



Rat der
Europäischen Union

062988/EU XXVII. GP
Eingelangt am 01/06/21

Brüssel, den 1. Juni 2021
(OR. en)

6115/21

Interinstitutionelles Dossier:
2018/0228(COD)

TRANS 72
FIN 107
CADREFIN 61
POLGEN 22
REGIO 18
ENER 39
TELECOM 59
COMPET 98
MI 85
ECO 24
CODEC 186

GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

Betr.: Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf den Erlass einer VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014

6115/21

AMM/mfa

TREE.2

DE

VERORDNUNG (EU) 2020/...
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom ...

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf die Artikel 172 und 194,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren³,

¹ ABl. C 440 vom 6.12.2018, S. 191.

² ABl. C 461 vom 21.12.2018, S. 173.

³ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 17. April 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Um zu einem intelligenten, nachhaltigen und inklusiven Wachstum zu gelangen, die Schaffung von Arbeitsplätzen zu fördern und langfristige Dekarbonisierungsverpflichtungen zu erfüllen, braucht die Union moderne, multimodale und leistungsstarke Infrastrukturen in den Sektoren Verkehr, Energie und Digitales, die zur Verbindung und zur Integration der Union und aller ihrer Inseln und Regionen – einschließlich ihrer abgelegenen Gebiete, Gebiete in äußerster Randlage, Randgebiete, Berggebiete und dünn besiedelten Gebiete – 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 und nachhaltigeren sozialen Marktwirtschaft und zur Bekämpfung des Klimawandels beitragen.
- (2) Die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) soll Investitionen im Bereich der transeuropäischen Netze beschleunigen und eine Hebelwirkung für Finanzmittel sowohl aus dem öffentlichen als auch aus dem privaten Sektor erzeugen sowie gleichzeitig die Rechtssicherheit steigern und den Grundsatz der Technologieneutralität wahren. Die CEF sollte es ermöglichen, Synergien zwischen den Sektoren Verkehr, Energie und Digitales optimal zu nutzen, um so die Wirksamkeit der Maßnahmen der Union zu steigern und die Durchführungskosten möglichst gering zu halten.

- (3) Die CEF sollte ferner einen Beitrag zu den Maßnahmen der Union gegen den Klimawandel leisten sowie ökologisch und sozial nachhaltige Projekte, gegebenenfalls einschließlich Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel, unterstützen. Insbesondere sollte die CEF einen größeren Beitrag zur Verwirklichung der Ziele des im Rahmen des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen geschlossenen Übereinkommens von Paris¹ (im Folgenden „Übereinkommen von Paris“) sowie zur Erreichung der Klima- und Energieziele für 2030 und des langfristigen Dekarbonisierungsziels leisten.
- (4) Im Rahmen der CEF sollte ein hohes Maß an Transparenz gewährleistet und für eine öffentliche Konsultation im Einklang mit dem anwendbaren Unionsrecht sowie dem nationalen Recht gesorgt werden.

¹ ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4.

(5) Angesichts der großen Bedeutung, die der Bewältigung des Klimawandels entsprechend den Zusagen der Union zukommt, das Übereinkommen von Paris umzusetzen und die Ziele der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung zu verwirklichen, soll die vorliegende Verordnung dazu beitragen, den Klimaschutz systematisch einzubeziehen und zur Erfüllung des allgemeinen Ziels führen, mindestens 30 % der Haushaltsausgaben der Union für die Unterstützung der Klimaschutzziele zu verwenden. Darüber hinaus sollte die vorliegende Verordnung dazu beitragen, dass das Ziel, 7,5 % der jährlichen Ausgaben im Rahmen des mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) 2021-2027 für Biodiversitätsziele im Jahr 2024 und 10 % der jährlichen Ausgaben im Rahmen des MFR 2021-2027 für Biodiversitätsziele in den Jahren 2026 und 2027 bereitzustellen, wobei den bestehenden Überschneidungen zwischen Klima- und Biodiversitätszielen Rechnung zu tragen ist. Durch ihre Maßnahmen sollte die CEF einen Beitrag in Höhe von 60 % ihrer Gesamtfinanzausstattung zur Verwirklichung der Klimaschutzziele leisten, wobei unter anderem die folgenden Koeffizienten zugrunde gelegt werden: i) 100 % für Ausgaben für Eisenbahninfrastruktur, Ladeinfrastruktur, alternative und nachhaltige Kraftstoffe, umweltfreundlichen Stadtverkehr, Stromübertragung, Stromspeicherung, intelligente Stromnetze, CO₂-Transport und erneuerbare Energien; ii) 40 % für Binnenschifffahrt und multimodalen Verkehr sowie Gasinfrastruktur, sofern dadurch eine verstärkte Nutzung der erneuerbaren Energieträger Wasserstoff oder Biomethan ermöglicht wird. Die angewandten detaillierten Koeffizienten zur Verfolgung klimabezogener Ausgaben sollten gegebenenfalls den Koeffizienten in Anhang I der Verordnung (EU) 2021/... des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁺ entsprechen. Entsprechende Maßnahmen werden im Zuge der Vorbereitung und Durchführung der CEF ermittelt und im Zuge der entsprechenden Bewertungen und Überprüfungen 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 der CEF gefördert werden, gegebenenfalls einem Verfahren zur Sicherung der Klimaverträglichkeit unterzogen werden, das den Leitlinien entspricht, die von der Kommission in Abstimmung mit den für andere Unionsprogramme entwickelten Leitlinien aufgestellt werden sollten.

¹ Verordnung (EU) 2021/... des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... mit gemeinsamen Bestimmungen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds Plus, den Kohäsionsfonds und den Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds sowie mit Haushaltsvorschriften für diese Fonds und für den Asyl-, Migrations- und Integrationsfonds, den Fonds für die innere Sicherheit und das Instrument für finanzielle Hilfe im Bereich Grenzverwaltung und Visumspolitik (Abl.).

⁺ Abl.: Bitte im Text die Nummer der Verordnung in Dokument ST06674/21 (2018/0196 (COD)) einfügen und die zugehörige Fußnote vervollständigen.

- (6) Gemäß Artikel 8 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) hat die Union bei allen ihren Tätigkeiten darauf hinzuwirken, Ungleichheiten zu beseitigen und die Gleichstellung von Männern und Frauen zu fördern. Die Gleichstellung der Geschlechter, gleiche Rechte und Chancen für alle sowie die systematische Einbeziehung dieser Ziele in alle Politikbereiche sollten während der gesamten Bewertung, Vorbereitung, Durchführung und Überwachung der CEF berücksichtigt und gefördert werden.
- (7) Zur Erfüllung der Berichterstattungspflichten über die Verwendung von Unionsmitteln zur Unterstützung von Maßnahmen, die zur Verwirklichung der Ziele der Richtlinie (EU) 2016/2284 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ ergriffen werden, sollten die nach der genannten Richtlinie getätigten Ausgaben zur Verringerung der Luftsabstoffemissionen verfolgt werden.
- (8) Ein wichtiges Ziel der CEF besteht darin, größere Synergien und Komplementarität zwischen den Sektoren Verkehr, Energie und Digitales zu erzielen. Dazu sollte die CEF die Möglichkeit vorsehen, Arbeitsprogramme für besondere Förderbereiche wie beispielsweise die vernetzte und automatisierte Mobilität oder nachhaltige alternative Kraftstoffe aufzustellen. Digitale Kommunikation zu ermöglichen, könnte ein fester Bestandteil eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse im Bereich Energie und Verkehr sein. Darüber hinaus sollte die CEF die Möglichkeit zulassen, innerhalb jedes Sektors bestimmte Synergieelemente aus einem anderen Sektor als förderfähig zu betrachten, sofern sich dadurch der sozioökonomische Nutzen der Investition erhöht. Die Gewährungskriterien für die Auswahl der Maßnahmen sowie eine höhere Kofinanzierung sollten Anreize für Synergien zwischen den Sektoren bieten.

¹ Richtlinie (EU) 2016/2284 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftsabstoffe, zur Änderung der Richtlinie 2003/35/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2001/81/EG (ABl. L 344 vom 17.12.2016, S. 1).

- (9) Mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ werden Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) (im Folgenden „TEN-V-Leitlinien“) festgelegt, in denen die Infrastrukturen des TEN-V angegeben, die von ihnen zu erfüllenden Anforderungen aufgeführt und Maßnahmen für die Verwirklichung des TEN-V festgelegt sind. Insbesondere sehen die TEN-V-Leitlinien bis 2030 die Fertigstellung des Kernnetzes durch die Schaffung neuer Infrastrukturen und die umfassende Modernisierung und Sanierung bestehender Infrastrukturen vor, die zur Sicherstellung der Kontinuität des Netzes erforderlich sind.
- (10) Um für eine Anbindung in der gesamten Union zu sorgen, sollten Maßnahmen, die zur Entwicklung von durch die CEF finanzierten Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Verkehrssektor beitragen, auf der Komplementarität aller Verkehrsträger aufbauen, um effiziente, miteinander verbundene und multimodale Netze bereitzustellen. Dies sollte auch Straßen in den Mitgliedstaaten einschließen, in denen noch erheblicher Investitionsbedarf bezüglich der Fertigstellung des TEN-V-Kernstraßennetzes besteht.

¹ 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).

- (11) Gemäß Artikel 193 Absatz 2 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ (im Folgenden "Haushaltsoordnung") kann eine Finanzhilfe für eine bereits begonnene Maßnahme gewährt werden, wenn der Antragsteller nachweisen kann, dass die Maßnahme noch vor der Unterzeichnung einer Finanzhilfevereinbarung anlaufen musste. Die vor dem Zeitpunkt der Einreichung des Finanzhilfeantrags entstandenen Kosten sind jedoch nur in hinreichend begründeten Ausnahmefällen förderfähig. Damit jegliche Unterbrechung der Unterstützung durch die Union, die den Interessen der Union abträglich sein könnte, vermieden wird, sollte es, für einen begrenzten Zeitraum zu Beginn der Laufzeit des MFR 2021–2027 möglich sein, bereits ab dem 1. Januar 2021 entstandene Kosten für die nach der vorliegenden Verordnung geförderten Maßnahmen als förderfähig zu erachten, auch wenn diese vor der Finanzhilfeantragsstellung entstanden sind.
- (12) Zur Erfüllung der in den TEN-V-Leitlinien festgelegten Ziele müssen die laufenden TEN-V-Projekte sowie die grenzüberschreitenden Verbindungen und die fehlenden Verbindungen vorrangig gefördert werden, und es muss gegebenenfalls sichergestellt werden, dass die geförderten Maßnahmen mit den gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 erstellten Korridor-Arbeitsplänen und mit der Entwicklung des Gesamtnetzes in Bezug auf Leistungsfähigkeit und Interoperabilität im Einklang stehen.

¹ Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2018 über die Haushaltsoordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1296/2013, (EU) Nr. 1301/2013, (EU) Nr. 1303/2013, (EU) Nr. 1304/2013, (EU) Nr. 1309/2013, (EU) Nr. 1316/2013, (EU) Nr. 223/2014, (EU) Nr. 283/2014 und des Beschlusses Nr. 541/2014/EU sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 (Abl. L 193 vom 30.7.2018, S. 1).

- (13) Insbesondere erfordert die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 festgelegte durchgehende Ausrüstung mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) im Kernnetz bis 2030, die Unterstützung auf Unionsebene aufzustocken und Anreize für die Beteiligung privater Investoren zu bieten.
- (14) Darüber hinaus ist die Anbindung von Flughäfen an das TEN-V-Kernnetz eine wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Fertigstellung des TEN-V-Kernnetzes und für die Gewährleistung einer effektiven Intermodalität. Daher sollten solche Anbindungen Priorität erhalten, soweit sie noch nicht vorhanden sind.
- (15) Für die Durchführung grenzüberschreitender Maßnahmen ist hinsichtlich 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, ein Gemeinschaftsunternehmen, einen bilateralen Rechtsrahmen, einen Rahmen auf der Grundlage eines Durchführungsrechtsakts nach Artikel 47 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 oder eine andere Form der Zusammenarbeit nachgewiesen werden. Die Schaffung integrierter Verwaltungsstrukturen, einschließlich Gemeinschaftsunternehmen, sollte gefördert werden, auch durch einen höheren Kofinanzierungssatz.
- (16) Durch die Straffung der derzeit in Entwicklung befindlichen Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des TEN-V sollte eine effizientere Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich Verkehr unterstützt werden.

- (17) Um den zunehmenden Verkehrsflüssen und der Entwicklung des TEN-V Rechnung zu tragen, sollte die Streckenführung der Kernnetzkorridore und ihrer vorermittelten Abschnitte angepasst werden. Solche Anpassungen der Kernnetzkorridore sollten die Fertigstellung des Kernnetzes bis 2030 nicht beeinträchtigen, die Abdeckung der Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten mit Korridoren verbessern und verhältnismäßig sein, um die Kohärenz und Effizienz bei 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 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 vorgesehenen Überprüfung der Verwirklichung des Kernnetzes berücksichtigt werden. Bei der Überprüfung sollten regionale grenzüberschreitende Schienenverbindungen im TEN-V, die stillgelegt oder abgebaut wurden, sowie andere Veränderungen im Gesamtnetz und die Auswirkungen des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Union berücksichtigt werden.
- (18) Es ist notwendig, öffentliche und private Investitionen in alle Verkehrsträger zugunsten einer intelligenten, interoperablen, nachhaltigen, multimodalen, inklusiven, barrierefreien, sicheren und geschützten Mobilität in der gesamten Union voranzutreiben. In ihrer Mitteilung vom 31. Mai 2017 mit dem Titel „Europa in Bewegung – Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle“ stellte die Kommission 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 Arbeitnehmer zu gewährleisten. Diese Initiativen sollten von der Union – soweit dies zweckmäßig ist – im Rahmen der CEF finanziell unterstützt werden.

(19) In den TEN-V-Leitlinien ist in Bezug auf neue Technologien und Innovation bestimmt, dass das TEN-V eine Dekarbonisierung bei allen Verkehrsträgern ermöglichen soll, indem die Energieeffizienz und die Verwendung alternativer Kraftstoffe unter Einhaltung des Grundsatzes der Technologieneutralität gefördert werden. Die Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹ hat einen gemeinsamen Rahmen für Maßnahmen zum Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe für alle Verkehrsträger in der Union geschaffen, um die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen so weit wie möglich zu verringern und die Umwelt- und Klimaauswirkungen des Verkehrs zu mindern. Die genannte Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten ferner, dafür zu sorgen, dass bis zum 31. Dezember 2025 öffentlich zugängliche Ladestationen oder öffentlich zugängliche Tankstellen zur Verfügung gestellt werden. Wie die Kommission in ihrer Mitteilung vom November 2017 mit dem Titel „Verwirklichung emissionsarmer Mobilität – Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, seine Bürger stärkt und seine Industrie und Arbeitnehmer verteidigt“ dargelegt hat, ist ein umfassendes Maßnahmenpaket zur Förderung der emissionsarmen Mobilität erforderlich, das auch finanzielle Unterstützung einschließt, wenn die Marktbedingungen keine ausreichenden Anreize bieten.

¹ 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).

- (20) Im Zusammenhang mit ihrer Mitteilung vom 17. Mai 2018 mit dem Titel „Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich“ hob die Kommission hervor, dass automatisierte Fahrzeuge und fortgeschrittene Konnektivitätssysteme dazu führen werden, dass Fahrzeuge sicherer werden, leichter geteilt werden können und für alle Bürger, einschließlich derjenigen, die wie ältere Menschen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität 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 die Änderung der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ vor.

¹ Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. L 319 vom 29.11.2008, S. 59).

- (21) Um den Abschluss von Verkehrsprojekten in weniger entwickelten Teilen des Netzes zu verbessern, sollte eine Zuweisung aus dem durch die Verordnung (EU) 2021/... des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁺ geregelten Kohäsionsfonds auf die CEF 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 Zuweisung an förderfähige Projekte für 70 % der übertragenen Mittel die nationalen Zuweisungen innerhalb des Kohäsionsfonds eingehalten werden. Die verbleibenden 30 % der übertragenen Mittel sollten auf wettbewerblicher Grundlage für die größtmögliche Anzahl an Projekten in jenen Mitgliedstaaten zugewiesen werden, die für eine Finanzierung aus dem Kohäsionsfonds in Betracht kommen, wobei grenzüberschreitende und fehlende Verbindungen Priorität haben sollten. Die Mitgliedstaaten sollten gleichbehandelt werden, und den aus dauerhaften geografischen Schwachstellen resultierenden Nachteilen sollte gebührend Rechnung getragen werden. Die Kommission sollte Mitgliedstaaten, die für eine Finanzierung aus dem Kohäsionsfonds in Betracht kommen, bei ihren Anstrengungen zur Entwicklung einer angemessenen Anzahl förderfähiger Projekte unterstützen, insbesondere durch die Stärkung der institutionellen Kapazität der betreffenden öffentlichen Verwaltungen.
- (22) In seinen Schlussfolgerungen vom 21. Juli 2020 ist der Europäische Rat übereingekommen, dass im breiteren Kontext des MFR 2021-2027 ein Betrag von 1 384 000 000 EUR (zu Preisen von 2018) aus der CEF für die Fertigstellung fehlender wichtiger grenzüberschreitender Eisenbahnverbindungen zwischen Kohäsionsländern verwendet werden soll, um das Funktionieren des Binnenmarkts zu unterstützen, und dass für diesen Betrag die Kofinanzierungsregeln für die Mittelübertragung vom Kohäsionsfonds auf die CEF gelten müssen.

¹ Verordnung (EU) 2021/... des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und den Kohäsionsfonds (ABl.).

⁺ ABl.: Bitte im Text die Nummer der Verordnung in Dokument ST6168/21 (2018/0197 (COD)) einfügen und die zugehörige Fußnote vervollständigen.

- (23) Im Anschluss an die Gemeinsame Mitteilung vom 10. November 2017 mit dem Titel „Die militärische Mobilität in der Europäischen Union verbessern“ wurde in der Gemeinsamen Mitteilung vom 28. März 2018 über den Aktionsplan zur militärischen Mobilität herausgestellt, dass die Verkehrsinfrastrukturpolitik eine klare Chance bietet, die Synergien zwischen dem Verteidigungsbedarf und dem TEN-V zu stärken, wobei das übergeordnete Ziel ist, die militärische Mobilität in der gesamten Union unter Berücksichtigung der geografischen Ausgewogenheit und des potenziellen Nutzens für den Katastrophenschutz zu verbessern. Im Einklang mit dem Aktionsplan zur militärischen Mobilität prüfte und bestätigte der Rat im Jahr 2018 die militärischen Anforderungen in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur und ermittelten die Dienststellen der Kommission im Jahr 2019, welche Teile des TEN-V für eine Doppelnutzung geeignet sind und welche bestehenden Infrastrukturen modernisiert werden müssen. Die Unionsförderung für Projekte mit Doppelnutzung sollte im Rahmen der CEF auf der Grundlage von Arbeitsprogrammen erfolgen, wobei die geltenden Anforderungen, die im Aktionsplan zur militärischen Mobilität festgelegt werden, und jeder weiteren indikativen Liste vorrangiger Projekte, die von den Mitgliedstaaten im Einklang mit dem genannten Aktionsplan festgelegt werden, berücksichtigt werden.
- (24) In den TEN-V-Leitlinien wird anerkannt, dass das Gesamtnetz die Erreichbarkeit und Anbindung aller Inseln und Regionen in der Union, auch der abgelegenen Gebiete und der Gebiete in äußerster Randlage, sicherstellt. In ihrer Mitteilung vom 24. Oktober 2017 mit dem Titel „Eine verstärkte und erneuerte Partnerschaft mit den Gebieten in äußerster Randlage der EU“ hob die Kommission ferner die besonderen Verkehrs- und Energiebedürfnisse sowie digitalen Bedürfnisse der Regionen in äußerster Randlage und die Notwendigkeit einer angemessenen Unionsförderung zur Deckung dieses Bedarfs – auch im Rahmen der CEF durch Anwendung von Kofinanzierungssätzen bis höchstens 70 % – hervor.

(25) Angesichts der erheblichen Investitionen, die für Fortschritte bei der 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, der die Sichtbarkeit der Verkehrsprojektplanung und die Kohärenz zwischen den einschlägigen Unionsprogrammen, insbesondere der CEF, dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), dem Kohäsionsfonds und dem Programm „InvestEU“, verstärken würde. Dabei sollten – soweit zutreffend – insbesondere die grundlegenden Voraussetzungen berücksichtigt werden, die in Anhang IV der Verordnung (EU) 2021/...⁺ im Einzelnen festgelegt sind.

⁺ ABI.: Bitte im Text die Nummer der Verordnung in Dokument ST06674/21 (2018/0196 (COD)) einfügen.

- (26) Die Verordnung (EU) Nr. 347/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ legt die Prioritäten der transeuropäischen Energieinfrastrukturen 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 Förderfähigkeitskriterien für eine finanzielle Unterstützung solcher Projekte durch die Union. Die Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Einklang mit der genannten Verordnung wird weiterhin dem Grundsatz „energy efficiency first“ folgen, indem Projekte anhand von Energiebedarfsszenarien bewertet werden, die vollständig mit den energie- und klimapolitischen Zielen der Union im Einklang stehen.
- (27) In der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates² wird unterstrichen, dass es notwendig ist, einen Regulierungsrahmen zu schaffen, der die verstärkte Nutzung von Unionsmitteln ermöglicht, wobei ausdrücklich auf Maßnahmen zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien verwiesen wird.

¹ 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).

² Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82).

- (28) Wenngleich die Fertigstellung der Netzinfrastruktur weiterhin Priorität hat, um die Entwicklung erneuerbarer Energien zu verwirklichen, spiegeln die Einbindung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien und die Entwicklung eines intelligenten und effizienten Energiesystems, das Speicher- und Laststeuerungslösungen zur Aufrechterhaltung des Netzgleichgewichts umfasst, den im Rahmen des Pakets „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 tragen sie dem veränderten politischen Kontext mit ehrgeizigen langfristigen Dekarbonisierungszielen Rechnung, wobei ein gerechter und angemessener Übergang sicherzustellen ist.
- (29) Innovative Infrastrukturtechnologien, die den Übergang zu emissionsarmen Energie- und Mobilitätssystemen ermöglichen und die Versorgungssicherheit bei gleichzeitiger Ausrichtung auf eine größere Unabhängigkeit in der Energieversorgung der Union erhöhen, sind angesichts der Dekarbonisierungsagenda der Union unverzichtbar. So betonte die Kommission in ihrer Mitteilung vom 23. November 2017 mit dem Titel „Stärkung der europäischen Energienetze“ insbesondere, dass angesichts einer bis 2030 zur Hälfte aus erneuerbaren Energiequellen erfolgenden Stromerzeugung die Elektrizität eine zunehmende Rolle dabei spielen wird, die Dekarbonisierung von bisher von fossilen Brennstoffen dominierten Sektoren wie Verkehr, Industrie, Heizung und Kühlung voranzutreiben, und dass dementsprechend der Schwerpunkt der transeuropäischen Energieinfrastrukturpolitik auf Investitionen in Stromverbindungsleitungen, Stromspeicher, intelligente Netze und in die Gasinfrastruktur liegen muss. Im Hinblick auf die Dekarbonisierungsziele der Union, die Binnenmarktintegration und die Versorgungssicherheit sollten Technologien und Projekte, die zum Übergang zu einer emissionsarmen Wirtschaft beitragen, gebührend berücksichtigt werden und Priorität haben. Die Kommission wird sich bemühen, die Zahl der im Rahmen der CEF zu fördernden Projekte für grenzüberschreitende intelligente Netze und eine innovative Speicherung sowie den CO₂-Transport zu erhöhen.

(30) Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien haben den kosteneffizienten Einsatz erneuerbarer Energie in der Union und die Verwirklichung der verbindlichen Vorgabe für die Union, gemäß Artikel 3 der Richtlinie (EU) 2018/2001 im Jahr 2030 einen Anteil von Energie aus erneuerbaren Quellen von mindestens 32 % zu erreichen, zu ermöglichen, und haben einen Beitrag zur strategischen Akzeptanz innovativer Technologien im Bereich der erneuerbaren Energien zu leisten. Beispiele für förderfähige Technologien umfassen: die 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 Verkehr 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 der beteiligten Mitgliedstaaten angesiedelt sein, sofern die allgemeinen Kriterien nach Teil IV des Anhangs der vorliegenden Verordnung erfüllt sind.

- (31) Zur Unterstützung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien und der Marktakzeptanz von Projekten sollte die Kommission die Entwicklung von grenzüberschreitenden Projekten im Bereich der erneuerbaren Energien erleichtern. Im Energiesektor sollten die für grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien vorgesehenen ungenutzten Mittel bei fehlender ausreichender Marktakzeptanz von derartigen Projekten dazu verwendet werden, die Ziele der trans-europäischen Energienetze für Maßnahmen im Zusammenhang mit Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Verordnung (EU) Nr. 347/2013 zu verwirklichen, bevor eine mögliche Verwendung für den mit der Verordnung 2018/1999/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ eingerichteten Finanzierungsmechanismus der Union für erneuerbare Energien in Betracht gezogen wird.
- (32) Es ist erforderlich, Projekte im Zusammenhang mit intelligenten Stromnetzen zu unterstützen, die die Erzeugung, Verteilung oder den Verbrauch von Strom unter Einsatz eines Echtzeit-Systemmanagements miteinander verbinden und grenzüberschreitende Energieströme beeinflussen. Die Unterstützung solcher Projekte durch die CEF sollte auch der zentralen Rolle der intelligenten Netze bei der Energiewende Rechnung tragen und dazu beitragen, Finanzierungslücken zu überbrücken, die derzeit Investitionen zugunsten der groß angelegten Nutzung der Technologie der intelligenten Netze behindern.

¹ Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 663/2009 und (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU und 2013/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2009/119/EG und (EU) 2015/652 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (Abl. L 328 vom 21.12.2018, S. 1).

- (33) Im Zusammenhang mit der Unterstützung durch die Union sollte grenzüberschreitenden Energie-Verbundnetzen besondere Beachtung zukommen, einschließlich derjenigen, die erforderlich sind, um die in der Verordnung (EU) 2018/1999 festgelegten Ziele der Stromverbundvorgabe von 10 % bis 2020 und von 15 % bis 2030 zu erreichen. Die Einrichtung von Stromverbindungsleitungen ist ein wesentliches Element, um durch die verstärkte Einbindung erneuerbarer Energie in das Netz eine Integration der Märkte zu bewirken und die Isolation von Energiemarkten zu beenden und dadurch Nutzen aus deren unterschiedlichen Nachfrage- und Lieferportfolios sowie aus Offshore-Windnetzen und intelligenten Netzen zu ziehen und alle Länder in einen liquiden und wettbewerbsfähigen Energiemarkt zu integrieren.
- (34) Die Verwirklichung des digitalen Binnenmarkts hängt von den zugrunde liegenden digitalen Vernetzungsinfrastrukturen ab. Die Digitalisierung der Industrie der Union und die Modernisierung in Sektoren wie Verkehr, Energie, Gesundheitswesen und öffentliche Verwaltung hängen von einem universellen Zugang zu verlässlichen und erschwinglichen Netzen mit hoher und sehr hoher Kapazität ab. Die digitale Netzanbindung ist zu einem der entscheidenden Faktoren für die Überwindung wirtschaftlicher, sozialer und territorialer Klüfte geworden, der die Modernisierung der lokalen Wirtschaft und die Diversifizierung der wirtschaftlichen Tätigkeiten unterstützt. Der Interventionsbereich der CEF auf dem Gebiet der digitalen Vernetzungsinfrastrukturen sollte angepasst werden, um deren zunehmender Bedeutung für die Wirtschaft und die Gesellschaft insgesamt 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 Rates¹ aufzuheben.

¹ 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).

(35) In ihrer Mitteilung vom 14. September 2016 mit dem Titel „Konnektivität für einen wettbewerbsfähigen digitalen Binnenmarkt – Hin zu einer europäischen Gigabit-Gesellschaft“ (im Folgenden „Strategie für eine Gigabit-Gesellschaft“) legt die Kommission strategische Ziele für das Jahr 2025 im Hinblick auf die Optimierung der Investitionen in digitale Vernetzungsinfrastrukturen fest. Die Richtlinie (EU) 2018/1972 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ 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 und geringer Bevölkerungsdichte sowie verschiedener sozioökonomischer Faktoren der Netzausbau weiterhin kommerziell nicht tragfähig ist und ihm daher dringend größere Aufmerksamkeit zukommen muss. Die CEF sollte daher angepasst werden, damit sie einen Beitrag zur Verwirklichung derjenigen in der Strategie für eine Gigabit-Gesellschaft festgelegten strategischen Ziele leistet, mit denen zu einer zwischen ländlichem und städtischem Raum ausgewogenen Entwicklung beigetragen werden soll, und die Förderung des Aufbaus von Netzen mit sehr hoher Kapazität durch andere Programme, insbesondere den EFRE, den Kohäsionsfonds und das Programm „InvestEU“, ergänzt.

¹ Richtlinie (EU) 2018/1972 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Festlegung des Europäischen Kodex für die elektronische Kommunikation (Abl. L 321 vom 17.12.2018, S. 36).

- (36) 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 der CEF sollten allerdings vorrangig Maßnahmen unterstützt werden, die eine möglichst große Wirkung auf den digitalen Binnenmarkt erwarten lassen – u. a. wegen ihrer Übereinstimmung mit den in der Strategie für eine Gigabit-Gesellschaft genannten Zielen – sowie auf den digitalen Wandel der Wirtschaft und Gesellschaft, wobei ein festgestelltes Marktversagen und festgestellte Umsetzungshindernisse zu berücksichtigen sind.
- (37) 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 den Gebieten, in denen sie sich befinden, einschließlich ländlicher und dünn besiedelter Gebiete, beeinflussen können. Solche sozioökonomischen Schwerpunkte müssen als Vorreiter der Gigabit-Anbindung vorangehen, um Haushalten, Unternehmen und Kommunen in der Union Zugang zu den für sie besten Diensten und Anwendungen zu ermöglichen. Durch die CEF sollte die Anbindung dieser sozioökonomischen Schwerpunkte an Netze mit sehr hoher Kapazität, einschließlich 5G-Systemen und anderer moderner und zur Gigabit-Anbindung fähiger Anbindungen gefördert werden, um in den entsprechenden Bereichen möglichst große positive Auswirkungen auf die Wirtschaft und Gesellschaft insgesamt zu erzielen, auch durch die Schaffung einer größeren Nutzernachfrage nach Netzanbindung und nach Diensten.

- (38) Nicht 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 Internetanbindung eine wesentliche Rolle dabei spielen, der digitalen Kluft, Isolation und Abwanderung durch Verringerung der Kosten der Lieferung von Gütern und der Erbringung von Dienstleistungen entgegenzuwirken, und die Randlage teilweise auszugleichen. Eine hochwertige Internetanbindung ist eine Voraussetzung für neue wirtschaftliche Möglichkeiten wie die Präzisionslandwirtschaft oder die Entwicklung einer Bioökonomie in ländlichen Gebieten. Durch die CEF sollte dazu beigetragen werden, dass alle Haushalte in der Union – in ländlichen wie in 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. Mit den durch die CEF unterstützten Maßnahmen sollte ein Höchstmaß an Synergien erzielt werden, wobei dem Grad der Konzentration sozioökonomischer Schwerpunkte in einem bestimmten Gebiet und der Höhe der für eine Versorgung erforderlichen Finanzierung gebührend Beachtung geschenkt werden sollte. Darüber hinaus sollte im Rahmen der CEF eine umfassende Versorgung der Haushalte und Gebiete angestrebt werden, da es unwirtschaftlich ist, Lücken in einem bereits versorgten Gebiet im Nachhinein zu schließen.
- (39) Aufbauend auf dem Erfolg der Initiative „WiFi4EU“ sollte durch die CEF zudem weiterhin die Bereitstellung einer kostenlosen, sicheren und hochwertigen lokalen drahtlosen Internetanbindung in den Zentren des lokalen öffentlichen Lebens unterstützt werden, zu denen auch in öffentlichem Auftrag tätige Einrichtungen zählen wie 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.

- (40) Die digitale Infrastruktur ist ein wichtiges Sprungbrett für Innovation. Um maximale Wirkung zu entfalten, sollte die Finanzierung dieser Infrastruktur den Schwerpunkt der CEF bilden. Einzelne digitale Dienste und Anwendungen, wie etwa diejenigen, die verschiedene Distributed-Ledger-Technologien umfassen oder bei denen künstliche Intelligenz genutzt wird, sollten deshalb nicht in den Anwendungsbereich der CEF fallen und stattdessen gegebenenfalls im Rahmen anderer Instrumente, wie etwa des durch die Verordnung (EU) 2021/694 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ eingerichteten Programms „Digitales Europa“, berücksichtigt werden. Es ist auch wichtig, möglichst große Synergien zwischen unterschiedlichen Programmen zu erzielen.
- (41) Damit die erwarteten digitalen Dienste der nächsten Generation, z. B. die Dienste des „Internets der Dinge“, und digitale Anwendungen, von denen beträchtliche Vorteile für verschiedene Wirtschaftssektoren und die Gesellschaft insgesamt erhofft werden, wirtschaftlich tragfähig sein können, wird eine lückenlose grenzüberschreitende Abdeckung mit 5G-Systemen erforderlich sein, sodass Nutzer 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 der CEF als wichtige grenzüberschreitende Projekte betrachtet werden.

¹ Verordnung (EU) 2021/694 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 zur Aufstellung des Programms „Digitales Europa“ und zur Aufhebung des Beschlusses (EU) 2015/2240 (ABl. L 166 vom 11.5.2021, S. 1).

- (42) 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 ausschließlichen Wirtschaftszonen der Mitgliedstaaten – anbinden, ist notwendig, um die erforderliche Redundanz für so unverzichtbare Infrastrukturen zu gewährleisten, die Kapazität und Widerstandsfähigkeit der digitalen Netze der Union zu erhöhen und zum territorialen Zusammenhalt beizutragen. 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.
- (43) Maßnahmen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse auf dem Gebiet der digitalen Vernetzungsinfrastrukturen beitragen, sollten die für das jeweilige Projekt beste verfügbare und am besten geeignete Technik einsetzen, die optimale Ausgewogenheit zwischen dem neuesten Stand der Technik in Bezug auf Datendurchsatzkapazität, Übertragungssicherheit, Netzstabilität und Kosteneffizienz bietet. Solchen Einsätzen sollte unter Berücksichtigung der in der vorliegenden Verordnung festgelegten Kriterien durch Arbeitsprogramme Priorität eingeräumt werden. Die Errichtung von Netzen mit sehr hoher Kapazität kann auch passive Infrastrukturen umfassen, um den größtmöglichen sozioökonomischen und ökologischen Nutzen zu erreichen. Schließlich sollten bei der Festlegung der Prioritäten für Maßnahmen auch die potenziellen positiven Folgewirkungen auf die Netzanbindung berücksichtigt werden, 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.

- (44) Die Union hat ihre eigene satellitengestützte Ortungs-, Navigations- und Zeitgebungs-technik (PNT – Programme Galileo und EGNOS) und ihr eigenes Erdbeobachtungs- und Überwachungsprogramm (Copernicus) entwickelt. Die Programme Galileo und EGNOS und das Programm Copernicus bieten hochentwickelte Dienste an, die öffentlichen und privaten Nutzern große wirtschaftliche Vorteile bringen. Daher sollte jede im Rahmen der CEF finanzierte Verkehrs-, Energie- oder Digitalinfrastruktur, die PNT- oder Erdbeobachtungsdienste nutzt, technisch mit diesen Programmen kompatibel sein.
- (45) Die positiven Ergebnisse der 2017 im Rahmen des laufenden Programms eingeleiteten ersten Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für Mischfinanzierungsprojekte bestätigten die Bedeutung und den Mehrwert der Verwendung von Finanzhilfen der Union für Mischfinanzierungen mit Finanzierungsmitteln der Europäischen Investitionsbank oder nationaler Förderbanken oder anderer Entwicklungsförderungs- oder öffentlicher Finanzierungsinstitutionen sowie privater Finanzinstitute und privater Investoren, auch im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften. Mischfinanzierungen sollten dazu beitragen, private Investitionen anzuziehen und die Wirkung des Gesamtfinanzbeitrags des öffentlichen Sektors im Einklang mit den Zielen des Programms „InvestEU“ zu maximieren. Durch die CEF sollten daher auch weiterhin Maßnahmen unterstützt werden, die durch eine Kombination von Finanzhilfen der Union mit anderen Finanzierungsquellen finanziert werden können.
- (46) Im Verkehrssektor sollten die Beträge für Mischfinanzierungen 10 % des Betrags aus der Rubrik 1 Cluster 2 des MFR 2021-2027 nicht übersteigen. Es sollte möglich sein, Mischfinanzierungen zum Beispiel auf Maßnahmen im Zusammenhang mit der intelligenten, interoperablen, nachhaltigen, inklusiven, barrierefreien, sicheren und geschützten Mobilität anzuwenden.

- (47) Darüber hinaus sollen die mit der CEF verfolgten politischen Ziele auch mithilfe von Finanzierungsinstrumenten und Haushaltsgarantien im Rahmen der Politikbereiche des Programms „InvestEU“ angegangen werden. Die CEF-Maßnahmen sollten eingesetzt werden, um durch den Ausgleich von Marktversagen oder suboptimalen Investitionsbedingungen Investitionen in verhältnismäßiger Weise anzukurbeln, ohne private Finanzierungen zu duplizieren oder zu verdrängen, insbesondere im Falle von Maßnahmen, die nicht wirtschaftlich tragfähig sind, jedoch einen klaren Mehrwert für die Union aufweisen.
- (48) Um die integrierte Entwicklung des Innovationszyklus zu fördern, muss sichergestellt werden, 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 CEF erreicht werden, gegenseitig ergänzen. Hierzu muss durch Synergien mit dem durch die Verordnung (EU) 2021/695 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ eingerichteten Programm „Horizont Europa“ gewährleistet werden, dass der Forschungs- und Innovationsbedarf in den Sektoren Verkehr, Energie und Digitales innerhalb der Union im Zuge des strategischen Planungsprozesses von „Horizont Europa“ ermittelt und festgelegt wird. Außerdem muss durch Synergien mit „Horizont Europa“ gewährleistet werden, dass die CEF die groß angelegte Einführung und Verbreitung innovativer Technologien und Lösungen in den Sektoren Verkehr, Energie und digitale Infrastruktur, insbesondere solcher, die aus „Horizont Europa“ hervorgehen, unterstützt. Darüber hinaus muss durch Synergien mit „Horizont Europa“ gewährleistet werden, dass der Daten- und Informationsaustausch zwischen „Horizont Europa“ und der CEF erleichtert wird, indem beispielsweise Technologien aus „Horizont Europa“ herausgestellt werden, die eine hohe Marktreife aufweisen und mithilfe der CEF weiter ausgebaut werden könnten.

¹ Verordnung (EU) 2021/695 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. April 2021 über das Rahmenprogramm für Forschung und Innovation „Horizont Europa“ sowie über die Regeln für die Beteiligung und die Verbreitung der Ergebnisse und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1290/2013 und (EU) Nr. 1291/2013 (ABl. L 170 vom 12.5.2021, S. 1).

- (49) Die Laufzeit der CEF sollte sich nach der Laufzeit des MFR richten. Mit der vorliegenden Verordnung sollte eine Finanzausstattung für den gesamten Zeitraum 2021-2027 festgesetzt werden, die für das Europäische Parlament und den Rat im Rahmen des jährlichen Haushaltsverfahrens den vorrangigen Bezugsrahmen im Sinne der Nummer 18 der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 16. Dezember 2020 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Europäischen Kommission über die Haushaltsdisziplin, die Zusammenarbeit im Haushaltsbereich und die wirtschaftliche Haushaltsführung sowie über neue Eigenmittel, einschließlich eines Fahrplans für die Einführung neuer Eigenmittel¹ bilden soll.
- (50) Auf Unionsebene bildet das Europäische Semester für die wirtschaftspolitische Koordinierung den Rahmen, in dem die nationalen Reformprioritäten ermittelt und deren Umsetzung überwacht wird. Die Mitgliedstaaten entwickeln ihre eigenen mehrjährigen Investitionsstrategien, um diese Reformprioritäten zu fördern. Diese Strategien sollten zusammen mit den jährlichen nationalen Reformprogrammen vorgelegt werden, um vorrangige Investitionsprojekte, die mit nationalen oder Unionsmitteln, oder beidem, gefördert werden sollen, festzulegen und zu koordinieren. Ferner sollten sie dazu dienen, die Unionsmittel in kohärenter Weise einzusetzen und den Mehrwert der finanziellen Unterstützung, die je nach Bedarf vor allem aus dem EFRE, dem Kohäsionsfonds, der Europäischen Investitionsstabilisierungsfunktion, dem Programm „InvestEU“ und der CEF gewährt wird, zu maximieren. Die finanzielle Unterstützung sollte außerdem in einer Weise verwendet werden, die – soweit zutreffend – mit den Energie- und Klimaplänen der Union und der Mitgliedstaaten im Einklang steht.

¹ ABl. L433I vom 22.12.2020, S. 28.

- (51) Auf die vorliegende Verordnung finden die vom Europäischen Parlament und vom Rat gemäß Artikel 322 AEUV erlassenen horizontalen Haushaltsvorschriften Anwendung. Diese Vorschriften sind in der Haushaltsumordnung niedergelegt und regeln insbesondere das Verfahren für die Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans durch Finanzhilfen, Preisgelder, Auftragsvergabe und indirekten Haushaltsvollzug sowie die Kontrolle der Verantwortung der Finanzakteure. Die auf der Grundlage des Artikels 322 AEUV erlassenen Vorschriften enthalten auch eine allgemeine Konditionalitätsregelung zum Schutz des Haushalts der Union.
- (52) Die Arten der Finanzierung und die Methoden der Durchführung gemäß der vorliegenden Verordnung sollten danach ausgewählt werden, ob sie zur Verwirklichung der spezifischen Ziele der Maßnahmen und zur Erzielung von Ergebnissen geeignet sind, wobei insbesondere die Kontrollkosten, der Verwaltungsaufwand und das erwartete Risiko der Nichteinhaltung von Vorschriften zu berücksichtigen sind. Bei dieser Auswahl sollte auch die Verwendung von Pauschalbeträgen, Pauschalfinanzierungen und Kosten je Einheit sowie von nicht mit Kosten verknüpften Finanzierungen gemäß Artikel 125 Absatz 1 der Haushaltsumordnung geprüft werden.

- (53) Rechtsträger mit Sitz in der Union sollten soweit möglich auf Grundlage der Gegenseitigkeit an gleichwertigen Programmen von Drittländern, die an der CEF teilnehmen, teilnehmen können
- (54) Drittländer, die Mitglieder des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) sind, können im Rahmen der durch das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum¹ (im Folgenden "EWR-Abkommen") eingerichteten Zusammenarbeit an Unionsprogrammen teilnehmen, gemäß dem EWR-Abkommen erfolgt die Durchführung der Programme auf der Grundlage eines Beschlusses, der gemäß dem Abkommen erlassen wurde. Drittländer dürfen auch auf der Grundlage anderer Rechtsinstrumente teilnehmen. In die vorliegende Verordnung sollte eine gesonderte Bestimmung aufgenommen werden, durch die von Drittländern verlangt wird, dem zuständigen Anweisungsbefugten, dem Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF) und dem Rechnungshof die Rechte und den Zugang zu gewähren, die sie zur umfassenden Ausübung ihrer jeweiligen Befugnisse benötigen.

¹ ABl. L 1 vom 3.1.1994, S. 3.

- (55) Die Vorschriften für die Gewährung von Finanzhilfen sind in der Haushaltssordnung festgelegt. Um den Besonderheiten der im Rahmen der CEF geförderten Maßnahmen Rechnung zu tragen und eine einheitliche Durchführung in den unter die CEF fallenden Sektoren sicherzustellen, müssen zusätzliche Angaben zu den Förderfähigkeits- und Gewährungskriterien gemacht werden. Die Auswahl der Projekte und ihrer Finanzierung sollten nur den in der vorliegenden Verordnung und in der Haushaltssordnung vorgesehenen Bedingungen unterliegen. Unbeschadet der Haushaltssordnung sollten in den Arbeitsprogrammen vereinfachte Verfahren vorgesehen werden können.
- (56) Im Einklang mit der Haushaltssordnung werden die Auswahl- und Gewährungskriterien in den Arbeitsprogrammen festgelegt. Im Verkehrssektor sollten bei der Bewertung von Qualität und Relevanz eines Projekts auch die erwarteten Auswirkungen des Projekts auf die europäische Vernetzung berücksichtigt werden; ferner sollte berücksichtigt werden, inwiefern das Projekt die Barrierefreiheitsanforderungen erfüllt und welche Strategie hinsichtlich künftiger Wartungsanforderungen verfolgt wird.

(57) Gemäß der Haushaltssordnung, der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ und den Verordnungen (EG, Euratom) Nr. 2988/95², (Euratom, EG) Nr. 2185/96³ und (EU) 2017/1939⁴ des Rates sind die finanziellen Interessen der Union durch verhältnismäßige Maßnahmen zu schützen, einschließlich Maßnahmen zur Prävention, Aufdeckung, Behebung und Untersuchung von Unregelmäßigkeiten, einschließlich Betrug, zur Einziehung entgangener, rechtsgrundlos gezahlter oder nicht widmungsgemäß verwendeter Mittel und gegebenenfalls zur Verhängung verwaltungsrechtlicher Sanktionen. Insbesondere ist das OLAF gemäß den Verordnungen (Euratom, EG) Nr. 2185/96 und (EU, Euratom) Nr. 883/2013 befugt, administrative Untersuchungen einschließlich Kontrollen und Überprüfungen vor Ort durchzuführen, um festzustellen, ob Betrug, Korruption oder eine sonstige rechtswidrige Handlung zum Nachteil der finanziellen Interessen der Union vorliegt. Gemäß der Verordnung (EU) 2017/1939 ist die Europäische Staatsanwaltschaft (EUStA) befugt, gegen die finanziellen Interessen der Union gerichtete Straftaten im Sinne der Richtlinie (EU) 2017/1371 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ zu untersuchen und zu verfolgen. Nach der Haushaltssordnung ist jede Person oder Stelle, die Unionsmittel erhält, verpflichtet, uneingeschränkt am Schutz der finanziellen Interessen der Union mitzuwirken, der Kommission, dem OLAF, dem Rechnungshof und – im Falle der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1939 an der Verstärkten Zusammenarbeit teilnehmenden Mitgliedstaaten – der EUStA die erforderlichen Rechte und den erforderlichen Zugang zu gewähren und sicherzustellen, dass alle an der Ausführung von Unionsmitteln beteiligten Dritten gleichwertige Rechte gewähren.

¹ 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).

² 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).

³ 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).

⁴ 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).

⁵ 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).

- (58) Gemäß dem Beschluss (EU) 2019/2196 des Rates¹ können in einem überseeischen Land oder Gebiet niedergelassene Personen und Einrichtungen vorbehaltlich der Bestimmungen und Ziele der CEF und der möglichen Regelungen, die für den mit dem überseeischen Land oder Gebiet verbundenen Mitgliedstaat gelten, finanziell unterstützt werden.
- (59) Die Union sollte sich nach den Zusagen, die in der Mitteilung der Kommission vom 6. Februar 2018 mit dem Titel „Eine glaubwürdige Erweiterungsperspektive für und ein verstärktes Engagement der EU gegenüber dem westlichen Balkan“ erteilt wurden, auch um Kohärenz und Synergien mit den Unionsprogrammen für das auswärtige Handeln, einschließlich der Heranführungshilfe, bemühen.
- (60) Nehmen Drittländer oder in Drittländern niedergelassene Einrichtungen 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. Was grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien anbelangt, so sollte die Zusammenarbeit zwischen einem oder mehreren Mitgliedstaaten und einem Drittland (einschließlich der Energiegemeinschaft) die in der Richtlinie (EU) 2018/2001 festgelegten Bedingungen hinsichtlich der Notwendigkeit einer physischen Verbindung zur Union erfüllen.

¹ Beschluss (EU) 2019/2196 des Rates vom 19. Dezember 2019 zur Änderung des Beschlusses 2013/755/EU über die Assoziiierung der überseeischen Länder und Gebiete mit der Europäischen Union (Übersee-Assoziationsbeschluss) (ABl. L 337 vom 30.12.2019, S. 1).

- (61) In ihrer Mitteilung vom 3. Oktober 2017 mit dem Titel „Eine funktionierende öffentliche Auftragsvergabe in und für Europa“ weist die Kommission darauf hin, dass die Union der offenste Markt der Welt für die öffentliche Auftragsvergabe ist, Unternehmen der Union aber in anderen Ländern nicht immer ein entsprechender Marktzugang gewährt wird. Die Begünstigten der CEF sollten daher die im Rahmen der Richtlinie 2014/25/EU¹ bestehenden Möglichkeiten der strategischen Beschaffung in vollem Umfang nutzen.
- (62) Gemäß den Nummern 22 und 23 der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung² sollte die CEF auf der Grundlage von Daten bewertet werden, die im Einklang mit spezifischen Überwachungsanforderungen, wie etwa hinsichtlich der Verfolgung klimabezogener Ausgaben, erhoben werden, wobei gleichzeitig aber Verwaltungsaufwand, insbesondere für die Mitgliedstaaten, und Überregulierung zu vermeiden sind. Diese Anforderungen sollten, soweit erforderlich, messbare Indikatoren als Grundlage für die Bewertung der Auswirkungen der CEF in der Praxis enthalten. Die Kommission sollte Bewertungen durchführen, um die Wirksamkeit und Effizienz der Finanzierung und ihrer Auswirkungen auf die Gesamtziele der CEF zu bewerten, und dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen die Ergebnisse mitteilen sowie gegebenenfalls erforderliche Anpassungen vornehmen.

¹ Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243).

² ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

- (63) Es sollten transparente, verantwortliche und angemessene Überwachungs- und Berichterstattungsmaßnahmen ergriffen und geeignete messbare Indikatoren verwendet werden, um die Fortschritte der CEF im Hinblick auf die Erreichung des allgemeinen und der spezifischen Ziele, die in der vorliegenden Verordnung festgelegt sind, zu bewerten und darüber Bericht zu erstatten. Mit diesen Maßnahmen sollte auch sichergestellt werden, dass die Ergebnisse der CEF Anerkennung finden. Dieses System der Leistungsberichterstattung sollte sicherstellen, dass die Daten für die Überwachung der Durchführung der CEF und ihrer Ergebnisse für eine eingehende Analyse der erzielten Fortschritte und aufgetretenen Schwierigkeiten geeignet sind und dass diese Daten und Ergebnisse effizient, wirksam und rechtzeitig erfasst werden. Um einschlägige Daten für die CEF erheben zu können, ist es notwendig, für Empfänger von Unionsmitteln verhältnismäßige Berichterstattungsanforderungen festzulegen.
- (64) Die CEF sollte durch Arbeitsprogramme umgesetzt werden. Die Kommission sollte bis zum ...⁺ (drei Monate nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung) die ersten mehrjährigen Arbeitsprogramme verabschieden, die einen Zeitplan für die Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen für die ersten drei Jahre der CEF, die Themen und die veranschlagten Haushaltsmittel sowie einen voraussichtlichen Rahmen für den gesamten Programmplanungszeitraum enthalten sollten.

+

(65) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der vorliegenden Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse im Hinblick auf die Festlegung spezifischer Regeln, wie die Kofinanzierung bei grenzüberschreitenden Projekten im Bereich der erneuerbaren Energien aufzuteilen ist, im Hinblick auf die Festlegung, falls erforderlich, der infrastrukturellen Anforderungen für bestimmte Kategorien von Maßnahmen für eine Infrastruktur mit Doppelnutzung und des Bewertungsverfahrens für Maßnahmen, die mit Maßnahmen in Bezug auf Infrastruktur mit Doppelnutzung zusammenhängen, im Hinblick auf die Annahme von Arbeitsprogrammen sowie im Hinblick auf die Gewährung der finanziellen Unterstützung durch die Union übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ ausgeübt werden.

¹ 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).

- (66) Um erforderlichenfalls die zur Überwachung der CEF verwendeten Indikatoren, die indikativen Prozentsätze der für jedes spezifische Ziel im Verkehrssektor zugewiesenen Haushaltsmittel und die Festlegung der Verkehrskernnetzkorridore anpassen zu können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte hinsichtlich der Änderung der Teile I, II und III des Anhangs der vorliegenden Verordnung zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (67) Da die Ziele der vorliegenden Verordnung, nämlich der Aufbau, der Ausbau, die Modernisierung und die Vollendung der transeuropäischen Netze in den Sektoren Verkehr, Energie und Digitales sowie die Erleichterung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen des Umfangs oder der Wirkungen der Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

- (68) Die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ und die Verordnung (EU) Nr. 283/2014 sollten daher aufgehoben werden. Allerdings sollte Artikel 29 der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013, durch den der Anhang der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates² bezüglich der Liste der Güterverkehrskorridore geändert wurde, seine Wirkung behalten.
- (69) Um die Kontinuität der Unterstützung in den betreffenden Politikbereichen zu gewährleisten und die Umsetzung ab Beginn der Laufzeit des MFR 2021-2027 zu ermöglichen, sollte diese Verordnung umgehend in Kraft treten und rückwirkend ab dem 1. Januar 2021 gelten —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

¹ Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010 (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129).

² 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 „CEF“) für den Zeitraum des mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) 2021-2027 geschaffen.

Mit dieser Verordnung werden die Ziele der CEF, ihre Mittelausstattung für den Zeitraum 2021-2027, die Formen der Unionsfinanzierung und die Finanzierungsbestimmungen festgelegt.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) „Maßnahme“ jede Tätigkeit, deren finanzielle und technische Unabhängigkeit festgestellt worden ist, die zeitlich begrenzt ist und die zur Durchführung eines Projekts erforderlich ist;
- b) „alternative Kraftstoffe“ alternative Kraftstoffe für alle Verkehrsträger im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 der Richtlinie 2014/94/EU;

- c) „Begünstigter“ eine Einrichtung mit Rechtspersönlichkeit, mit der eine Finanzhilfevereinbarung unterzeichnet wurde;
- d) „Mischfinanzierungsmaßnahme“ eine aus dem Unionshaushalt unterstützte Maßnahme, einschließlich im Rahmen der Mischfinanzierungsfazilitäten nach Artikel 2 Nummer 6 der Haushaltsgesetzgebung, die nicht rückzahlbare Formen der Unterstützung und/oder Finanzierungsinstrumente und/oder Haushaltsgarantien aus dem Unionshaushalt mit rückzahlbaren Formen der Unterstützung von Entwicklungsförderungs- oder anderen öffentlichen Finanzierungsinstitutionen sowie von kommerziellen Finanzinstituten und Investoren kombiniert;
- e) „Gesamtnetz“ die gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 festgelegten Verkehrsinfrastrukturen;
- f) „Kernnetz“ die gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 festgelegten Verkehrsinfrastrukturen;
- g) „Kernnetzkorridore“ Instrumente, die die koordinierte Errichtung des Kernnetzes gemäß Kapitel IV der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ermöglichen und in Teil III des Anhangs der vorliegenden Verordnung aufgeführt sind;
- h) „grenzüberschreitende Verbindung“ im Verkehrssektor ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse, das die Kontinuität des TEN-V zwischen Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland sicherstellt;

- i) „fehlende Verbindung“ in Verbindung mit allen Verkehrsträgern einen fehlenden Abschnitt des TEN-V oder einen Verkehrsabschnitt zur Verbindung des Kern- oder Gesamtnetzes mit den TEN-V-Korridoren, der die Kontinuität des TEN-V unterbricht oder einen oder mehrere Engpässe enthält, die die Kontinuität des TEN-V beeinträchtigen;
- j) „Infrastruktur mit Doppelnutzung“ eine Verkehrsnetzinfrastruktur, die sowohl Verteidigungszwecken als auch zivilen Zwecken dient;
- k) „grenzüberschreitendes Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien“ ein Projekt zur Planung oder Einführung erneuerbarer Energien, das im Rahmen eines Kooperationsabkommens oder einer anderen Art von Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten oder zwischen einem oder mehreren Mitgliedstaaten und einem oder mehreren Drittländern im Sinne der Artikel 8, 9, 11 und 13 der Richtlinie (EU) 2018/2001 im Einklang mit den Kriterien in Teil IV des Anhangs der vorliegenden Verordnung ausgewählt wurde oder für eine solche Auswahl in Betracht kommt;
- l) „energy efficiency first“ das „energy efficiency first-Prinzip“ gemäß Artikel 2 Nummer 18 der Verordnung (EU) 2018/1999;
- m) „digitale Vernetzungsinfrastruktur“ Netze mit sehr hoher Kapazität, 5G-Systeme, lokale drahtlose Netzanbindungen mit sehr hoher Qualität und Backbone-Netze sowie operative digitale Plattformen, die direkt mit Verkehrs- und Energieinfrastrukturen verbunden sind;

- n) „5G-Systeme“ 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;
- o) „5G-Korridor“ 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 lückenlose Bereitstellung synergetischer digitaler Dienste wie vernetzter und automatisierter Mobilitätsdienste, ähnlicher intelligenter Mobilitätsdienste für den Schienenverkehr oder die digitale Netzanbindung auf den Binnenwasserstraßen ermöglichen;
- p) „operative digitale Plattformen, die direkt mit Verkehrs- und Energieinfrastrukturen verbunden sind“ physische und virtuelle Ressourcen der Informations- und Kommunikationstechnik, die über die Kommunikationsinfrastruktur eingesetzt werden und den Fluss, die Speicherung, die Verarbeitung und die Analyse von Verkehrs- oder Energieinfrastrukturdaten, oder beidem, unterstützen;
- q) „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ ein Projekt, das in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, der Verordnung (EU) Nr. 347/2013 oder in Artikel 8 der vorliegenden Verordnung festgelegt ist;

- r) „Studien“ 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 seine Finanzierung, wie etwa Erkundung der betreffenden Standorte und Vorbereitung des Finanzierungspakets;
- s) „sozioökonomische Schwerpunkte“ 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 oder ihrem Einflussbereich erbringen können;
- t) „Drittland“ ein Land, das kein Mitgliedstaat der Union ist;
- u) „Netze mit sehr hoher Kapazität“ Netze mit sehr hoher Kapazität im Sinne des Artikels 2 Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2018/1972;
- v) „Arbeiten“ 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) Die allgemeinen Ziele der CEF bestehen darin, die transeuropäischen Netze in den Sektoren Verkehr, Energie und Digitales aufzubauen, auszubauen, zu modernisieren und zu vollenden sowie die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien zu erleichtern, und dabei zugleich die langfristigen Dekarbonisierungsverpflichtungen und die Ziele der Steigerung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit, des intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstum, des territorialen, sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalts sowie des Zugangs zum Binnenmarkt und Integration des Binnenmarkts zu berücksichtigen, wobei es insbesondere um die Erleichterung von Synergien zwischen den Sektoren Verkehr, Energie und Digitales geht.
- (2) Die spezifischen Ziele der CEF sind:
- a) im Verkehrssektor:
- i) ein Beitrag zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf effiziente, miteinander verbundene und multimodale Netze und Infrastrukturen für eine intelligente, interoperable, nachhaltige, inklusive, barrierefreie, sichere und geschützte Mobilität im Einklang mit den Zielen der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013; und
 - ii) eine Anpassung des TEN-V an die Doppelnutzung der Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf die Verbesserung der zivilen wie auch militärischen Mobilität;

- b) im Energiesektor:
- i) ein Beitrag zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die weitere Integration eines effizienten und wettbewerbsfähigen Energiebinnenmarkts, die grenz- und sektorübergreifende Interoperabilität der Netze, die Förderung der Dekarbonisierung der Wirtschaft, die Förderung der Energieeffizienz und die Gewährleistung der Versorgungssicherheit; und
 - ii) die Erleichterung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich der Energie einschließlich der erneuerbaren Energien;
- c) im Digitalsektor: ein Beitrag zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf die Einführung von und Zugang zu sicheren und geschützten digitalen Netzen mit sehr hoher Kapazität, einschließlich 5G-Systemen, und zur Steigerung der Widerstandsfähigkeit und der Kapazität digitaler Backbone-Netze in den Gebieten der Union durch deren Anbindung an benachbarte Gebiete sowie zur Digitalisierung der Verkehrs- und Energienetze.

Artikel 4
Mittelausstattung

- (1) Die Finanzausstattung für die Durchführung der CEF beträgt für den Zeitraum vom 1 Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2027 33 710 000 000 EUR¹ zu jeweiligen Preisen.

Im Einklang mit dem Ziel der Union, Klimaschutzmaßnahmen systematisch in die sektorspezifischen politischen Strategien und die Fonds der Union einzubeziehen, werden im Rahmen der Maßnahmen der CEF 60 % ihrer Gesamtmittelausstattung zur Verwirklichung von Klimaschutzz Zielen eingesetzt.

- (2) Dieser Betrag wird wie folgt aufgeteilt:

- a) 25 807 000 000 EUR für die in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a genannten spezifischen Ziele, davon
- i) 12 830 000 000 EUR aus Rubrik 1 Cluster 2 „Europäische strategische Investitionen“ des MFR 2021-2027;

¹ Die Finanzausstattung des Programms für den Zeitraum 2021-2027 zu konstanten Preisen von 2018 beträgt 29 896 000 000 EUR, die sich wie folgt aufteilen: a) Verkehr: 22 884 000 000 EUR, davon i) 11 384 000 000 EUR aus Rubrik 1 Cluster 2 „Europäische strategische Investitionen“ des MFR 2021-2027; ii) 10 000 000 000 EUR als Übertrag aus dem Kohäsionsfonds; iii) 1 500 000 000 aus Rubrik 5 Cluster 13 „Verteidigung“; b) Energie: 5 180 000 000 EUR; c) Digital: 1 832 000 000 EUR.

- ii) 11 286 000 000 EUR als Übertrag aus dem Kohäsionsfonds, die nach der vorliegenden Verordnung ausschließlich in Mitgliedstaaten ausgegeben werden dürfen, die im Rahmen des Kohäsionsfonds förderfähig sind;
 - iii) 1 691 000 000 EUR aus Rubrik 5 Cluster 13 des MFR 2021-2027 für das in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii genannte spezifische Ziel;
 - b) 5 838 000 000 EUR für die in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b genannten spezifischen Ziele, davon 15 % – in Abhängigkeit von der Marktakzeptanz – für grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien und, sofern die 15 %-Schwelle erreicht wird, erhöht die Kommission diese Schwelle in Abhängigkeit von der Marktakzeptanz auf bis zu 20 %;
 - c) 2 065 000 000 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 zur Finanzierung technischer und administrativer Hilfe bei der Durchführung der CEF und der sektorspezifischen Leitlinien verwendet werden, darunter für die Vorbereitung, Überwachung, Kontrolle, Prüfung und Bewertung und für betriebliche IT-Systeme. Dieser Betrag kann auch zur Finanzierung flankierender Maßnahmen zur Unterstützung der Projektvorbereitung verwendet werden, insbesondere für an die Projektträger gerichtete Beratungsdienste in Bezug auf Finanzierungsmöglichkeiten, um sie bei der Strukturierung ihrer Projektfinanzierung zu unterstützen.

- (5) Mittelbindungen für Maßnahmen, deren Durchführung sich über mehr als ein Haushaltsjahr erstreckt, können in jährlichen Tranchen über zwei oder mehr Jahre erfolgen.
- (6) Gemäß Artikel 193 Absatz 2 Unterabsatz 2 Buchstabe a der Haushaltswaltung können im Rahmen der vorliegenden Verordnung, unter Berücksichtigung des verzögerten Inkrafttretens der vorliegenden Verordnung und zur Gewährleistung der Kontinuität, für einen begrenzten Zeitraum Kosten für Maßnahmen, die im Rahmen der vorliegenden Verordnung unterstützt werden, ab dem 1. Januar 2021 als förderfähig erachtet werden, selbst wenn sie vor Finanzhilfeantragstellung entstanden sind.
- (7) Der aus dem Kohäsionsfonds übertragene Betrag wird im Einklang mit der vorliegenden Verordnung, nach Maßgabe des Absatzes 8 des vorliegenden Artikels und unbeschadet des Artikels 15 Absatz 2 Buchstabe c verwendet.
- (8) 30 % der aus dem Kohäsionsfonds übertragenen Beträge werden auf wettbewerblicher Grundlage unverzüglich allen Mitgliedstaaten, die Mittel aus dem Kohäsionsfonds erhalten können, zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten gemäß der vorliegenden Verordnung zur Verfügung gestellt, wobei die Förderung einer größtmöglichen Zahl an grenzüberschreitenden Verbindungen und fehlenden Verbindungen Priorität hat. 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 die CEF 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 der vorliegenden Verordnung zur Verfügung gestellt.

- (9) Den Mitgliedstaaten, deren Pro-Kopf-Bruttonationaleinkommen (BNE), gemessen in Kaufkraftstandards (KKS) für den Zeitraum 2015-2017, weniger als 60 % des durchschnittlichen Pro-Kopf-BNE der EU-27 beträgt, werden 70 % von 70 % des Betrags, den diese Mitgliedstaaten an die CEF übertragen haben, bis zum 31. Dezember 2024 garantiert.
- (10) Bis zum 31. Dezember 2025 darf der Gesamtbetrag, der von den Mitteln gemäß Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii für Maßnahmen in einem im Rahmen des Kohäsionsfonds förderfähigen Mitgliedstaat zugewiesen wird, 170 % des Anteils des Mitgliedstaats an dem aus dem Kohäsionsfonds übertragenen Betrag nicht übersteigen.
- (11) Zur Unterstützung von Mitgliedstaaten, die im Rahmen des Kohäsionsfonds förderfähig sind und möglicherweise Schwierigkeiten bei der Gestaltung ausgereifter und/oder hochwertiger Projekte, die jedoch einen ausreichenden Unionsmehrwert haben, gegenüberstehen, muss der technischen Unterstützung besondere Beachtung zukommen, mit der der Stärkung der institutionellen Kapazitäten und der Effizienz der öffentlichen Verwaltung und des Staatsdiensts in Bezug auf die Entwicklung und Durchführung der Projekte, die in der vorliegenden Verordnung aufgelistet sind, angestrebt wird.

Die Kommission unternimmt alles in ihrer Macht Stehende, um es den Mitgliedstaaten, die im Rahmen des Kohäsionsfonds förderfähig sind, zu ermöglichen, bis zum Ende des Zeitraums 2021-2027 die höchstmögliche Ausschöpfung des auf die CEF übertragenen Betrags zu erreichen, auch durch die Organisation zusätzlicher Aufforderungen.

Darüber hinaus muss den Mitgliedstaaten, deren Pro-Kopf-BNE, gemessen in KKS für den Zeitraum 2015-2017, weniger als 60 % des durchschnittlichen Pro-Kopf-BNE der EU-27 beträgt, besondere Beachtung und Unterstützung zukommen.

- (12) Der aus dem Kohäsionsfonds übertragene Betrag wird nicht zur Finanzierung von sektorübergreifenden Arbeitsprogrammen oder von Mischfinanzierungsmaßnahmen verwendet.
- (13) Den Mitgliedstaaten im Rahmen der geteilten Mittelverwaltung zugeteilte Mittel können auf Antrag der betreffenden Mitgliedstaaten unter den Voraussetzungen des Artikels 21 der Verordnung (EU) 2021/...⁺ auf die CEF übertragen werden. Die Kommission verwendet diese Mittel direkt im Einklang mit Artikel 62 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a der Haushaltsoordnung bzw. indirekt im Einklang mit Buchstabe c des genannten Unterabsatzes. Diese Mittel werden zugunsten des betreffenden Mitgliedstaats verwendet.
- (14) Unbeschadet des Absatzes 13 des vorliegenden Artikels können im Digitalsektor die den Mitgliedstaaten im Rahmen der geteilten Verwaltung zugewiesenen Mittel auf Antrag dieser Mitgliedstaaten auf die CEF übertragen werden, auch um die Finanzierung förderfähiger Maßnahmen nach Artikel 9 Absatz 4 der vorliegenden Verordnung bis zu 100 % der gesamten förderfähigen Kosten zu ergänzen, unbeschadet des in Artikel 190 der Haushaltsoordnung festgelegten Kofinanzierungsgrundsatzes und unbeschadet der Regeln für staatliche Beihilfen. Der Einsatz dieser Mittel erfolgt ausschließlich zugunsten des betreffenden Mitgliedstaats.

⁺ ABl.: Bitte im Text die Nummer der Verordnung in Dokument ST06674/21 (2018/0196 (COD)) einfügen.

Artikel 5
Mit der CEF assoziierte Drittländer

- (1) Folgende Drittländer können an der CEF teilnehmen:
- a) Mitglieder der Europäischen Freihandelsassoziation, die dem EWR angehören, nach Maßgabe des EWR-Abkommens;
 - b) beitretende Staaten, Bewerberländer und potenzielle Bewerber, 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 Unionsprogrammen und nach Maßgabe der spezifischen Bedingungen aus den Abkommen zwischen der Union und diesen Ländern;
 - c) Länder der europäischen Nachbarschaftspolitik 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 Unionsprogrammen und nach Maßgabe der spezifischen Bedingungen aus den Abkommen zwischen der Union und diesen Ländern;

- d) andere Drittländer, nach Maßgabe der in einer spezifischen Vereinbarung festgelegten Bedingungen für die Teilnahme des betreffenden Drittlands an Unionsprogrammen, sofern diese Vereinbarung
 - i) gewährleistet, dass die Beiträge des an Unionsprogrammen teilnehmenden Drittlands in einem ausgewogenen Verhältnis zum Nutzen für das Land stehen;
 - ii) die Bedingungen für die Teilnahme an der CEF, einschließlich der Berechnung der finanziellen Beiträge zu einzelnen Programmen, und ihre Verwaltungskosten festlegt.
 - iii) dem Drittland keine Entscheidungsbefugnis in Bezug auf das Unionsprogramm einräumt;
 - iv) die Rechte der Union, eine wirtschaftliche Haushaltsführung sicherzustellen und ihre finanziellen Interessen zu schützen, garantiert;
 - v) beim Zugang zu ähnlichen Programmen in dem Drittland, das an Unionsprogrammen teilnimmt, Gegenseitigkeit vorsieht.

Die unter Buchstabe d Ziffer ii genannten Beiträge gelten als zweckgebundene Einnahmen gemäß Artikel 21 Absatz 5 der Haushaltsoordnung.

- (2) Unbeschadet des Artikels 8 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 dürfen die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Drittländer und in diesen Ländern niedergelassene Einrichtungen keine finanzielle Unterstützung im Rahmen der vorliegenden Verordnung erhalten, es sei denn, dies ist für die Verwirklichung der Ziele eines bestimmten Vorhabens von gemeinsamem Interesse oder eines Projekts gemäß Artikel 7 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung unerlässlich und erfolgt unter den Bedingungen, die in den in Artikel 20 der vorliegenden Verordnung genannten Arbeitsprogrammen vorgesehen sind.

Artikel 6

Durchführung und Formen der Unionsfinanzierung

- (1) Die CEF wird in direkter Mittelverwaltung gemäß der Haushaltssordnung oder in indirekter Mittelverwaltung durch Einrichtungen nach Artikel 62 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe c der Haushaltssordnung durchgeführt.
- (2) Im Rahmen der CEF können Mittel in den in der Haushaltssordnung vorgesehenen Formen von Finanzhilfen und Auftragsvergabe zur Verfügung gestellt werden. Im Rahmen der CEF kann auch ein Beitrag zu Mischfinanzierungsmaßnahmen im Einklang mit der Verordnung (EU) 2021/523 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ und mit Titel X der Haushaltssordnung geleistet werden. Der Unionsbeitrag zu Mischfinanzierungsmaßnahmen im Verkehrssektor darf 10 % des Betrags gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i der vorliegenden Verordnung nicht überschreiten. Im Verkehrssektor können Mischfinanzierungsmaßnahmen für Maßnahmen in Bezug auf intelligente, interoperable, nachhaltige, inklusive, barrierefreie, sichere und geschützte Mobilität gemäß Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe b der vorliegenden Verordnung verwendet werden.

¹ Verordnung (EU) 2021/523 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. März 2021 zur Aufstellung des Programms „InvestEU“ und zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/1017 (ABl. L 107 vom 26. März 2021, S. 30).

- (3) Die Kommission darf die Befugnis zur Durchführung eines Teils der CEF gemäß Artikel 69 der Haushaltsoordnung auf Exekutivagenturen übertragen, um die Anforderungen einer optimalen und effizienten Verwaltung der CEF in den Sektoren Verkehr, Energie und Digitales zu erfüllen.
- (4) Beiträge zu einem auf Gegenseitigkeit beruhenden Versicherungsmechanismus dürfen das Risiko abdecken, das mit der Einziehung etwaiger von Empfängern geschuldeter Mittel verbunden ist, und gelten als ausreichende Sicherheitsleistung im Sinne der Haushaltsoordnung. Es gilt Artikel 33 Absatz 7 der Verordnung (EU) 2021/695.

Artikel 7

Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien

- (1) Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien tragen zur Dekarbonisierung, zur Vollendung des Energiebinnenmarktes und zur Erhöhung der Versorgungssicherheit bei. Diese Projekte sind Gegenstand eines Kooperationsabkommens oder einer anderen Art von Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten oder von Vereinbarungen zwischen einem oder mehreren Mitgliedstaaten und einem oder mehreren Drittländern gemäß den Artikeln 8, 9, 11 und 13 der Richtlinie (EU) 2018/2001. Diese Projekte genügen den Zielen, den allgemeinen Kriterien und dem Verfahren wie in Teil IV des Anhangs der vorliegenden Verordnung festgelegt.

- (2) Die Kommission erlässt bis zum 31. Dezember 2021 delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26, in dem sie unbeschadet der Gewährungskriterien gemäß Artikel 14 spezifische Auswahlkriterien sowie Einzelheiten zum Verfahren für die Auswahl der Projekte festlegt. Die Kommission veröffentlicht die Methoden für die Bewertung des Beitrags des Projekts zu den allgemeinen Kriterien und für die Erstellung der Kosten-Nutzen-Analyse gemäß Teil IV des Anhangs.
- (3) Studien zur Entwicklung und Feststellung grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien kommen für eine Förderung im Rahmen der vorliegenden 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 ist für alle unterstützten Projekte obligatorisch und trägt etwaigen Einnahmen aus Förderprogrammen Rechnung, sie wurde in transparenter, umfassender und vollständiger Weise durchgeführt, und durch sie wird nachgewiesen, dass erhebliche Kosteneinsparungen oder Vorteile, oder beides, hinsichtlich der Systemintegration, der ökologischen Nachhaltigkeit, der Versorgungssicherheit oder der Innovation möglich sind, 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.

- (5) Der Betrag der Finanzhilfe für Arbeiten
- a) muss in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosteneinsparungen oder Vorteilen gemäß Teil IV Nummer 2 Buchstabe b des Anhangs, oder beidem, stehen;
 - b) darf den Betrag nicht übersteigen, der erforderlich ist, damit das Projekt durchgeführt wird oder kommerziell tragfähig wird; und
 - c) muss den Bestimmungen des Artikels 15 Absatz 3 genügen.
- (6) Die CEF bietet die Möglichkeit einer Finanzierung, die mit dem Regulierungsrahmen für den Einsatz von erneuerbarer Energie gemäß Artikel 3 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2018/2001 abgestimmt ist, sowie die Möglichkeit einer Kofinanzierung mit dem Finanzierungsmechanismus der Union für erneuerbare Energie gemäß Artikel 33 der Verordnung (EU) 2018/1999.
- (7) Die Kommission bewertet regelmäßig die Inanspruchnahme von Mitteln für grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien in Bezug auf den Referenzbetrag gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b der vorliegenden Verordnung. Nach dieser Bewertung werden bei fehlender ausreichender Marktaufnahme von Mitteln für grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien die für diese Projekte vorgesehenen ungenutzten Mittel zur Verwirklichung der in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer i der vorliegenden Verordnung festgelegten Ziele für die transeuropäischen Energienetze für förderfähige Maßnahmen gemäß Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe a der vorliegenden Verordnung verwendet; ab 2024 dürfen diese Mittel ferner zur Kofinanzierung des Finanzierungsmechanismus der Union für erneuerbare Energie gemäß der Verordnung (EU) 2018/1999 verwendet werden.

- (8) Die Kommission erlässt einen Durchführungsrechtsakt, mit dem spezifische Regeln festgelegt werden, wie die Kofinanzierung bei grenzüberschreitenden Projekten im Bereich der erneuerbaren Energien zwischen der CEF und dem Finanzierungsmechanismus der Union für erneuerbare Energien gemäß Artikel 33 der Verordnung (EU) 2018/1999 aufzuteilen ist. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 8

Vorhaben von gemeinsamem Interesse auf dem Gebiet der digitalen Vernetzungsinfrastruktur

- (1) Vorhaben von gemeinsamem Interesse auf dem Gebiet der digitalen Vernetzungsinfrastruktur sind Projekte, die einen wichtigen Beitrag zu den strategischen Konnektivitätszielen der Union leisten und/oder die Netzinfrastruktur bereitstellen, die den digitalen Wandel in Wirtschaft und Gesellschaft unterstützt, sowie den digitalen Binnenmarkt der Union unterstützt.
- (2) Vorhaben von gemeinsamem Interesse auf dem Gebiet der digitalen Vernetzungsinfrastruktur erfüllen die nachstehenden Kriterien:
- a) Sie tragen zur Erfüllung des in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c genannten spezifischen Ziels bei, und
 - b) sie setzen die beste verfügbare und am besten geeignete Technologie für das jeweilige Projekt ein, die ein optimales Gleichgewicht zwischen Datendurchsatzkapazität, Übertragungssicherheit, Netzstabilität, Cybersicherheit und Kosteneffizienz bietet.

- (3) Studien zur Entwicklung und Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse auf dem Gebiet der digitalen Vernetzungsinfrastruktur kommen für eine Förderung im Rahmen der vorliegenden Verordnung in Betracht.
- (4) Unbeschadet der Gewährungskriterien in Artikel 14 wird die Finanzierungsriorität anhand der folgenden Kriterien festgelegt:
- a) Maßnahmen, die zur Einführung von und zum Zugang zu Netzen mit sehr hoher Kapazität beitragen, einschließlich 5G-Systemen oder sonstigen modernen Konnektivitätssystemen, gemäß den strategischen Konnektivitätszielen der Union in Gebieten, in denen sozioökonomische Schwerpunkte angesiedelt sind, erhalten Priorität unter Berücksichtigung des Anbindungsbedarfs dieser Gebiete und der dabei erreichten zusätzlichen Flächenabdeckung, einschließlich für Haushalte, im Einklang mit Teil V Nummer 1 des Anhangs; spezifische Einführungen zugunsten von sozioökonomischen Schwerpunkten sind förderfähig, wenn diese wirtschaftlich rentabel und physisch durchführbar sind;
 - b) Maßnahmen, die zur Bereitstellung einer lokalen drahtlosen Internetanbindung mit sehr hoher Qualität in Kommunen beitragen, erhalten im Einklang mit Teil V Nummer 2 des Anhangs Priorität;

- c) Maßnahmen, die zum Ausbau von 5G-Korridoren entlang wichtiger Verkehrswege, auch in den TEN-V, wie die in Teil V Nummer 3 des Anhangs aufgeführten Maßnahmen, beitragen, erhalten Priorität, um die Netzabdeckung entlang dieser wichtigen Verkehrswege zu gewährleisten und so die lückenlose Bereitstellung synergetischer digitaler Dienste zu ermöglichen, wobei ihre sozioökonomische Relevanz gegenüber etwaigen derzeit installierten technischen Lösungen im Sinne eines zukunftsorientierten Ansatzes zu berücksichtigen ist;
- d) Vorhaben von gemeinsamem Interesse zum Aufbau oder zur wesentlichen Modernisierung grenzüberschreitender Backbone-Netze, die die Union mit Drittländern verbinden, sowie zur Stärkung der Verbindungen zwischen elektronischen Kommunikationsnetzen innerhalb des Unionsgebiets, einschließlich Seekabeln, erhalten in dem Maße Priorität, wie sie erheblich zu einer höheren Leistungsfähigkeit, Widerstandsfähigkeit und sehr hohen Kapazität dieser elektronischen Kommunikationsnetze beitragen;
- e) bei Vorhaben von gemeinsamem Interesse zum Aufbau operativer digitaler Plattformen erhalten Maßnahmen Priorität, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen, wobei Aspekte wie Interoperabilität, Cybersicherheit, Datenschutz und Weiterverwendung zu berücksichtigen sind.

KAPITEL II

FÖRDERFÄHIGKEIT

Artikel 9

Förderfähige Maßnahmen

- (1) Nur Maßnahmen, die zur Erfüllung der in Artikel 3 genannten Ziele beitragen und dabei den langfristigen Dekarbonisierungsverpflichtungen gerecht werden, kommen für eine Förderung in Betracht. Dazu gehören Studien, Arbeiten und sonstige flankierende Maßnahmen, die für die Verwaltung und Durchführung der CEF und der sektorspezifischen Leitlinien erforderlich sind. Studien sind nur förderfähig, wenn sie sich auf im Rahmen der CEF förderfähige Projekte beziehen.

- (2) Im Verkehrssektor kann nur für die folgenden Maßnahmen eine finanzielle Unterstützung der Union nach der vorliegenden Verordnung gewährt werden:
- a) Maßnahmen in Bezug auf effiziente, miteinander verbundene, interoperable und multimodale Netze zwecks Ausbau der Schienen-, Straßen-, Binnenschifffahrts- und Seeverkehrsinfrastrukturen:
 - i) Maßnahmen zur Verwirklichung des Kernnetzes gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, einschließlich Maßnahmen in Bezug auf grenzüberschreitende Verbindungen und fehlende Verbindungen wie die in Teil III des Anhangs der vorliegenden Verordnung aufgeführten Verbindungen, sowie für städtische Knoten, multimodale Logistikplattformen, Seehäfen, Binnenhäfen, Schienen-Straßen-Terminals und Anbindungen an Flughäfen des Kernnetzes im Sinne des Anhangs II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013; Maßnahmen zur Verwirklichung des Kernnetzes dürfen auch zugehörige Elemente im Gesamtnetz umfassen, wenn diese zur Optimierung der Investition erforderlich sind und den Modalitäten der in Artikel 20 der vorliegenden Verordnung 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 Nummer 2 des Anhangs der vorliegenden Verordnung aufgeführten Verbindungen; Maßnahmen gemäß Teil III Nummer 3 des Anhangs der vorliegenden Verordnung, Maßnahmen in Bezug auf Studien für den Ausbau des Gesamtnetzes sowie Maßnahmen in Bezug auf See- und Binnenhäfen des Gesamtnetzes gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
- iii) Maßnahmen zum Wiederaufbau fehlender regionaler grenzüberschreitender Schienenverbindungen im TEN-V, die stillgelegt oder abgebaut wurden;
- iv) Maßnahmen zur Verwirklichung von Abschnitten des Gesamtnetzes in Gebieten in äußerster Randlage gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, einschließlich Maßnahmen in Bezug auf die betreffenden städtischen Knoten, Seehäfen, Binnenhäfen, Schienen-Straßen-Terminals, Anbindungen an Flughäfen und multimodalen Logistikplattformen des Gesamtnetzes im Sinne des Anhangs II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
- v) Maßnahmen, mit denen Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 unterstützt werden, um das transeuropäische Verkehrsnetz mit Infrastrukturnetzen von Nachbarländern zu verbinden;

- b) Maßnahmen in Bezug auf eine intelligente, interoperable, nachhaltige, multimodale, inklusive, barrierefreie, sichere und geschützte Mobilität:
- i) Maßnahmen zur Unterstützung von Meeresautobahnen gemäß Artikel 21 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 mit Schwerpunkt auf dem grenzüberschreitenden Kurzstreckenseeverkehr;
 - ii) Maßnahmen zur Unterstützung von Systemen für Telematikanwendungen gemäß Artikel 31 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 für die jeweiligen Verkehrsträger, darunter insbesondere:
 - für den Schienenverkehr: ERTMS,
 - für Binnenwasserstraßen: Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS),
 - für den Straßenverkehr: Intelligente Verkehrssysteme (IVS),
 - für den Seeverkehr: Überwachungs- und Informationssysteme für den Schiffsverkehr (VTMIS) und e-Maritime-Dienste, einschließlich Dienstleistungen mit einheitlichem Portal, wie das Einheitliche Portal im Seeverkehrsbereich, Hafengemeinschaftssysteme und relevante Zollinformationssysteme,
 - für den Luftverkehr: Flugverkehrsmanagementsysteme, insbesondere gestützt auf das SESAR-System (Single European Sky ATM Research – ATM-Forschung für den einheitlichen europäischen Luftraum);

- iii) Maßnahmen zur Unterstützung von nachhaltigen Güterverkehrsdiensten gemäß Artikel 32 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 sowie Maßnahmen zur Verringerung des Schienengüterverkehrslärms;
- iv) Maßnahmen zur Unterstützung neuer Technologien und Innovation, einschließlich Automatisierung, verbesserter Verkehrsdienste, Integration der Verkehrsträger und Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe für alle Verkehrsträger, gemäß Artikel 33 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
- v) Maßnahmen zur Beseitigung von Hindernissen für die Interoperabilität im Sinne von Artikel 3 Buchstabe o der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, insbesondere von Hindernissen im Hinblick auf die Erzielung von Korridor-/Netzeffekten, was auch Maßnahmen zur Förderung einer Zunahme des Schienengüterverkehrs und von Vorrichtungen zur automatischen Änderung der Spurweite einschließt;
- vi) Maßnahmen zur Beseitigung von Hindernissen für die Interoperabilität insbesondere in städtischen Knoten im Sinne des Artikels 30 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
- vii) Maßnahmen zur Verwirklichung einer sicheren und geschützten Infrastruktur und Mobilität, auch bezüglich der Straßenverkehrssicherheit, gemäß Artikel 34 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
- viii) Maßnahmen zur Verbesserung der Widerstandsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen insbesondere gegenüber dem Klimawandel und Naturkatastrophen sowie Bedrohungen im Bereich der Cybersicherheit;

- ix) Maßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastrukturen bei sämtlichen Verkehrsträgern und für alle Nutzer, insbesondere für Nutzer mit eingeschränkter Mobilität, gemäß Artikel 37 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
 - x) Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit und Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur für Zwecke der Sicherheit und des Katastrophenschutzes sowie Maßnahmen zur Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Kontrollen an den Außengrenzen der Union zwecks Optimierung der Verkehrsströme;
- c) bezüglich des in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii genannten spezifischen Ziels und gemäß Artikel 12 Maßnahmen oder bestimmte Tätigkeiten im Rahmen einer Maßnahme, mit denen die Anpassung von neuen oder bestehenden Teilen des TEN-V, die für Militärtransporte geeignet sind, an die Anforderungen einer Doppelnutzung des TEN-V unterstützt wird.
- (3) Im Energiesektor kann nur für die folgenden Maßnahmen eine finanzielle Unterstützung der Union nach der vorliegenden 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, unter den in Artikel 7 festgelegten Bedingungen.

- (4) Im Digitalsektor kann nur für die folgenden Maßnahmen eine finanzielle Unterstützung der Union nach der vorliegenden Verordnung gewährt werden:
- a) Maßnahmen zur Förderung der Einführung von und des Zugangs zu Netzen mit sehr hoher Kapazität, einschließlich 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 lokalen drahtlosen Internetanbindung mit sehr hoher Qualität in Kommunen;
 - c) Maßnahmen zur Verwirklichung einer lückenlosen Netzabdeckung mit 5G-Systemen für alle wichtigen Verkehrswege, einschließlich der TEN-V, wie die in Teil V Nummer 3 des Anhangs aufgeführten Maßnahmen;
 - d) Maßnahmen zur Unterstützung des Aufbaus neuer Backbone-Netze oder zur Unterstützung der wesentlichen Modernisierung bestehender Backbone-Netze, einschließlich Seekabeln, in und zwischen den Mitgliedstaaten sowie zwischen der Union und Drittländern, wie die in Teil V Nummer 3 des Anhangs aufgeführten Maßnahmen, sowie andere Maßnahmen, die den Aufbau von in jener Nummer genannten Backbone-Netzen fördern;
 - e) Maßnahmen zur Umsetzung der Anforderungen digitaler Vernetzungsinfrastrukturen in Bezug auf grenzüberschreitende Projekte in den Bereichen Verkehr oder Energie oder Unterstützung operativer digitaler Plattformen, die direkt mit Verkehrs- oder Energieinfrastrukturen verbunden sind, oder beidem.

Artikel 10

Synergien zwischen den Sektoren Verkehr, Energie und Digitales

- (1) Maßnahmen, die gleichzeitig 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 der vorliegenden Verordnung und für einen höheren Kofinanzierungssatz gemäß Artikel 15 in Betracht. Solche Maßnahmen werden im Rahmen von Arbeitsprogrammen durchgeführt, die sich auf mindestens zwei Sektoren beziehen und besondere Gewährungskriterien vorsehen, und sie werden aus Haushaltsbeiträgen der betreffenden Sektoren finanziert.
- (2) Innerhalb jedes der Sektoren Verkehr, Energie oder Digitales können die nach Artikel 9 förderfähigen Maßnahmen Synergieelemente in Bezug auf einen der anderen Sektoren 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 der Synergieelemente dürfen 20 % der förderfähigen Gesamtkosten der Maßnahme nicht übersteigen;
 - b) die Synergieelemente beziehen sich auf die Sektoren Verkehr, Energie oder Digitales; und
 - c) die Synergieelemente ermöglichen eine erhebliche Steigerung des sozioökonomischen, klimapolitischen und ökologischen Nutzens der Maßnahme.

Artikel 11

Förderfähige Einrichtungen

- (1) Was Einrichtungen anbelangt, so gelten die Förderfähigkeitskriterien des vorliegenden Artikels zusätzlich zu den in Artikel 197 der Haushaltsoordnung aufgeführten Kriterien.
- (2) Folgende Einrichtungen sind förderfähig:
 - a) Rechtsträger mit Sitz in
 - i) einem Mitgliedstaat, einschließlich Gemeinschaftsunternehmen;
 - ii) einem mit der CEF assoziierten Drittland; oder
 - iii) einem überseeischen Land oder Gebiet;
 - b) Rechtsträger, die nach Unionsrecht geschaffen wurden, und – sofern in den Arbeitsprogrammen vorgesehen – internationale Organisationen.
- (3) Natürliche Personen sind nicht förderfähig.

- (4) In den Arbeitsprogrammen kann vorgesehen werden, dass Rechtsträger mit Sitz in mit der CEF assoziierten Drittländern im Sinne von Artikel 5 und Rechtsträger mit Sitz in der Union, die aber direkt oder indirekt von Drittländern oder Drittstaatsangehörigen oder in Drittländern niedergelassenen Einrichtungen kontrolliert werden, aus hinreichend gerechtfertigten Sicherheitsgründen von der Beteiligung an einigen oder allen Maßnahmen im Rahmen der spezifischen Ziele gemäß Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c ausgeschlossen sind. In solchen Fällen werden Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen und Ausschreibungen auf jene Einrichtungen beschränkt, die in Mitgliedstaaten niedergelassen sind oder als niedergelassen gelten und direkt oder indirekt von Mitgliedstaaten oder Staatsangehörigen von Mitgliedstaaten kontrolliert werden.
- (5) Rechtsträger mit Sitz in einem Drittland, das nicht mit der CEF assoziiert ist, können ausnahmsweise im Rahmen der CEF förderfähig sein, wenn dies zur Erreichung der Ziele eines bestimmten Vorhabens von gemeinsamem Interesse in den Sektoren Verkehr, Energie und Digitales oder eines grenzüberschreitenden Projekts im Bereich der erneuerbaren Energien unerlässlich ist.
- (6) Für eine Förderung in Betracht kommen nur Vorschläge, die eingereicht wurden von:
- a) einem oder mehreren Mitgliedstaaten oder
 - b) – mit Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten – internationalen Organisationen, gemeinsamen Unternehmen oder öffentlichen oder privaten Unternehmen oder Einrichtungen (einschließlich regionaler oder lokaler Behörden).

Ist der betreffende Mitgliedstaat mit einer Einreichung eines Vorschlags gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe b nicht einverstanden, so teilt er dies mit.

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 12

Spezifische Förderfähigkeitsbestimmungen für Maßnahmen zur Anpassung des TEN-V an eine Doppelnutzung zu zivilen und zu Verteidigungszwecken

- (1) Für Maßnahmen, mit denen zur Anpassung des Kern- oder Gesamtnetzes des TEN-V gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 an eine Doppelnutzung der Infrastruktur zu zivilen und zu Verteidigungszwecken beigetragen wird, gelten die folgenden zusätzlichen Förderfähigkeitsregeln:
- 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 betreffen die Abschnitte oder Knoten, die von den Mitgliedstaaten in den Anhängen des vom Rat am 20. November 2018 angenommenen Dokuments „Militärische Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU“ oder in einer später angenommenen nachfolgenden Liste festgelegt wurden, sowie jede weitere indikative Liste vorrangiger Projekte, die von den Mitgliedstaaten im Einklang mit dem Aktionsplan zur militärischen Mobilität bestimmt wurden;
 - c) die Maßnahmen können sowohl die Modernisierung bestehender als auch den Bau neuer Infrastrukturkomponenten unter Berücksichtigung der infrastrukturellen Anforderungen gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels betreffen;
 - d) 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 dem vorliegenden Artikel werden nur im Rahmen des Betrags gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer iii der vorliegenden Verordnung finanziert.
- (2) Die Kommission erlässt einen Durchführungsrechtsakt, mit dem erforderlichenfalls die infrastrukturellen Anforderungen für bestimmte Kategorien von Maßnahmen für eine Infrastruktur mit Doppelnutzung sowie das Bewertungsverfahren für Maßnahmen festgelegt werden, die mit Maßnahmen in Bezug auf Infrastruktur mit Doppelnutzung zusammenhängen. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung genannten Prüfverfahren erlassen.

- (3) Nach der gemäß Artikel 23 Absatz 2 vorgesehenen Zwischenbewertung der CEF kann die Kommission der Haushaltsbehörde vorschlagen, nicht gebundene Geldbeträge von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer iii auf Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i zu übertragen.

KAPITEL III

FINANZHILFEN

Artikel 13

Finanzhilfen

Finanzhilfen im Rahmen der CEF werden nach Maßgabe des Titels VIII der Haushaltsoordnung gewährt und verwaltet.

Artikel 14

Gewährungskriterien

- (1) Transparente Gewährungskriterien werden in den in Artikel 20 genannten Arbeitsprogrammen und in den Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen festgelegt, wobei – soweit zutreffend – lediglich folgende Aspekte zu berücksichtigen sind:
- a) wirtschaftliche, soziale und ökologische Auswirkungen, einschließlich der Auswirkungen auf das Klima, (Vorteile und Kosten in Bezug auf die Projektlebenszyklus) und die Frage, wie solide, umfassend und transparent die Analyse ist;

- b) Aspekte der Innovation, Digitalisierung, Sicherheit, Interoperabilität und Zugänglichkeit, auch in Bezug auf Menschen mit eingeschränkter Mobilität;
- c) grenzüberschreitende Dimension, Netzwerkintegration und territoriale Zugänglichkeit, auch für europäische Inseln und Gebiete in äußerster Randlage;
- d) Unionsmehrwert;
- e) Synergien zwischen den Sektoren Verkehr, Energie und Digitales;
- f) Ausgereiftheit der Maßnahme in Anbetracht der Entwicklung des Projekts;
- g) Solidität der vorgeschlagenen Erhaltungsstrategie bei Abschluss des Projekts;
- h) Solidität des vorgeschlagenen Durchführungsplans;
- i) Katalysatorwirkung der finanziellen Unterstützung der Union auf Investitionen;
- j) Notwendigkeit der Überwindung finanzieller Hindernisse wie solcher aufgrund einer unzureichenden kommerziellen Tragfähigkeit, hoher Vorlaufkosten oder mangelnder Marktfinanzierung;
- k) Möglichkeit der Doppelnutzung im Zusammenhang mit der militärischen Mobilität;
- l) Vereinbarkeit mit den Energie- und Klimaplänen der Union und der Mitgliedstaaten, einschließlich des Grundsatzes „energy efficiency first“.

- (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 – wie in den Arbeitsprogrammen vorgesehen – sichergestellt, dass, soweit zutreffend, PNT in den im Rahmen der CEF geförderten Maßnahmen PNT verwendet wird, die technisch mit den Programmen Galilei und EGNOS sowie mit dem Programm Copernicus kompatibel ist.
- (4) Bei Maßnahmen im Verkehrssektor wird durch die Bewertung der Vorschläge anhand der Gewährungskriterien 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. Bei der Bewertung muss auch berücksichtigt werden, ob bei der Durchführung von durch die CEF finanzierten Maßnahmen die Gefahr besteht, dass der Güter- oder Personenverkehr in dem von dem Projekt betroffenen Abschnitt der Strecke unterbrochen wird, und ob dieses Risiko abgemildert worden ist.
- (5) Bei Maßnahmen in Bezug auf grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien müssen die Gewährungskriterien den in Artikel 7 Absatz 4 festgelegten Bedingungen Rechnung tragen.
- (6) Bei Maßnahmen in Bezug auf Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich der digitalen Netzanbindung müssen die in den Arbeitsprogrammen und den Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen festgelegten Gewährungskriterien den in Artikel 8 Absatz 4 festgelegten Kriterien Rechnung tragen.

Artikel 15

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 übertragenen Beträgen gefördert werden, gelten die Höchstsätze für die Kofinanzierung, die nach Absatz 2 Buchstabe c 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; allerdings können die Kofinanzierungssätze auf höchstens 50 % angehoben werden für Maßnahmen:
 - i) in Bezug auf grenzüberschreitende Verbindungen unter den in Buchstabe e dieses Absatzes genannten Bedingungen;
 - ii) zur Unterstützung von Systemen für Telematikanwendungen;
 - iii) zur Unterstützung von Binnenwasserstraßen oder der Interoperabilität im Schienenverkehr;
 - iv) zur Unterstützung neuer Technologien und Innovation;

- v) zur Verbesserung der Infrastruktur hinsichtlich ihrer Sicherheit und
 - vi) zur Anpassung der Verkehrsinfrastruktur für die Kontrollen an den Außengrenzen der Union entsprechend dem einschlägigen Unionsrecht;
- b) 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; allerdings können die Kofinanzierungssätze auf höchstens 85 % angehoben werden, wenn die erforderlichen Mittel gemäß Artikel 4 Absatz 13 auf die CEF übertragen werden;
- c) in Bezug auf die aus dem Kohäsionsfonds übertragenen Beträge dürfen die Höchstsätze für die Kofinanzierung 85 % der förderfähigen Gesamtkosten nicht überschreiten;
- d) in Bezug auf die Beträge aus der Rubrik „Europäische strategische Investitionen“ in Höhe von 1 559 800 000 EUR gemäß Teil II Absatz 1 erster Gedankenstrich des Anhangs dürfen die Höchstsätze für die Kofinanzierung zur Fertigstellung fehlender größerer grenzüberschreitender Eisenbahnverbindungen zwischen aus dem Kohäsionsfonds förderfähigen Mitgliedstaaten 85 % der förderfähigen Gesamtkosten nicht übersteigen;

- e) bei Maßnahmen für grenzüberschreitende Verbindungen dürfen die angehobenen Höchstsätze für die Kofinanzierung nach den Buchstaben a, c und d des vorliegenden Absatzes nur für Maßnahmen gelten, die bei der Planung und Durchführung der Maßnahme im Hinblick auf das in Artikel 14 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; darüber hinaus kann der Kofinanzierungssatz, der für Projekte gilt, die gemäß Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a von integrierten Verwaltungsstrukturen, einschließlich Gemeinschaftsunternehmen, durchgeführt werden, um 5 % erhöht werden.
- (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, die Solidarität der Union stärken oder hochinnovative Lösungen bieten, auf höchstens 75 % der förderfähigen Gesamtkosten angehoben werden.

- (4) Für Arbeiten im Digitalsektor 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 wie folgt angehoben werden:

- a) auf bis zu 50 % bei Maßnahmen mit ausgeprägter grenzüberschreitender Dimension, z. B. lückenlose Netzabdeckung mit 5G-Systemen entlang wichtiger Verkehrswege oder Aufbau von Backbone-Netzen zwischen Mitgliedstaaten bzw. zwischen der Union und Drittländern; und
- b) auf bis zu 75 % bei Maßnahmen für die Gigabit-Anbindung sozioökonomischer Schwerpunkte.

Maßnahmen zur Bereitstellung einer lokalen drahtlosen Internetanbindung in Kommunen können, wenn sie mithilfe von Finanzhilfen von geringem Wert durchgeführt werden, unbeschadet des Grundsatzes der Kofinanzierung über finanzielle Unterstützung der Union bis zur Deckung von 100 % der förderfähigen Kosten finanziert werden.

- (5) Für die in Artikel 10 Absatz 1 genannten Maßnahmen gilt der jeweils höchstmögliche Kofinanzierungssatz, der in den betreffenden Sektoren Anwendung findet. Darüber hinaus kann der für diese Maßnahmen geltende Kofinanzierungssatz um 10 % erhöht werden.
- (6) In jedem der Sektoren Verkehr, Energie und Digitales gilt für Arbeiten, die in Gebieten in äußerster Randlage durchgeführt werden, ein spezifischer höchstmöglicher Kofinanzierungssatz von 70 %.

Artikel 16
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 sind förderfähig, 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 der vorliegenden Verordnung 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, sind in ihrer Gesamtheit förderfähig;
- c) Ausgaben im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken sind keine förderfähigen Kosten, mit Ausnahme der Mittel, die gemäß Artikel 64 der Verordnung (EU) 2021/...⁺ aus dem Kohäsionsfonds im Verkehrssektor übertragen werden;
- d) förderfähige Kosten enthalten keine Mehrwertsteuer.

⁺ ABl.: Bitte im Text die Nummer der Verordnung in Dokument ST06674/21 (2018/0196 (COD)) einfügen.

Artikel 17

Kombination von Finanzhilfen mit anderen Finanzierungsquellen

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

Artikel 18

Herabsetzung oder Einstellung der Finanzhilfe

- (1) Der Betrag einer Finanzhilfe kann, außer in hinreichend begründeten Fällen, aus den in Artikel 131 Absatz 4 der Haushaltsordnung genannten Gründen sowie aus folgenden Gründen herabgesetzt werden:
 - a) im Fall von Studien: die Maßnahme ist ein Jahr nach dem in der Finanzhilfvereinbarung genannten Tag des Durchführungsbeginns nicht angelaufen;
 - b) im Fall von Arbeiten: die Maßnahme ist zwei Jahre nach dem in der Finanzhilfvereinbarung genannten Tag des Durchführungsbeginns nicht angelaufen;

- c) die Prüfung der Fortschritte der Maßnahme hat ergeben, dass die Verzögerung bei der Durchführung der Maßnahme so groß ist, dass es unwahrscheinlich ist, dass die Ziele erreicht werden können.
- (2) Die Finanzhilfevereinbarung kann aus den in Absatz 1 genannten Gründen geändert oder eingestellt werden.
- (3) Bevor ein Beschluss über die Herabsetzung oder Einstellung einer Finanzhilfe gefasst wird, wird der Fall umfassend geprüft, und die betreffenden Begünstigten erhalten die Gelegenheit, ihre Bemerkungen innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens zu unterbreiten.
- (4) Verfügbare Mittel für Verpflichtungen, die sich aus der Anwendung von Absatz 1 oder 2 des vorliegenden Artikels ergeben, werden auf andere Arbeitsprogramme verteilt, die im Rahmen der entsprechenden Finanzausstattung nach Artikel 4 Absatz 2 vorgeschlagen wurden.

Artikel 19
Kumulative und alternative Finanzierung

- (1) Für Maßnahmen, für die ein Beitrag aus der CEF bereitgestellt wurde, können auch Beiträge aus einem anderen Unionsprogramm, einschließlich Fonds mit geteilter Mittelverwaltung, bereitgestellt werden, sofern diese Beiträge nicht dieselben Kosten betreffen. Für den entsprechenden Beitrag zu der Maßnahme gelten die Bestimmungen des jeweiligen Unionsprogramms. Die kumulierte Finanzierung darf die förderfähigen Gesamtkosten der Maßnahme nicht übersteigen. Die Unterstützung aus den verschiedenen Unionsprogrammen kann anteilig im Einklang mit dem Dokument, das die Bedingungen für die Unterstützung enthält, berechnet werden.

- (2) Mit dem Exzellenzsiegel werden Maßnahmen ausgezeichnet, die die folgenden kumulativen Bedingungen erfüllen:
- a) sie wurden im Rahmen einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen auf der Grundlage der CEF bewertet;
 - 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.

Es ist möglich, dass Maßnahmen, die mit einem Exzellenzsiegel gemäß Unterabsatz 1 ausgezeichnet wurden, ohne weitere Bewertung mit Mitteln aus dem EFRE gemäß Artikel 67 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2021/...⁺ oder aus dem Kohäsionsfonds unterstützt werden, sofern die Maßnahmen den Zielen des betreffenden Programms und den Bestimmungen des betreffenden Fonds entsprechen.

⁺ ABI.: Bitte im Text die Nummer der Verordnung in Dokument ST 06674/21 (2018/0196 (COD)) einfügen.

KAPITEL IV

PROGRAMMPLANUNG, ÜBERWACHUNG, BEWERTUNG UND KONTROLLE

Artikel 20

Arbeitsprogramme

- (1) Die CEF wird durch Arbeitsprogramme durchgeführt, auf die in Artikel 110 der Haushaltssordnung verwiesen wird.
- (2) Um Transparenz und Berechenbarkeit zu gewährleisten und die Qualität der Projekte zu verbessern, verabschiedet die Kommission bis zum ... (drei Monate nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung) die ersten mehrjährigen Arbeitsprogramme. Diese ersten mehrjährigen Arbeitsprogramme enthalten einen Zeitplan für die Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen für die ersten drei Jahre der CEF, die Themen und die veranschlagten Haushaltsmittel sowie einen voraussichtlichen Rahmen für den gesamten Programmplanungszeitraum.
- (3) Die Arbeitsprogramme werden von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (4) Bei der Annahme von Arbeitsprogrammen im Energiesektor schenkt die Kommission Vorhaben von gemeinsamem Interesse und damit verbundenen Maßnahmen, die auf eine weitere Integration des Energiebinnenmarkts, die Beendigung der Isolation im Energiesektor und die Beseitigung von Engpässen im Stromverbund abstellen, besondere Beachtung, wobei ein spezieller Schwerpunkt auf Projekten liegt, die zur Erreichung der Verbundvorgabe von mindestens 10 % bis 2020 und 15 % bis 2030 beitragen, sowie auf Projekten, die einen Beitrag zur Synchronisierung von Stromnetzen mit den Netzen der Union leisten.
- (5) Im Einklang mit Artikel 200 Absatz 2 der Haushaltsordnung kann der zuständige Anweisungsbefugte das Auswahlverfahren gegebenenfalls wie folgt in zwei Phasen organisieren:
- a) Die Antragsteller reichen vereinfachte Unterlagen mit relativ kurzen Informationen ein, damit die Projekte anhand eines begrenzten Kriterienkatalogs vorausgewählt werden können;
 - b) die in der ersten Phase vorausgewählten Antragsteller reichen nach dem Ende der ersten Phase vollständige Unterlagen ein.

Artikel 21

Gewährung der finanziellen Unterstützung durch die Union

- (1) Nach jeder Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen auf der Grundlage eines Arbeitsprogramms nach Artikel 20 erlässt die Kommission einen Durchführungsrechtsakt, in dem die Höhe der finanziellen Unterstützung, die für die ausgewählten Projekte oder Teilprojekte gewährt wird, sowie die Durchführungsbedingungen und -methoden festgelegt sind. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 24 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung genannten Prüfverfahren erlassen.
- (2) Während der Durchführung der Finanzhilfevereinbarungen unterrichtet die Kommission die Begünstigten und die betreffenden Mitgliedstaaten über Änderungen der Finanzhilfebeträge und die ausgezahlten endgültigen Beträge.
- (3) Die Begünstigten übermitteln die in den jeweiligen Finanzhilfevereinbarungen festgelegten Berichte ohne vorherige Zustimmung der Mitgliedstaaten. Die Kommission gewährt den Mitgliedstaaten Zugang zu den Berichten über Maßnahmen, die in ihrem Hoheitsgebiet durchgeführt werden.

Artikel 22

Überwachung und Berichterstattung

- (1) Die Indikatoren, anhand deren über die Fortschritte der CEF zur Erreichung ihrer in Artikel 3 genannten allgemeinen und spezifischen Ziele Bericht zu erstatten ist, sind in Teil I des Anhangs aufgeführt.

- (2) Um eine wirksame Bewertung der Fortschritte der CEF zur Erreichung von deren Zielen sicherzustellen, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Teil I des Anhangs im Hinblick auf die Indikatoren zu ändern, wenn dies als notwendig erachtet wird, sowie um die vorliegende Verordnung durch Bestimmungen über die Einrichtung eines Überwachungs- und Bewertungsrahmens zu ergänzen.
- (3) Das System der Leistungsberichterstattung stellt sicher, dass die Daten für die Überwachung der Durchführung und der Ergebnisse der CEF für eine eingehende Analyse der erzielten Fortschritte, einschließlich der Verfolgung klimabezogener Ausgaben, geeignet sind und dass sie effizient, wirksam und rechtzeitig erfasst werden. Zu diesem Zweck werden für Empfänger von Unionsmitteln und gegebenenfalls für Mitgliedstaaten verhältnismäßige Berichterstattungsanforderungen festgelegt.
- (4) Die Kommission verbessert die spezielle Website, indem sie eine Karte mit den in Durchführung befindlichen Projekten zusammen mit relevanten Informationen – darunter Folgenabschätzungen sowie Betrag, Begünstigter, durchführende Stelle und Sachstand des Projekts – in Echtzeit veröffentlicht. Die Kommission legt ferner alle zwei Jahre Fortschrittsberichte vor. Diese Fortschrittsberichte enthalten Informationen zur Durchführung der CEF im Einklang mit den allgemeinen und spezifischen Zielen nach Artikel 3, wobei dargelegt wird, ob die Durchführung in den verschiedenen Sektoren planmäßig verläuft, ob die gesamte Mittelbindung im Einklang mit dem zugewiesenen Gesamtbetrag steht, ob die laufenden Projekte in ausreichendem Maße fertiggestellt wurden und ob sie noch immer realisierbar sind und ihr Abschluss noch immer erstrebenswert ist.

Artikel 23

Bewertung

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

Artikel 24

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird vom CEF-Koordinierungsausschuss unterstützt, der je nach zu behandelndem Thema in unterschiedlichen Zusammensetzungen zusammentreten kann. Dieser 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 25

Delegierte Rechtsakte

- (1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung der vorliegenden Verordnung zu erlassen, indem sie
- a) einen Überwachungs- und Bewertungsrahmen auf der Grundlage der in Teil I des Anhangs angegebenen Indikatoren festlegt;
 - b) Vorschriften zur Auswahl grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien – neben den in Teil IV des Anhangs genannten Projekten – festlegt sowie eine Liste ausgewählter grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien erstellt und laufend aktualisiert.
- (2) Vorbehaltlich des Artikels 172 Absatz 2 AEUV wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 26 der vorliegenden Verordnung delegierte Rechtsakte zu erlassen, um
- a) Teil III des Anhangs bezüglich der Festlegung der Verkehrskernnetzkorridore und der vorermittelten Abschnitte im Gesamtnetz zu ändern;
 - b) Teil V des Anhangs bezüglich der Ermittlung digitaler Vernetzungsprojekte von gemeinsamem Interesse zu ändern.

Artikel 26
Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 22 Absatz 2 und Artikel 25 wird der Kommission bis zum 31. Dezember 2028 übertragen.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 7 Absatz 2, Artikel 22 Absatz 2 und Artikel 25 kann vom Europäischen Parlament oder vom 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 vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung 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 7 Absatz 2, Artikel 22 Absatz 2 und Artikel 25 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 27

Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

- (1) Die Empfänger von Unionsmitteln machen durch kohärente, wirksame und verhältnismäßige gezielte Information verschiedener Zielgruppen, darunter die Medien und die Öffentlichkeit, die Herkunft dieser Mittel bekannt und stellen sicher, dass die Unionsförderung, insbesondere im Rahmen von Informationskampagnen zu den Maßnahmen und deren Ergebnissen, Sichtbarkeit erhält.
- (2) Die Kommission führt Maßnahmen zur Information und Kommunikation über die CEF, die gemäß der CEF durchgeführten Maßnahmen und die erzielten Ergebnisse durch. Mit den der CEF zugewiesenen Mitteln wird auch die institutionelle Kommunikation über die politischen Prioritäten der Union gefördert, soweit sie die in Artikel 3 genannten Ziele betreffen.

- (3) Transparenz und eine öffentliche Konsultation werden im Einklang mit dem anwendbaren Recht der Union und dem nationalen Recht sichergestellt.

Artikel 28

Schutz der finanziellen Interessen der Union

Nimmt ein Drittland mittels eines Beschlusses an der CEF teil, der gemäß einer völkerrechtlichen Übereinkunft oder auf der Grundlage eines anderen Rechtsinstruments erlassen wurde, so gewährt das Drittland dem zuständigen Anweisungsbefugten, dem OLAF und dem Rechnungshof die Rechte und den Zugang, die sie zur umfassenden Ausübung ihrer jeweiligen Befugnisse benötigen. Im Falle des OLAF umfassen diese Rechte das Recht zur Durchführung von Untersuchungen einschließlich Kontrollen und Überprüfungen vor Ort gemäß der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013.

KAPITEL V

ÜBERGANGS- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 29

Aufhebung und Übergangsbestimmungen

- (1) Die Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014 werden aufgehoben.

- (2) Unbeschadet des Absatzes 1 lässt die vorliegende Verordnung die Weiterführung oder Änderung von Maßnahmen, die im Rahmen der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 eingeleitet werden, unberührt; die genannte Verordnung gilt für diese Maßnahmen bis zu deren Abschluss.
- (3) Die Finanzausstattung der CEF kann auch zur Deckung der Ausgaben für technische und administrative Hilfe verwendet werden, die für den Übergang zwischen der CEF und den Maßnahmen erforderlich sind, die gemäß der Verordnung (EU) 1316/2013 – eingeführt wurden.
- (4) Falls erforderlich können im Einklang mit der vorliegenden Verordnung über das Jahr 2027 hinaus Mittel zur Deckung von in Artikel 4 Absatz 5 vorgesehenen Ausgaben in den Unionshaushalt eingesetzt werden, um die Verwaltung von Maßnahmen zu ermöglichen, die bis zum 31. Dezember 2027 noch nicht abgeschlossen sind.

Artikel 30
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag 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

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

Im Namen des Rates

Der Präsident

ANHANG

TEIL I INDIKATOREN

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

Sektoren	Spezifische Ziele	Schlüsselindikatoren
Verkehr	Effiziente, miteinander verbundene und multimodale Netze und Infrastrukturen für eine intelligente, interoperable, nachhaltige, inklusive, barrierefreie, sichere und geschützte Mobilität	Zahl der grenzüberschreitenden Verbindungen und der fehlenden Verbindungen, auf die sich die CEF-Unterstützung bezieht (einschließlich Maßnahmen für städtische Knoten, regionale grenzüberschreitende Schienenverbindungen, multimodale Logistikplattformen, Seehäfen, Binnenhäfen, Verbindungen mit Flughäfen und Schienen-Straßen-Terminals des Kernnetzes und des Gesamtnetzes des TEN-V)
		Zahl der durch die CEF unterstützten Maßnahmen zur Digitalisierung des Verkehrs, insbesondere durch die Einführung von ERTMS, RIS, ITS, VTMIS/e-Maritime-Diensten und SESAR
		Zahl der mit CEF-Unterstützung aufgebauten oder aufgerüsteten Versorgungsstellen für alternative Kraftstoffe

Sektoren	Spezifische Ziele	Schlüsselindikatoren
		Zahl der durch die CEF unterstützten Maßnahmen zur Verkehrssicherheit
		Zahl der durch die CEF unterstützten Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit des Verkehrssystems für Menschen mit eingeschränkter Mobilität
		Zahl der durch die CEF unterstützten Maßnahmen, die zur Verringerung des Schienengüterverkehrslärms beitragen
	Anpassung zwecks Doppelnutzung von Verkehrsinfrastruktur	Zahl der Verkehrsinfrastrukturkomponenten, die an die Anforderungen einer Doppelnutzung angepasst sind
Energie	Beitrag zur Verbundfähigkeit und Integration der Märkte	Zahl der durch die CEF unterstützten Maßnahmen für Projekte zur Zusammenschaltung der Netze von Mitgliedstaaten und zur Beseitigung interner Hindernisse
	Versorgungssicherheit	Zahl der durch die CEF unterstützten Maßnahmen für Projekte zur Gewährleistung eines widerstandsfähigen Gasnetzes
		Zahl der durch die CEF unterstützten Maßnahmen für die intelligenter Gestaltung und Digitalisierung der Energienetze und die Erhöhung der Energiespeicherkapazitäten
	Nachhaltige Entwicklung durch Ermöglichung der Dekarbonisierung	Zahl der durch die CEF unterstützten Maßnahmen für Projekte, die einen größeren Anteil erneuerbarer Energien in den Energiesystemen ermöglichen
		Zahl der durch die CEF unterstützten Maßnahmen, die zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien beitragen

Sektoren	Spezifische Ziele	Schlüsselindikatoren
Digitales	Beitrag zum Auf- und Ausbau digitaler Vernetzungsinfrastrukturen in der gesamten Union	Neue Anschlüsse an Netze mit sehr hoher Kapazität für sozioökonomische Schwerpunkte und Internetanbindungen mit sehr hoher Qualität für Kommunen
		Zahl der durch die CEF unterstützten Maßnahmen, die eine 5G-Netzabdeckung entlang wichtiger Verkehrswege ermöglichen
		Zahl der durch die CEF unterstützten Maßnahmen, die neue Anschlüsse an Netze mit sehr hoher Kapazität ermöglichen
		Zahl der durch die CEF unterstützten Maßnahmen, die zur Digitalisierung des Energie- und Verkehrssektors beitragen

TEIL II INDIKATIVE PROZENTSÄTZE FÜR DEN VERKEHRSSEKTOR

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, interoperable und multimodale Netze“, wovon 1 559 800 000 EUR¹ vorrangig und auf Wettbewerbsbasis für die Fertigstellung fehlender größerer grenzüberschreitender Eisenbahnverbindungen zwischen aus dem Kohäsionsfonds förderfähigen Mitgliedstaaten vorzusehen sind;

¹ 1 384 000 000 EUR zu Preisen von 2018.

- 40 % für die in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe b aufgeführten Maßnahmen: „Maßnahmen in Bezug auf eine intelligente, interoperable, nachhaltige, multimodale, inklusive, barrierefreie, 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, interoperable und multimodale Netze“;
- 15 % für die in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe b aufgeführten Maßnahmen: „Maßnahmen in Bezug auf eine intelligente, interoperable, nachhaltige, multimodale, inklusive, barrierefreie, 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 vorermittelter grenzüberschreitender Verbindungen und fehlender Verbindungen

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

Kernnetzkorridor „Atlantik“		
Kernnetzkorridor „Ostsee – Adria“		
Strecke	Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków Gdańsk – Warszawa – Katowice/Kraków Katowice – Ostrava – Brno – Wien Szczecin/Świnoujście – Poznań – Wrocław – Ostrava Katowice – Bielsko-Biała – Žilina – Bratislava – Wien Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste	
Grenzüberschreitende Verbindungen		
	Katowice/Opole – Ostrava – Brno Katowice – Žilina Bratislava – Wien Graz – Maribor Venezia – Trieste – Divača – Ljubljana	Eisenbahn
	Katowice – Žilina Brno – Wien	Straße
Fehlende Verbindungen	Gloggnitz – Mürzzuschlag: Semmering-Basistunnel Graz – Klagenfurt: Koralm-Bahnstrecke und -tunnel Koper – Divača	Eisenbahn

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

Kernnetzkorridor „Atlantik“		
Kernnetzkorridor „Nordsee – Ostsee“		
Strecke	Luleå – Helsinki – Tallinn – Rīga Ventspils – Rīga Rīga – 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/Osnabrück – Köln – Antwerpen	
Grenzüberschreitende Verbindungen	Tallinn – Rīga – Kaunas – Warszawa: neue bezüglich UIC-Lichtraumprofil vollständig interoperable Rail-Baltica-Strecke	Eisenbahn
	Świnoujście/Szczecin – Berlin	Eisenbahn und Binnenwasserstraßen
	Via-Baltica-Korridor EE–LV–LT–PL	Straße
Fehlende Verbindungen	Kaunas – Vilnius: Teil der neuen bezüglich UIC-Lichtraumprofil vollständig interoperablen Rail-Baltica-Strecke	Eisenbahn
	Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, mit Anschlüssen an die geplante Hauptverkehrsdrehscheibe	
	Nord-Ostsee-Kanal	Binnenwasserstraßen
	Berlin – Magdeburg – Hannover; Mittellandkanal; westdeutsche Kanäle	
	Rhein, Waal	
	Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	

Kernnetzkorridor „Atlantik“		
Kernnetzkorridor „Nordsee – Mittelmeer“		
Strecke	Grenze UK – Baile Átha Cliath oder Dublin – Sionainn Faing oder Shannon Foynes/ Corcaigh oder Cork Sionainn Faing oder Shannon Foynes/ Baile Átha Cliath oder Dublin/ Corcaigh oder Cork – Le Havre/Calais/Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam Grenze UK – Lille – Brussel oder Bruxelles Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel oder Bruxelles – Luxembourg Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Calais/Dunkerque/Lille – Paris– Rouen – Le Havre	
Grenzüberschreitende Verbindungen	Brussel oder Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg Terneuzen – Gent Seine-Schelde-Netz und zugehörige Seine-, Schelde- und Maas-Flusseinzugsgebiete Rhein-Schelde-Korridor	Eisenbahn Binnenwasserstraßen
Fehlende Verbindungen	Albertkanaal/Canal Albert und Kanaal Bocholt-Herentals	Binnenwasserstraßen

Kernnetzkorridor „Atlantik“		
Kernnetzkorridor „Orient/Östliches Mittelmeer“		
Strecke	Hamburg – Berlin Rostock – Berlin – Dresden Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolín Kolín – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia Sofia – Grenze RS/Grenze NMK Sofia – Plovdiv – Burgas/Grenze TR Grenze TR – Alexandroupoli – Kavala – Thessaloniki – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa Grenze NMK – Thessaloniki Sofia – Thessaloniki – Athina – Piraeus/Ikonio – Irakleio – Lemesos (Vasiliko) – Lefkosia/Larnaka Athina – Patra/Igoumenitsa	
Grenzüberschreitende Verbindungen	Dresden – Praha/Kolín Wien/Bratislava – Budapest Békéscsaba – Arad – Timișoara Craiova – Calafat – Vidin – Sofia – Thessaloniki Sofia – Grenze RS/Grenze NMK Grenze TR – Alexandroupoli Grenze NMK – Thessaloniki	Eisenbahn
	Ioannina – Kakavia (Grenze AL) Drobeta Turnu Severin/Craiova – Vidin – Montana Sofia – Grenze RS	Straße
	Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Binnenwasserstraßen
Fehlende Verbindungen	Igoumenitsa – Ioannina Praha – Brno Thessaloniki – Kavala – Alexandroupoli Timișoara – Craiova	Eisenbahn

Kernnetzkorridor „Atlantik“		
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 – Brussel oder Bruxelles – Gent Liège – Antwerpen – Gent – Zeebrugge	
Grenzüberschreitende Verbindungen	Zevenaar – Emmerich – Oberhausen Karlsruhe – Basel Milano/Novara – Grenze CH Basel – Antwerpen/Rotterdam – Amsterdam	Eisenbahn Binnenwasserstraßen
Fehlende Verbindungen	Genova – Tortona/Novi Ligure Zeebrugge – Gent	

Kernnetzkorridor „Atlantik“													
Kernnetzkorridor „Rhein – Donau“													
Strecke	<p>Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz</p> <p>Strasbourg – Mannheim – Frankfurt am Main – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz</p> <p>München/Nürnberg – Praha – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – Grenze UA</p> <p>Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar</p> <p>Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Moravita/Brașov/Craiova – București – Giurgiu/Constanta – Sulina</p>												
Grenzüberschreitende Verbindungen	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">München – Praha</td> <td style="vertical-align: top; padding: 2px;">Eisenbahn</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Nürnberg – Plzeň</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Strasbourg – Kehl – Appenweier</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Hranice – Žilina</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Košice – Grenze UA</td> <td></td> </tr> </table>	München – Praha	Eisenbahn	Nürnberg – Plzeň		München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg		Strasbourg – Kehl – Appenweier		Hranice – Žilina		Košice – Grenze UA	
München – Praha	Eisenbahn												
Nürnberg – Plzeň													
München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg													
Strasbourg – Kehl – Appenweier													
Hranice – Žilina													
Košice – Grenze UA													
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">Wien – Bratislava/Budapest</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Bratislava – Budapest</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Békéscsaba – Arad – Timișoara – Grenze RS</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">București – Giurgiu - Rousse</td> <td></td> </tr> </table>	Wien – Bratislava/Budapest		Bratislava – Budapest		Békéscsaba – Arad – Timișoara – Grenze RS		București – Giurgiu - Rousse					
Wien – Bratislava/Budapest													
Bratislava – Budapest													
Békéscsaba – Arad – Timișoara – Grenze RS													
București – Giurgiu - Rousse													
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">Donau (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) und zugehörige Waag-, Save- und Theiß-Flusseinzugsgebiete</td> <td style="vertical-align: top; padding: 2px;">Binnenwasserstraßen</td> </tr> </table>	Donau (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) und zugehörige Waag-, Save- und Theiß-Flusseinzugsgebiete	Binnenwasserstraßen										
Donau (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) und zugehörige Waag-, Save- und Theiß-Flusseinzugsgebiete	Binnenwasserstraßen												
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">Zlín – Žilina</td> <td style="vertical-align: top; padding: 2px;">Straße</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Timișoara – Grenze RS</td> <td></td> </tr> </table>	Zlín – Žilina	Straße	Timișoara – Grenze RS									
Zlín – Žilina	Straße												
Timișoara – Grenze RS													
Fehlende Verbindungen	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">Stuttgart – Ulm</td> <td style="vertical-align: top; padding: 2px;">Eisenbahn</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Salzburg – Linz</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Craiova – București</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Arad – Sighișoara – Brașov – Predeal</td> <td></td> </tr> </table>	Stuttgart – Ulm	Eisenbahn	Salzburg – Linz		Craiova – București		Arad – Sighișoara – Brașov – Predeal					
Stuttgart – Ulm	Eisenbahn												
Salzburg – Linz													
Craiova – București													
Arad – Sighișoara – Brașov – Predeal													

Kernnetzkorridor „Atlantik“											
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 – Göteborg – Malmö – Trelleborg</p> <p>Malmö – København – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn</p> <p>København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover</p> <p>Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nürnberg</p> <p>Rostock – Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – 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	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 5px;">Grenze RU – Helsinki</td> <td style="padding: 5px; vertical-align: top;">Eisenbahn</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">København – Hamburg: Anschlussstrecken zur Festen Fehmarnbeltquerung</td> <td style="padding: 5px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: Brenner-Basistunnel und seine Anschlussstrecken</td> <td style="padding: 5px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Göteborg – Oslo</td> <td style="padding: 5px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">København – Hamburg: Feste Fehmarnbeltquerung</td> <td style="padding: 5px; vertical-align: top;">Eisenbahn/Straße</td> </tr> </table>	Grenze RU – Helsinki	Eisenbahn	København – Hamburg: Anschlussstrecken zur Festen Fehmarnbeltquerung		München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: Brenner-Basistunnel und seine Anschlussstrecken		Göteborg – Oslo		København – Hamburg: Feste Fehmarnbeltquerung	Eisenbahn/Straße
Grenze RU – Helsinki	Eisenbahn										
København – Hamburg: Anschlussstrecken zur Festen Fehmarnbeltquerung											
München – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: Brenner-Basistunnel und seine Anschlussstrecken											
Göteborg – Oslo											
København – Hamburg: Feste Fehmarnbeltquerung	Eisenbahn/Straße										

2. Indikative Liste vorermittelter grenzüberschreitender Verbindungen des Gesamtnetzes

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

Baile Átha Cliath oder Dublin/Letterkenny – Grenze UK	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
Praha – 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
Focșani – Grenze MD	Straße
Budapest – Osijek – Svilaj (Grenze BiH)	Straße
Faro – Huelva	Eisenbahn
Porto – Vigo	Eisenbahn
Giurgiu – Varna	Eisenbahn
Svilengrad – Pithio	Eisenbahn

3. Bestandteile des Gesamtnetzes in Mitgliedstaaten, die keine Landgrenze zu einem anderen Mitgliedstaat haben.

TEIL IV
AUSWAHL GRENZÜBERSCHREITENDER PROJEKTE
IM BEREICH DER ERNEUERBAREN ENERGIEN

1. Ziel grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien

Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien fördern die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten bei der Planung, Entwicklung und kosteneffizienten Nutzung erneuerbarer Energiequellen und erleichtern ihre Integration durch Energiespeicheranlagen mit dem Ziel, zur Verwirklichung der langfristigen Dekarbonisierungsstrategie der Union beizutragen.

2. Allgemeine Kriterien

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

- a) das Projekt ist Gegenstand eines Kooperationsabkommens oder einer anderen Art von Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten oder zwischen einem oder mehreren Mitgliedstaaten und einem oder mehreren Drittländern gemäß den Artikeln 8, 9, 11 und 13 der Richtlinie (EU) 2018/2001;

- b) das Projekt bewirkt Kosteneinsparungen bei der Einführung erneuerbarer Energien oder Vorteile im Hinblick auf die Systemintegration, Versorgungssicherheit oder Innovation, oder beides, gegenüber einem ähnlichen Projekt oder einem Projekt für erneuerbare Energien, die von einem der beteiligten Mitgliedstaaten allein durchgeführt werden;
- c) der potenzielle Gesamtnutzen der Zusammenarbeit übersteigt – auch langfristig – deren Kosten, nachgewiesen anhand einer Kosten-Nutzen-Analyse gemäß Nummer 3 dieses Teils unter Anwendung der in Artikel 7 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung genannten Methoden.

3. Kosten-Nutzen-Analyse

- a) Energieerzeugungskosten,
- b) Systemintegrationskosten,
- c) Unterstützungskosten,
- d) Treibhausgasemissionen,
- e) Versorgungssicherheit,
- f) Luftverschmutzung und sonstige lokale Verschmutzung, beispielsweise Auswirkungen auf die lokale Natur und die Umwelt,
- g) Innovation.

4. Verfahren

- a) Projektträger, einschließlich Mitgliedstaaten, deren Projekt potenziell für die Auswahl als grenzüberschreitendes Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien im Rahmen eines Kooperationsabkommen oder einer anderen Art von Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten oder zwischen einem oder mehreren Mitgliedstaaten und einem oder mehreren Drittländern gemäß den Artikeln 8, 9, 11 und 13 der Richtlinie (EU) 2018/2001 in Betracht kommt und für das der Status eines grenzüberschreitenden Projekts im Bereich der erneuerbaren Energien angestrebt wird, stellen hierzu bei der Kommission einen Antrag auf Auswahl des Projekts 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 dieses Teils festgelegten Kriterien nach den in Artikel 7 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung 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.

- b) Die Kommission setzt eine Gruppe für grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien ein, die sich aus je einem Vertreter jedes Mitgliedstaats und einem Vertreter der Kommission zusammensetzt, und führt darin den Vorsitz. Die Gruppe gibt sich eine Geschäftsordnung.
- c) Die Kommission organisiert mindestens einmal jährlich das Auswahlverfahren für grenzüberschreitende Projekte. Nach Bewertung der Projekte legt sie der in Buchstabe b dieser Nummer genannten Gruppe eine Liste der förderfähigen Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien vor, die den Kriterien nach Artikel 7 und Buchstabe d dieser Nummer entsprechen.

- d) Die in Buchstabe b genannte Gruppe erhält zu den förderfähigen Projekten, die in der von der Kommission vorgelegten Liste aufgeführt sind, relevante Informationen betreffend die folgenden Kriterien, sofern es sich dabei nicht um sensible Geschäftsinformationen handelt:
- i) eine Bestätigung, dass die Förderfähigkeits- und Auswahlkriterien für alle Projekte erfüllt sind;
 - ii) Informationen über den Kooperationsmechanismus, der für ein Projekt gewählt wurde, und Informationen darüber, inwieweit ein Projekt von einem oder mehreren Mitgliedstaaten unterstützt wird;
 - iii) 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 Euro;
 - iv) Informationen über den voraussichtlichen Mehrwert für die Union im Einklang mit Nummer 2 Buchstabe b dieses Teils und über die voraussichtlichen Kosten, den voraussichtlichen Nutzen und den voraussichtlichen Mehrwert für die Union im Einklang mit Nummer 2 Buchstabe c dieses Teils.
- e) Die Gruppe kann gegebenenfalls Projektträger förderfähiger Projekte, Vertreter aus an förderfähigen Projekten beteiligten Drittländern und sonstige relevante Akteure zu ihren Sitzungen einladen.
- f) Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bewertung einigt sich die Gruppe auf den Entwurf einer Liste von grenzüberschreitenden Projekten im Bereich der erneuerbaren Energien; die Liste wird gemäß Buchstabe g angenommen.

- g) Die Kommission nimmt die endgültige Liste ausgewählter grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien mittels eines delegierten Rechtsakts auf der Grundlage des Entwurfs einer Liste gemäß Buchstabe f und unter Berücksichtigung von Buchstabe i an. Die Kommission veröffentlicht ferner die Liste der ausgewählten grenzüberschreitenden Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien auf ihrer Website. Diese Liste wird nach Bedarf und mindestens aber alle zwei Jahre überprüft.
- h) Die Gruppe überwacht die Durchführung der Projekte auf der endgültigen Liste und gibt Empfehlungen dazu ab, wie etwaige Verzögerungen bei ihrer Durchführung behoben werden können. Zu diesem Zweck stellen die Projektträger der ausgewählten Projekte Informationen über die Durchführung ihrer Projekte bereit.
- i) Im Zuge der Auswahl grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien strebt die Kommission eine angemessene geografische Ausgewogenheit bei der Auswahl solcher Projekte an. An der Auswahl von Projekten können regionale Zusammenschlüsse beteiligt werden.
- j) Ein Projekt wird nicht als grenzüberschreitendes Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien ausgewählt oder – falls ausgewählt – verliert es diesen Status, wenn die für die Bewertung ausschlaggebenden Angaben falsch waren oder das Projekt gegen Unionsrecht verstößt.

TEIL V

DIGITALE VERNETZUNGSINFRASTRUKTURPROJEKTE

VON GEMEINSAMEM INTERESSE

1. Gigabit-Anbindung, einschließlich 5G-Systemen und anderer moderner Konnektivität für soziökonomische Schwerpunkte.

Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgt unter Berücksichtigung der Funktion der sozio-ökonomischen 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 der dabei erreichten zusätzlichen Flächenabdeckung für Haushalte. Die verfügbaren Haushaltsmittel werden geografisch ausgewogen unter den Mitgliedstaaten aufgeteilt.

Priorität erhalten Maßnahmen, die zur Gigabit-Konnektivität, einschließlich 5G-Systemen und sonstiger moderner Konnektivität, für folgende Bereiche beitragen:

- a) Krankenhäuser und Gesundheitszentren im Einklang mit den Bemühungen zur Digitalisierung des Gesundheitswesens, um das Wohlergehen der Unionsbürger zu verbessern und die Art und Weise zu ändern, wie Gesundheits- und Pflegedienste für die Patienten erbracht werden;
- b) Bildungs- und Forschungszentren im Rahmen der Bemühungen, die Nutzung unter anderem von Hochleistungsrechnen, Cloud-Anwendungen und Big Data zu erleichtern, digitale Klüfte zu überwinden, Innovation in den Bildungssystemen zu fördern, Lernergebnisse zu verbessern, die Chancengerechtigkeit zu erhöhen und die Lerneffizienz zu steigern;
- c) lückenlose 5G-Breitbandversorgung aller städtischen Gebiete bis 2025.

2. Drahtlose Internetanbindung in Kommunen

Maßnahmen zur Bereitstellung einer 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:

- a) sie werden von einer öffentlichen Stelle im Sinne des Absatzes 2 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;
- b) sie basieren auf digitalen Netzen mit sehr hoher Kapazität, die den Benutzern ein Interneterlebnis mit sehr hoher Qualität ermöglichen, das
 - i) kostenlos und diskriminierungsfrei, einfach zugänglich und gesichert ist und auf der neuesten und besten verfügbaren Technik beruht, und den Nutzern eine Hochgeschwindigkeitsanbindung zur Verfügung stellen kann, und
 - ii) den flächendeckenden und diskriminierungsfreien Zugang zu innovativen digitalen Diensten ermöglicht;
- c) sie verwenden die von der Kommission bereitzustellende gemeinsame visuelle Identität und sind mit den zugehörigen mehrsprachigen Online-Instrumenten verlinkt;

- d) sie erleichtern im Hinblick auf die Erzielung von Synergien, die Erhöhung der Kapazität und die Verbesserung der Nutzererfahrung den Einsatz von für 5G geeigneten drahtlosen Zugangspunkten mit geringer Reichweite im Sinne der Richtlinie (EU) 2018/1972 und
- e) sie gehen mit der Verpflichtung einher, die erforderliche Ausrüstung und/oder damit verbundene Installationsdienste nach geltendem Recht zu beschaffen, um sicherzustellen, dass der Wettbewerb durch die Projekte nicht über Gebühr verzerrt wird.

Finanzielle Unterstützung der Union steht öffentlichen Stellen im Sinne von Artikel 3 Nummer 1 der Richtlinie (EU) 2016/2102 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ zur Verfügung, die im Einklang mit dem nationalen Recht durch die Einrichtung lokaler drahtloser Zugangspunkte eine kostenlose und diskriminierungsfreie 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.

Die verfügbaren Haushaltsmittel werden geografisch ausgewogen unter den Mitgliedstaaten aufgeteilt.

Soweit zutreffend wird die Koordinierung und Kohärenz mit den durch die CEF unterstützten Maßnahmen gewährleistet, die den Anschluss sozioökonomischer Schwerpunkte an Netze mit sehr hoher Kapazität fördern und deren Gigabit-Konnektivität, einschließlich 5G-Systemen und sonstiger moderner Konnektivität, ermöglichen können.

¹ 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).

3. Indikative Liste der förderfähigen 5G-Korridore und grenzüberschreitenden Backbone-Verbindungen

Im Einklang mit den von der Kommission dargelegten Zielen der Gigabit-Gesellschaft, wonach sichergestellt werden soll, dass wichtige Landverkehrswege bis 2025 lückenlos von 5G-Netzen abgedeckt werden, beinhalten die Maßnahmen zum Aufbau einer lückenlosen Netzabdeckung mit 5G-Systemen nach Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe c in einem ersten Schritt Maßnahmen für Versuche für vernetzte und automatisierte Mobilität (connected and automated mobility - CAM) in den grenzüberschreitenden Abschnitten und in einem zweiten Schritt 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 beschränkt¹.

Darüber hinaus werden auch Maßnahmen, die den Aufbau von Backbone-Netzen fördern, auch mit Seekabeln zwischen den Mitgliedstaaten und zwischen der Union und Drittländern oder zur Anbindung der europäischen Inseln gemäß Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe d, unterstützt, um die erforderliche Redundanz für so unverzichtbare Infrastrukturen zu gewährleisten und die Kapazität und Widerstandsfähigkeit der digitalen Netze der Union zu erhöhen.

¹ Die kursiv gedruckten Abschnitte liegen außerhalb der TEN-V-Kernnetzkorridore, gehören aber zu den 5G-Korridoren.

Kernnetzkorridor „Atlantik“	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Porto – Vigo
	Merida – Évora
	Paris – Amsterdam – Frankfurt am Main
	Aveiro – Salamanca
	San Sebastián - Biarritz
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Metz – Paris – Bordeaux – Bilbao – Vigo – Porto – Lisboa
	Bilbao – Madrid – Lisboa
	Madrid – Merida – Sevilla – Tarifa
Aufbau von Backbone-Netzen, auch mit Seekabeln	Açores/Madeira – Lisboa
Kernnetzkorridor „Ostsee – Adria“	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Gdańsk – Warszawa – Brno – Wien – Graz – Ljubljana - Koper / Trieste
Kernnetzkorridor „Mittelmeer“	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Budapest – Zagreb – Ljubljana –Rijeka – Split – Dubrovnik
	Ljubljana – Zagreb – Slavonski Brod – Bajakovo (Grenze zu RS)
	Slavonski Brod – Đakovo – Osijek
	Montpellier – Narbonne – Perpignan - Barcelona – Valencia – Málaga – Tarifa mit einer Erweiterung nach Narbonne – Toulouse
Aufbau von Backbone-Netzen, auch mit Seekabeln	Seekabelnetze Lisboa – Marseille – Milano

Kernnetzkorridor „Atlantik“	
Kernnetzkorridor „Nordsee – Ostsee“	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Warszawa – Kaunas – Vilnius
	Kaunas – Klaipėda
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Tallinn – Rīga – Kaunas – Grenze LT/PL – Warszawa
	Grenze BY/LT – Vilnius – Kaunas – Klaipėda
	Via Carpathia: Klaipėda – Kaunas - Ełk – Białystok – Lublin – Rzeszów – Barwinek – Košice
Kernnetzkorridor „Nordsee – Mittelmeer“	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Metz – Merzig – Luxembourg
	Rotterdam – Antwerpen – Eindhoven
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Amsterdam – Rotterdam – Breda – Lille – Paris
	Brussel/Bruxelles – Metz – Basel
	Mulhouse – Lyon – Marseille
Kernnetzkorridor „Orient/Östliches Mittelmeer“	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Sofia – Thessaloniki – Beograd
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Berlin – Praha – Brno – Bratislava – Timișoara – Sofia – Grenze TR
	Bratislava – Košice
	Sofia – Thessaloniki – Athina
Kernnetzkorridor „Rhein – Alpen“	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Bologna – Innsbruck – München (Brenner-Korridor)

Kernnetzkorridor „Atlantik“	
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Rotterdam – Oberhausen – Frankfurt am Main Basel – Milano – Genua
Kernnetzkorridor „Rhein – Donau“	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Frankfurt am Main – Passau – Wien – Bratislava – Budapest – Osijek – Vukovar – Bucureşti – Constanța Bucureşti – Iasi Karlsruhe – München – Salzburg – Wels Frankfurt am Main – Strasbourg
Kernnetzkorridor „Skandinavien – Mittelmeer“	
Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche	Oulu – Tromsø Oslo – Stockholm – Helsinki
Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung	Turku – Helsinki – RU Grenze Oslo – Malmö - København– Hamburg – Würzburg – Nürnberg – München – Rosenheim – Verona – Bologna – Napoli – Catania – Palermo Stockholm – Malmö Neapel – Bari – Taranto Aarhus – Esbjerg – Padborg