischen Kodex für die elektronische Kommunikation (ABl. L vom , S.).

- (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.
- (24a) Schlecht angebundene Gebiete in allen Teilen der Union 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. Um mit den durch das Programm unterstützten Maßnahmen ein Höchstmaß an Synergien zu erzielen, sollte dem Maß der Konzentration sozioökonomischer Schwerpunkte in einem bestimmten Gebiet und der Höhe der für eine Versorgung erforderlichen Finanzierung gebührend Beachtung geschenkt werden. Darüber hinaus 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.
- (25) Aufbauend auf 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 digitale 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 Abdeckung mit 5G-Systemen 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) [...]
- (28) Der Aufbau elektronischer Backbone-Kommunikationsnetze, wozu auch Seekabel gehören, die europäische Gebiete mit Drittländern auf anderen Kontinenten verbinden oder europäische Inseln, Gebiete in äußerster Randlage oder überseeische Länder und Gebiete – auch über Hoheitsgewässer der Union und die ausschließliche Wirtschaftszone der Mitgliedstaaten – anbinden, ist notwendig, um die erforderliche Redundanz für so unverzichtbare Infrastrukturen zu gewährleisten und die Kapazität und Widerstandsfähigkeit der digitalen Netze der Union zu erhöhen, was auch zum territorialen Zusammenhalt beiträgt. Häufig sind solche Projekte jedoch ohne öffentliche Unterstützung kommerziell nicht tragfähig. Darüber hinaus sollte eine Unterstützung verfügbar sein, um die europäischen Ressourcen von Hochleistungsrechnern durch adäquate Terabit-Verbindungen zu ergänzen.

- (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 insbesondere im Falle von Maßnahmen, die nicht wirtschaftlich tragfähig sind, 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 Haushaltsführung¹⁸] bilden soll.

¹⁸ ABl. C 373 vom 20.12.2013, S. 1.

- (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 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 Rates¹⁹, der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2988/95 des Rates²⁰, der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 des Rates²¹ und der Verordnung (EU) 2017/193 des Rates²² 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 Rates²³ 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.

¹⁹ 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).

²⁰ 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).

²¹ Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 des Rates vom 11. November 1996 betreffend die Kontrollen und Überprüfungen vor Ort durch die Kommission zum Schutz der finanziellen Interessen der Europäischen Gemeinschaften vor Betrug und anderen Unregelmäßigkeiten (ABl. L 292 vom 15.11.1996, S. 2).

²² 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).

²³ 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).

- (41) Gemäß [Verweis ggf. entsprechend dem neuem Beschluss über ÜLG aktualisieren: Artikel 94 des Beschlusses 2013/755/EU des Rates²⁴] 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"²⁵ 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. In Bezug auf den Anteil bei grenzüberschreitenden Projekten im Bereich der erneuerbaren Energien sollte die Zusammenarbeit zwischen einem oder mehreren Mitgliedstaaten und einem Drittland (einschließlich der Energiegemeinschaft) die in Artikel 11 der Richtlinie (EU) 2018/XXX des Europäischen Parlaments und des Rates [Erneuerbare-Energien-Richtlinie] festgelegten Bedingungen hinsichtlich der Notwendigkeit einer physischen Verbindung zur EU erfüllen.
- (44) Gemäß den Nummern 22 und 23 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016²⁶ 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 ihre 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.

²⁴ ABl. L 344 vom 19.12.2013, S. 1.

²⁵ COM(2018) 65.

²⁶ 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. 1-14).

- (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 Rates²⁷ 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.

²⁷ 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).

- (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 Verordnung (EU) Nr. 1316/2013, durch den der Anhang der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁸ 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:

²⁸ 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).

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) [...]
- (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;
- (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;
- ga) "grenzüberschreitende Verbindung" im Verkehrssektor bezeichnet ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse, das die Kontinuität des TEN-V-Netzes zwischen zwei Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem benachbarten Land sicherstellt;
- gb) "fehlende Verbindung" im Verkehrssektor bezeichnet das Fehlen einer Infrastrukturkomponente des TEN-V-Netzes, das die Kontinuität des TEN-V-Netzes beeinträchtigt und Investitionen in eine Infrastrukturkomponente erfordert;
- gc) "Infrastruktur mit Doppelnutzung" bezeichnet eine Verkehrsnetzinfrastruktur, die sowohl Verteidigungszwecken als auch zivilen Zwecken dient;
- 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 mindestens zwei Mitgliedstaaten oder zwischen mindestens einem Mitgliedstaat und einem oder mehreren Drittländern im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/XXX des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹ [Erneuerbare-Energien-Richtlinie] 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;

²⁹ Richtlinie (EU) 2018/XXX des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L vom , S.).

- 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, Kommunikation mit niedriger Latenzzeit, ultra-hohe Zuverlässigkeit oder Unterstützung einer großen Zahl verbundener Geräte aufweisen;
- k) "5G-Korridor" bezeichnet einen Verkehrsweg, eine Straße, eine Bahnstrecke oder eine Binnenwasserstraße, 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 2] 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, zu modernisieren und zu vervollständigen und die grenzübergreifende Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien zu erleichtern, wobei die langfristigen Dekarbonisierungsverpflichtungen, der territoriale Zusammenhalt und die Integration des Binnenmarkts zu berücksichtigen sind und Synergien zwischen den Bereichen genutzt werden sollen.
- (2) Die spezifischen Ziele des Programms sind:
 - a) im Verkehrsbereich:
 - i) im Einklang mit den Zielen der Verordnung (EU) Nr. **1315/2013** ein Beitrag zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf effiziente, miteinander verbundene und multimodale Netze und Infrastrukturen für eine intelligente, nachhaltige, inklusive, sichere und geschützte Mobilität;
 - ii) ein Beitrag zur Entwicklung einer Verkehrsinfrastruktur zur zivilen und militärischen Doppelnutzung zwecks Verbesserung der militärischen Mobilität innerhalb und außerhalb der EU;
 - 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 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) [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) [8 650 000 000 EUR] für die in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b genannten spezifischen Ziele, davon bis zu 15 % für grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien,
- (c) [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) Bis zu 1 % des in Absatz 1 genannten Betrags 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.]
- (8a) Der aus dem Kohäsionsfonds übertragene Betrag wird nicht zur Finanzierung von sektorübergreifenden Arbeitsprogrammen oder von Mischfinanzierungsmaßnahmen verwendet.

- (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. Diese Mittel werden 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) Unbeschadet des Artikels 8 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 erhalten die in Absatz 1 genannten Drittländer und darin niedergelassene Stellen 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 62 Absatz 1 Buchstabe c] der Haushaltsordnung Bezug genommen wird, durchgeführt.
- (2) Im Rahmen des Programms können Unionsbeiträge in allen in der Haushaltsordnung vorgesehenen Formen zur Verfügung gestellt werden, insbesondere als Finanzhilfen und durch Auftragsvergabe. Im Rahmen des Programms kann ein Beitrag zu Mischfinanzierungsmaßnahmen im Einklang mit der InvestEU-Verordnung und mit Titel X der Haushaltsordnung geleistet werden. Der Unionsbeitrag zu Mischfinanzierungsmaßnahmen darf 10 % des Betrags gemäß Artikel 4 Absatz 1 nicht überschreiten, ausgenommen den aus dem Kohäsionsfonds übertragenen Betrag.

- (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 Gegenstand eines Kooperationsabkommens oder einer anderen Art von Vereinbarung zwischen Mitgliedstaaten oder zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/XXX [Erneuerbare-Energien-Richtlinie] 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.
- (6) Bei der Förderung grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien bietet das Programm die Möglichkeit einer Finanzierung, die mit dem Regulierungsrahmen für den Einsatz von erneuerbarer Energie gemäß Artikel 3 Absatz 5 der [Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/XXXX] und dem Finanzierungsmechanismus der Union für erneuerbare Energie gemäß Artikel 33 der [Verordnung (EU) 2018/XXXX über das Governance-System für die Energieunion] abgestimmt ist. Der in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b genannte, auf Ziele im Bereich der erneuerbaren Energie, insbesondere auf zu diesem Zweck verfügbare Fonds, verteilte Betrag kann für die Kofinanzierung des gemäß der [Verordnung (EU) 2018/XXXX über das Governance-System für die Energieunion] eingerichteten Finanzierungsmechanismus der Union für erneuerbare Energie verwendet werden. Besondere Regeln für die Kofinanzierung zwischen dem Anteil für grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien im Rahmen der CEF und dem Finanzierungsmechanismus der Union für erneuerbare Energie gemäß Artikel 33 der [Governance]-Verordnung werden rechtzeitig vor Inkrafttreten der CEF-Verordnung im Durchführungsrechtsakt für den Finanzierungsmechanismus für erneuerbare Energie festgelegt.

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 der Einführung von und des Zugangs zu Netzen mit sehr hoher Kapazität und 5G-Systemen, die der Gigabit-Netzanbindung in Gebieten dienen können, in denen sozioökonomische Schwerpunkte angesiedelt sind, erhalten unter Berücksichtigung des Anbindungsbedarfs dieser Gebiete und der dabei zustande kommenden zusätzlichen Gebietsabdeckung im Einklang mit Teil V des Anhangs Priorität. Spezifische Einführungen zugunsten von sozioökonomischen Schwerpunkten können unterstützt werden, es sei denn, diese wären wirtschaftlich unrentabel oder physisch undurchführbar;
 - (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, einschließlich in den transeuropäischen Verkehrsnetzen, Priorität, wobei die sozioökonomische Relevanz gegenüber etwaigen derzeit installierten technischen Lösungen im Sinne eines zukunftsorientierten Ansatzes zu berücksichtigen ist. 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. Teil V des Anhangs enthält eine indikative Liste der Projekte, für die eine Unterstützung gewährt werden könnte;

- (d) Projekte zum Auf- oder Ausbau grenzüberschreitender Backbone-Netze, die die Union mit Drittländern verbinden und Verbindungen zwischen elektronischen Kommunikationsnetzen innerhalb des Unionsgebiets stärken, einschließlich Seekabeln, haben in dem Maße Priorität, wie sie erheblich dazu beitragen, die Leistungsfähigkeit, Widerstandsfähigkeit und Kapazität dieser elektronischen Kommunikationsnetze zu erhöhen;
- (e) [...]
- (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 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, miteinander verbundene und multimodale Netze zwecks Ausbau der Schienen, Straßen, Binnenschiffahrts- und Seeverkehrsinfrastrukturen:
 - i) Maßnahmen zur Verwirklichung des Kernnetzes gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, einschließlich Maßnahmen für grenzüberschreitende Verbindungen und fehlende Verbindungen wie die in Teil III des Anhangs dieser Verordnung aufgeführten Verbindungen, sowie 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 in Bezug auf grenzüberschreitende Verbindungen des Gesamtnetzes gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 wie die in Teil III des Anhangs dieser Verordnung aufgeführten Verbindungen, Maßnahmen in Bezug auf Komponenten des Gesamtnetzes in Mitgliedstaaten, die keine Landgrenze mit einem anderen Mitgliedstaat haben, sowie Maßnahmen in Bezug auf Studien für den Ausbau des Gesamtnetzes;
 - 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;
 - v) Maßnahmen in Bezug auf See- und Binnenhäfen des Gesamtnetzes gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.
- (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 gemäß Artikel 31 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 für die jeweiligen Verkehrsträger, darunter insbesondere:
 - für den Schienenverkehr: ERTMS;
 - für Binnenwasserstraßen: RIS;
 - für den Straßenverkehr: IVS;
 - für den Seeverkehr: VTMIS und e-Maritime-Dienste, einschließlich Dienstleistungen im Sinne des Einheitlichen Portals wie das Einheitliche Portal im Seeverkehrsbereich, Hafengemeinschaftssysteme und relevante Zollinformationssysteme;

- für den Luftverkehr: Flugverkehrsmanagementsysteme, insbesondere gestützt auf das SESAR-System;
 - iii) Maßnahmen zur Unterstützung von nachhaltigen Güterverkehrsdiensten gemäß Artikel 32 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 sowie Maßnahmen zur Verringerung des Güterschienenverkehrslärms an der Quelle, unter anderem durch Nachrüstung vorhandenen rollenden Materials;
 - 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, gemäß Artikel 3 Buchstabe o der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
 - 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, auch 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 Anpassung der Verkehrsinfrastruktur für Sicherheits- und Grenzkontrollzwecke.
- (c) Für das in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii genannte spezifische Ziel: Maßnahmen oder bestimmte Tätigkeiten einer Maßnahme, mit denen die Entwicklung einer Verkehrsinfrastruktur zur zivilen und militärischen Doppelnutzung unterstützt wird.
- (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 innovativer Lösungen sowie der Speicherung erneuerbarer Energien, und deren 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 Einführung von und des Zugangs zu Netzen mit sehr hoher Kapazität und von 5G-Systemen, die der Gigabit-Netzanbindung in Gebieten dienen können, in denen sozioökonomische Schwerpunkte angesiedelt sind;
 - (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 Verkehrswege, einschließlich der transeuropäischen Verkehrsnetze, mit 5G-Systemen;
 - (d) Maßnahmen zur Unterstützung des Aufbaus von Backbone-Netzen, einschließlich Seekabeln, in und zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen der Union und Drittländern;
 - (e) [...]
 - (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; und
 - (b) diese Nebenelemente beziehen sich auf den Verkehrs-, Energie- oder Digitalsektor; und
 - (c) diese Nebenelemente ermöglichen eine erhebliche Steigerung des sozio-ökonomischen, 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 oder in überseeischen Ländern und Gebieten;

- (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) Für eine Förderung in Betracht kommen nur Vorschläge, 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. Ein Mitgliedstaat kann beschließen, dass Vorschläge für ein spezifisches Arbeitsprogramm oder für spezifische Kategorien von Anwendungen ohne seine Zustimmung eingereicht werden können. In einem solchen Fall wird dies auf Verlangen des betreffenden Mitgliedstaats im betreffenden Arbeitsprogramm und in der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen kenntlich gemacht.

Artikel 11a

Spezifische Förderfähigkeitsbestimmungen für die Unterstützung einer Verkehrsinfrastruktur zur zivilen und militärischen Doppelnutzung

1. Für Maßnahmen in Bezug auf eine Verkehrsinfrastruktur zur zivilen und militärischen Doppelnutzung gemäß Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe c gelten folgende Förderfähigkeitsbestimmungen:
 - (a) Die Vorschläge werden von einem oder mehreren Mitgliedstaaten oder – mit Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten – von Rechtsträgern mit Sitz in einem Mitgliedstaat eingereicht;
 - (b) die Maßnahmen sind auf dem TEN-V-Kernnetz oder -Gesamtnetz angesiedelt und entsprechen den Abschnitten oder Knoten, die von den Mitgliedstaaten in den Anlagen des vom Rat am 20. November 2018 angenommenen Dokuments "Militärische Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU"³⁰ festgelegt sind;

³⁰ Dok. ST 13674/18.

- (c) die Maßnahmen können sowohl die Modernisierung bestehender als auch den Bau neuer Infrastrukturkomponenten betreffen mit dem Ziel, die militärische Mobilität auf dem TEN-V-Verkehrsnetz unter Berücksichtigung der in den Anlagen des Dokuments "Militärische Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU" identifizierten infrastrukturellen Erfordernisse, der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit sowie der Relevanz für eine Doppelnutzung zu verbessern;
 - (d) unbeschadet des Artikels 15 sind die Gesamtkosten einer Infrastruktur mit Doppelnutzung im Rahmen des Betrags gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer iii förderfähig. Maßnahmen zur Erfüllung infrastruktureller Anforderungen über das für eine Doppelnutzung erforderliche Niveau hinaus sind förderfähig; die Kosten dieser Maßnahmen sind jedoch nur in dem Umfang förderfähig, der dem Anforderungsniveau für eine Doppelnutzung entspricht. Maßnahmen in Bezug auf eine ausschließlich militärischen Zwecken dienende Infrastruktur sind nicht förderfähig;
 - (e) Maßnahmen nach diesem Artikel werden nur im Rahmen des Betrags gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer iii finanziert.
- (2) Die Kommission erlässt einen Durchführungsrechtsakt, mit dem gegebenenfalls die infrastrukturellen Anforderungen für bestimmte Kategorien von Maßnahmen für eine Infrastruktur mit Doppelnutzung festgelegt 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) Transparente 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 Beratenden 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 Ziffer i 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 Infrastruktur für Zwecke der Sicherheit, der Gefahrenabwehr und der Grenzkontrolle entsprechend den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union und bei Maßnahmen in Gebieten in äußerster Randlage auf höchstens 50 % angehoben werden;
 - aa) bei Arbeiten bezüglich der in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii genannten spezifischen Ziele darf der Betrag der finanziellen Unterstützung der Union 50 % der förderfähigen Gesamtkosten nicht übersteigen. Die Kofinanzierungssätze können auf höchstens 85 % angehoben werden, wenn die erforderlichen Mittel gemäß Artikel 4 Absatz 9 auf das Programm übertragen 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 und bei Maßnahmen für fehlende Verbindungen 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 hohes Maß an Integration aufweisen, beispielsweise durch die Gründung einer einzigen Projektgesellschaft, eine gemeinsame Leitungsstruktur, 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 können, wenn sie mithilfe von Finanzhilfen mit geringem Wert durchgeführt werden, unbeschadet des Grundsatzes der Kofinanzierung mit Finanzierungshilfe der Union bis zur Deckung von 100 % der förderfähigen Kosten finanziert werden.
- (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, mit Ausnahme der Mittel, die aus dem Kohäsionsfonds im Verkehrssektor gemäß Artikel 58 der Verordnung (EU) XXX mit gemeinsamen Bestimmungen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds Plus, den Kohäsionsfonds und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds sowie mit Haushaltsvorschriften für diese Fonds und für den Asyl- und Migrationsfonds, den Fonds für die innere Sicherheit und das Instrument für Grenzmanagement und Visa übertragen werden;
- (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 Finanzhilfevereinbarung

- (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 in Bezug auf Studien ein Jahr bzw. in Bezug auf Arbeiten zwei Jahre nach dem in der Finanzhilfevereinbarung 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 Finanzhilfevereinbarung kann aus den in Absatz 1 genannten Gründen geändert oder gekündigt werden.
- (3) Bevor ein Beschluss über die Kürzung einer Finanzhilfe oder die Kündigung einer Finanzhilfevereinbarung gefasst wird, wird der Fall umfassend geprüft, und die betreffenden Begünstigten erhalten die Gelegenheit, ihre Bemerkungen innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens vorzubringen.

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.
- (2) Die Arbeitsprogramme werden von der Kommission durch einen Durchführungsrechtsakt festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 22 erlassen. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.
- (3) Im Energiesektor wird Projekten von gemeinsamem Interesse und damit verbundenen Maßnahmen besondere Beachtung geschenkt, die auf eine weitere Integration des Energiebinnenmarkts, die Beendigung der Isolation im Energiebereich und die Beseitigung von Engpässen im Stromverbund abzielen, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf Projekten liegt, die zur Erreichung des Stromverbundziels von mindestens 10 % beitragen, sowie auf Projekten, die einen Beitrag zur Synchronisierung von Stromnetzen mit den EU-Netzen leisten.

Artikel 19a *Gewährung der finanziellen Unterstützung durch die Union*

1. Nach jedem Aufruf zur Einreichung von Vorschlägen auf der Grundlage eines Arbeitsprogramms gemäß Artikel 19 entscheidet die Kommission nach dem in Artikel 22 genannten Prüfverfahren über die Höhe der finanziellen Unterstützung, die für die ausgewählten Vorhaben oder Teilvorhaben gewährt werden. Die Kommission legt die Durchführungsbedingungen und -modalitäten fest.

2. Die Kommission benachrichtigt die Begünstigten und die betreffenden Mitgliedstaaten über die Gewährung finanzieller Unterstützung. Dies gilt auch für Änderungen der Finanzhilfebeträge während der Durchführung der Finanzhilfevereinbarungen und die ausgezahlten endgültigen Beträge.
3. Für Maßnahmen, die in ihrem Hoheitsgebiet durchgeführt werden, ermöglicht die Kommission den Mitgliedstaaten Zugang zu den Berichten der Begünstigten, wie in den entsprechenden Finanzhilfevereinbarungen festgelegt.

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 je nach zu behandelndem Thema in unterschiedlichen Zusammensetzungen zusammentreten kann. 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

- (1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 24 zu erlassen, um
 - (a) auf der Grundlage der in Teil I des Anhangs angegebenen Indikatoren einen Rahmen für die Überwachung und Evaluierung zu schaffen;
 - (b) [...]
 - (c) [...]
 - (d) Teil IV des Anhangs bezüglich der Festlegung grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien zu ergänzen; die Liste der ausgewählten grenzüberschreitenden Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien zu erstellen und zu aktualisieren.

- (2) Vorbehaltlich des Artikels 172 Absatz 2 AEUV wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 24 dieser Verordnung zu erlassen, um
- (c) Teil III des Anhangs bezüglich der Festlegung der Verkehrskernnetzkorridore und der vorermittelten Abschnitte im Gesamtnetz 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

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, insbesondere durch die Einführung von ERTMS, RIS, ITS, VTMS/e-Maritime-Dienste und SESAR
		Zahl der mit CEF-Unterstützung aufgebauten oder aufgerüsteten Versorgungsstellen für alternative Kraftstoffe
		Zahl der von der CEF unterstützten Maßnahmen zur Verkehrssicherheit
	Aufbau einer Verkehrsinfrastruktur mit Doppelnutzung (zivil und militärisch)	Zahl der Verkehrsinfrastrukturkomponenten, die an die Anforderungen einer Doppelnutzung (zivil und militärisch) 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
	Energieversorgungssicherheit	Zahl der CEF-Maßnahmen für Projekte zur Gewährleistung eines widerstandsfähigen Gasnetzes
		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 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 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 Ziffer i genannten Haushaltsmittel werden wie folgt aufgeteilt:

60 % für die in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a aufgeführten Maßnahmen: "Maßnahmen in Bezug auf effiziente, miteinander verbundene und multimodale Netze":

40 % für die in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe b aufgeführten Maßnahmen: "Maßnahmen für eine intelligente, nachhaltige, inklusive, sichere und geschützte Mobilität".

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

85 % für die in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a aufgeführten Maßnahmen: "Maßnahmen in Bezug auf effiziente, miteinander verbundene und multimodale Netze":

15 % 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 85 % der Haushaltsmittel für Maßnahmen in den Kernnetzen und 15 % für Maßnahmen zum Gesamtnetz zugewiesen werden.

TEIL III: VERKEHRSKERNNETZKORRIDORE UND GRENZÜBERSCHREITENDE VERBINDUNGEN DES GESAMTNETZES

Kernnetzkorridore und indikative Liste grenzüberschreitender Verbindungen und fehlender Verbindungen

Kernnetzkorridor "Atlantik"		
Strecke	<p>Gijón – León – Valladolid</p> <p>A Coruña – Vigo – Orense – León –</p> <p>Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao</p> <p>Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba</p> <p>Algeciras – Bobadilla – Madrid</p> <p>Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid</p> <p>Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – Douro (Fluss)</p> <p>Shannon Foynes/Dublin/Cork – Le Havre – Rouen – Paris</p> <p>Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Tours – Paris – Metz – Mannheim/Strasbourg</p> <p>Saint Nazaire – Nantes – Tours</p>	
Grenzüberschreitende Verbindungen	Evora – Merida	Eisenbahn
	Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayonne – Bordeaux	
	Aveiro – Salamanca	
	Douro (Via Navegável do Douro)	Binnenwasserstraßen
Fehlende Verbindungen	Interoperable Strecken auf der iberischen Halbinsel, die nicht dem UIC-Lichtraumprofil entsprechen	Eisenbahn

Kernnetzkorridor "Ostsee – Adria"		
Strecke	<p>Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków</p> <p>Gdańsk – Warszawa – Katowice/Kraków</p> <p>Katowice – Ostrava – Brno – Wien</p> <p>Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava</p> <p>Katowice – Bielsko-Biala – 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>	
Grenzüberschreitende Verbindungen	<p>Katowice/Opole – Ostrava – Brno</p> <p>Katowice – Žilina</p> <p>Bratislava – Wien</p> <p>Graz – Maribor</p> <p>Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana</p>	Eisenbahn
	<p>Katowice – Žilina</p> <p>Brno – Wien</p>	Straße
Fehlende Verbindungen	<p>Gloggnitz – Mürzzuschlag: Semmering-Basistunnel</p> <p>Graz – Klagenfurt: Koralm-Bahnstrecke und -tunnel</p> <p>Koper – Divača</p>	Eisenbahn

Kernnetzkorridor "Mittelmeer"		
Strecke	<p>Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona</p> <p>Madrid – Valencia – Sagunto – Teruel – Zaragoza</p> <p>Sevilla – Bobadilla – Murcia</p> <p>Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona</p> <p>Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille – Genova/Lyon – La Spezia/Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest</p> <p>Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – Grenze UA</p>	
Grenzüber-schreitende Verbindungen	Barcelona – Perpignan	Eisenbahn
	Lyon – Torino: Basistunnel und Anschlussstrecken	
	Nice – Ventimiglia	
	Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana	
	Ljubljana – Zagreb	
	Zagreb – Budapest	
	Budapest – Miskolc – Grenze UA	
	Lendava – Letenye	Straße
	Vásárosnamény – Grenze UA	
Fehlende Verbindungen	Almería – Murcia	Eisenbahn
	Interoperable Strecken auf der iberischen Halbinsel, die nicht dem UIC-Lichttraumprofil entsprechen	
	Perpignan – Montpellier	
	Koper – Divača	
	Rijeka – Zagreb	
	Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/Trieste	Binnenwasserstraßen

Kernnetzkorridor "Nordsee – Ostsee"		
Strecke	Luleå – Helsinki – Tallinn – Riga Ventspils – Riga Riga – Kaunas Klaipeda – Kaunas – Vilnius Kaunas – Warszawa Grenze BY – Warszawa – Łódź/Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg – Kiel Łódź – Katowice/Wrocław Grenze UA – Rzeszów – Katowice – Wrocław – Falkenberg – Magdeburg Szczecin/Świnoujście – Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht Utrecht – Amsterdam Utrecht – Rotterdam – Antwerpen Hannover – Köln – Antwerpen	
Grenzüberschreitende Verbindungen	Tallinn – Riga – 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
Fehlende Verbindungen	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	

Kernnetzkorridor "Nordsee – Mittelmeer"		
Strecke	<p>Belfast – Dublin – Shannon Foynes/Cork</p> <p>Shannon Foynes/Dublin/Cork – Le Havre/Calais/Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam</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> <p>Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille</p> <p>Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel</p> <p>Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Calais/Dunkerque/Lille – Paris– Rouen– Le Havre</p>	
Grenzüberschreitende Verbindungen	Brussel/Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	Eisenbahn
	Terneuzen – Gent	Binnenwasserstraßen
	Seine-Escaut-Netz und zugehörige Seine-, Escaut- und Meuse-Flusseinzugsgebiete	
	Rhein-Schelde-Korridor	
Fehlende Verbindungen	Albertkanaal/Canal Albert und Kanal Bocholt-Herentals	Binnenwasserstraßen
	Dunkerque – Lille	

Kernnetzkorridor "Orient/Östliches Mittelmeer"		
Strecke	<p>Hamburg – Berlin</p> <p>Rostock – Berlin – Dresden</p> <p>Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden</p> <p>Dresden – Ústí nad Labem – Melnik/Praha – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolin</p> <p>Kolin – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia</p> <p>Sofia – Grenze RS/Grenze FYROM</p> <p>Sofia – Plovdiv – Burgas/Grenze TR</p> <p>TR border – Alexandroupoli – Kavala – Thessaloniki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa</p> <p>Grenze FYROM – Thessaloniki</p> <p>Sofia – Thessaloniki – Athina – Piraeus/Ikonio – Heraklion – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia/Larnaka</p> <p>Athina – Patras/Igoumenitsa</p>	
Grenzüberschreitende Verbindungen	Dresden – Praha/Kolín	Eisenbahn
	Wien/Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara	
	Craiova – Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki	
	Sofia – Grenze RS/Grenze FYROM	
	Grenze TR – Alexandroupoli	
	Grenze FYROM – Thessaloniki	
	Ioannina – Kakavia (Grenze AL)	Straße
	Drobeta Turnu Severin/Craiova – Vidin – Montana	
	Sofia – Grenze RS	
	Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Binnenwasserstraßen

Fehlende Verbindungen	Igoumenitsa – Ioannina	Eisenbahn
	Praha – Brno	
	Thessaloniki – Kavala – Alexandroupoli	
	Timișoara – Craiova	

Kernnetzkorridor "Rhein – Alpen"		
Strecke	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	
Grenzüber-schreitende Verbindungen	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	Eisenbahn
	Karlsruhe – Basel	
	Milano/Novara – Grenze CH	
	Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	Binnenwasserstraßen
Fehlende Verbindungen	Genova – Tortona/Novi Ligure	Eisenbahn
	Zeebrugge – Gent	

Kernnetzkorridor "Rhein – Donau"		
Strecke	<p>Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz</p> <p>Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz</p> <p>München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Prerov – Žilina – Košice – Grenze UA</p> <p>Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar</p> <p>Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova – Bucureşti – Constanta – Sulina</p>	
Grenzüberschreitende Verbindungen	München – Praha	Eisenbahn
	Nürnberg – Plzeň	
	München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	
	Strasbourg – Kehl – Appenweier	
	Hranice – Žilina	
	Košice – Grenze UA	
	Wien – Bratislava/Budapest	
	Bratislava – Budapest	
	Békéscsaba – Arad – Timișoara	
	Danube (Kehlheim - Constanța/Midia/Sulina) and the related Váh, Sava and Tisza river basins	Binnenwasserstraßen
Zlín – Žilina	Straße	
Fehlende Verbindungen	Stuttgart – Ulm	Eisenbahn
	Salzburg – Linz	
	Craiova – Bucureşti	
	Sighișoara – Predeal	

Kernnetzkorridor "Skandinavien – Mittelmeer"		
Strecke	<p>Grenze RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro(Hallsberg)/Linköping – Malmö</p> <p>Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm/Örebro(Hallsberg)</p> <p>Oslo – Goteburg – 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/Marsaxlokk</p> <p>Cagliari – Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta/Marsaxlokk</p>	
Grenzüberschreitende Verbindungen	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

Indikative Liste grenzüberschreitender Verbindungen des Gesamtnetzes

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
Breda – Venlo – Viersen – Duisburg	Eisenbahn
Antwerpen – Duisburg	Eisenbahn
Mons – Valenciennes	Eisenbahn
Gent – Terneuzen	Eisenbahn
Heerlen – Aachen	Eisenbahn
Groningen – Bremen	Eisenbahn
Stuttgart – Grenze CH	Eisenbahn
Gallarate/Sesto Calende – 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 – Celldömölk – Győr	Eisenbahn
Neumarkt-Kallham – Mühldorf	Eisenbahn
Bernsteinkorridor PL–SK–HU	Eisenbahn

Via-Carpathia-Korridor Grenze BY/UA–PL–SK–HU–RO	Straße
Focşani – Grenze MD	Straße
Budapest – 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 und deren Einbeziehung durch Energiespeicheranlagen erleichtern.

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 der Richtlinie [(EU) 2018/XXXX des Europäischen Parlaments und des Rates (Erneuerbare-Energien-Richtlinie)] vorgesehen;
- (b) es bewirkt Kosteneinsparungen bei der Einführung erneuerbarer Energien oder Vorteile im Hinblick auf die Systemintegration, Versorgungssicherheit oder Innovation;
- (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 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) Verringerung der Luftverschmutzung und sonstiger lokaler Verschmutzung,
- (g) Innovation.

4. Verfahren

Projektträger, 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 Projektträger 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 Mitgliedstaaten werden an der Beschlussfassung über die Liste ausgewählter grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien beteiligt und erhalten zu allen eingereichten Projektvorschlägen die folgenden Informationen:

- eine Bestätigung, dass die Förderfähigkeits- und Auswahlkriterien für alle Projekte erfüllt sind;
- Informationen über den Kooperationsmechanismus, der für ein Projekt gewählt wurde, und Informationen darüber, inwieweit ein Projekt von einem oder mehreren Mitgliedstaaten unterstützt wird;
- eine Beschreibung des Projektziels einschließlich der voraussichtlichen Kapazität (in kW) und, soweit verfügbar, der Erzeugung erneuerbarer Energie (in kWh pro Jahr) sowie Angabe der Gesamtkosten des Projekts und der förderfähigen Kosten in EUR;
- Informationen über den voraussichtlichen Zusatznutzen für die EU gemäß Nummer 2 Buchstabe b dieses Anhangs und über die voraussichtlichen Kosten, den voraussichtlichen Nutzen und den voraussichtlichen Zusatznutzen für die EU gemäß Nummer 2 Buchstabe c dieses Anhangs.

Die Kommission nimmt die endgültige Liste ausgewählter grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien mittels eines delegierten Rechtsakts auf der Grundlage eines von den Mitgliedstaaten vorgeschlagenen und in der zuständigen Gruppe gebilligten Entwurfs der Liste an und veröffentlicht die Liste ausgewählter grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien auf ihrer Website.

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

Im Zuge der Auswahl grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien strebt die Kommission eine angemessene geografische Ausgewogenheit bei der Ermittlung solcher Projekte an. 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 beruhte, 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 werden³¹.
- 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 steigern³².

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:

³¹ 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.

³² Siehe auch die Mitteilung der Kommission zum Aktionsplan für digitale Bildung, COM(2018) 22 final.

- 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 Rates³³ 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.

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

³³ 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).

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.

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 sollen³⁴, beinhalten die Maßnahmen zum Aufbau einer unterbrechungsfreien Netzabdeckung mit 5G-Systemen nach Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe c in einem ersten Schritt Maßnahmen für CAM³⁵-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.

Kernnetzkorridor "Atlantik"	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Porto-Vigo and Merida-Evora und Aveiro – Salamanca
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Metz – Paris – Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lissabon Bilbao – Madrid – Lissabon
Kernnetzkorridor "Ostsee – Adria"	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	–
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Gdansk – Warschau – Brno – Wien – Graz – Ljubljana – Koper – Trieste

³⁴ Konnektivität für einen wettbewerbsfähigen digitalen Binnenmarkt – Hin zu einer europäischen Gigabit-Gesellschaft, COM(2016) 587.

³⁵ Vernetzte und automatisierte Mobilität.

Kernnetzkorridor "Mittelmeer"	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	–
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Budapest – Zagreb – Ljubljana / Rijeka / Split
Kernnetzkorridor "Nordsee – Ostsee"	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Warschau – Kaunas – Vilnius/Klaipėda
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Tallinn – Riga – Kaunas – Grenze LT/PL – Warschau Grenze BY/LT – Vilnius – Kaunas – Klaipėda
Kernnetzkorridor "Nordsee – Mittelmeer"	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Metz – Merzig – Luxemburg Rotterdam – Antwerpen – Eindhoven
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lille – Paris Brüssel – Metz – Basel Mulhouse – Lyon – Marseille
Kernnetzkorridor "Orient/Östliches Mittelmeer"	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Sofia – Thessaloniki – Belgrad
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Berlin – Prag – Brno – Bratislava – Košice Timisoara – Sofia – Grenze TR Sofia – Thessaloniki – Athen

Kernnetzkorridor "Rhein – Alpen"	
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
Kernnetzkorridor "Rhein – Donau"	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	–
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Frankfurt (M) – Passau – Wien – Bratislava – Budapest – Osijek - Vukovar - Bucharest – Constanta Karlsruhe – München – Salzburg – Wels Frankfurt (Main) – Straßburg
Kernnetzkorridor "Skandinavien – Mittelmeer"	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Oulu – Tromsø Oslo – Stockholm – Helsinki
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
Via Carpathia	Klaipėda – Kaunas - Elk – Białystok – Lublin – Rzeszów - Barwinek