

Mittwoch, 17. April 2019

P8_TA(2019)0420

Fazilität „Connecting Europe“ ***I

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 17. April 2019 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014 (COM(2018)0438 — C8-0255/2018 — 2018/0228(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

(2021/C 158/67)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2018)0438),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und die Artikel 172 und 194 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C8-0255/2018),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 19. September 2018 ⁽¹⁾,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 10. Oktober 2018 ⁽²⁾,
 - unter Hinweis auf das Schreiben seines Präsidenten vom 25. Januar 2019 an die Ausschussvorsitze über die Herangehensweise des Parlaments an die mit dem mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) für die Zeit nach 2020 zusammenhängenden bereichsspezifischen Programme,
 - unter Hinweis auf das Schreiben des Rates vom 1. April 2019 an den Präsidenten des Europäischen Parlaments zur Bestätigung der während der Verhandlungen zwischen den Mitgesetzgebern erreichten übereinstimmenden Verständnisses,
 - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf die gemeinsamen Beratungen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für Verkehr und Tourismus gemäß Artikel 55 der Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für Verkehr und Tourismus sowie die Stellungnahmen des Ausschusses für auswärtige Angelegenheiten, des Haushaltsausschusses, des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit und des Ausschusses für regionale Entwicklung (A8-0409/2018),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest ⁽³⁾;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

⁽¹⁾ ABl. C 440 vom 6.12.2018, S. 191.

⁽²⁾ ABl. C 461 vom 21.12.2018, S. 173.

⁽³⁾ Dieser Standpunkt ersetzt die am 12. Dezember 2018 angenommenen Abänderungen (Angenommene Texte, P8_TA(2018)0517).

Mittwoch, 17. April 2019

P8_TC1-COD(2018)0228

Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 17. April 2019 im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EU) .../... 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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses, ⁽¹⁾

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen, ⁽²⁾

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren, ⁽³⁾

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Um zu einem intelligenten, nachhaltigen und inklusiven Wachstum zu gelangen, die Schaffung von Arbeitsplätzen zu fördern **und die langfristigen Dekarbonisierungsverpflichtungen zu erfüllen**, braucht die Union moderne, **multimodale** und leistungsstarke Infrastrukturen, die zur Verbindung und zur Integration der Union und aller ihrer Regionen – **einschließlich der abgelegenen Gebiete, der Gebiete in äußerster Randlage, der Inselgebiete, der Randgebiete, der Berggebiete und der dünn besiedelten Gebiete** – in den Bereichen Verkehr, **Digitales** und Energie beitragen. Diese Verbindungen sollten es ermöglichen, den freien Verkehr von Personen, Waren, Kapital und Dienstleistungen zu verbessern. Die transeuropäischen Netze sollten grenzüberschreitende Verbindungen erleichtern, den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt fördern und zu einer wettbewerbsfähigeren **und nachhaltigeren** sozialen Marktwirtschaft und zur Bekämpfung des Klimawandels beitragen.
- (2) Die Fazilität „Connecting Europe“ (im Folgenden das „Programm“) soll Investitionen im Bereich der transeuropäischen Netze beschleunigen und eine Hebelwirkung für Finanzmittel sowohl aus dem öffentlichen als auch dem privaten Sektor erzeugen sowie gleichzeitig die Rechtssicherheit steigern und den Grundsatz der Technologieneutralität wahren. Das Programm sollte es ermöglichen, Synergien zwischen den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales optimal zu nutzen, um so die Wirksamkeit der Maßnahmen der Union zu steigern und eine Optimierung der Durchführungskosten zu ermöglichen.
- (3) Das Programm **sollte einen Beitrag zu den Maßnahmen der EU gegen den Klimawandel leisten sowie** ökologisch und sozial nachhaltige Projekte und gegebenenfalls Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen unterstützen. Insbesondere sollte das Programm einen größeren Beitrag zur Verwirklichung der Ziele des Pariser Übereinkommens sowie zur Erreichung der für 2030 vorgeschlagenen Klima- und Energieziele und des langfristigen Dekarbonisierungsziels leisten.
- (3a) **Im Rahmen des Programms sollte ein hohes Maß an Transparenz gewährleistet und für eine öffentliche Konsultation im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften der Union und der Mitgliedstaaten gesorgt werden.**
- (4) Angesichts der Notwendigkeit, im Einklang mit den Zusagen der Union zur Umsetzung des Pariser Übereinkommens dem Klimawandel entgegenzuwirken, und der Verpflichtung, die UN-Ziele für nachhaltige Entwicklung umzusetzen, sollte durch diese Verordnung der Klimaschutz in alle Politikbereiche der Union eingebunden werden, damit das allgemeine Haushaltsziel erreicht wird, **25 %** der EU-Haushaltsausgaben zur Verwirklichung von Klimazielen zu verwenden ⁽⁴⁾. Die Maßnahmen dieses Programms **sollten** in Höhe von 60 % der Gesamtmittelausstattung des Programms zur Verwirklichung von Klimaschutzzielen beitragen, was u. a. anhand der

⁽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. Der unterstrichene Text wurde nicht im Rahmen der interinstitutionellen Verhandlungen vereinbart.

⁽⁴⁾ COM(2018)0321, S. 13.

Mittwoch, 17. April 2019

folgenden Rio-Marker bewertet wird: (ii) 40 % für Binnenschifffahrt und multimodalen Verkehr sowie Gasinfrastruktur, wenn eine verstärkte Nutzung der erneuerbaren Energieträger Wasserstoff oder Biomethan ermöglicht wird. Entsprechende Maßnahmen werden im Zuge der Vorbereitung und Umsetzung des Programms ermittelt und im Zuge der entsprechenden Evaluierungen und Überprüfungsverfahren erneut bewertet. Um zu verhindern, dass Infrastrukturen durch potenzielle langfristige Auswirkungen des Klimawandels gefährdet werden, und um zu gewährleisten, dass die von dem Projekt verursachten Kosten der Treibhausgasemissionen in die wirtschaftliche Bewertung des Projekts einbezogen werden, sollten Projekte, die im Rahmen des Programms gefördert werden, gegebenenfalls einem Verfahren zur Sicherung der Klimaverträglichkeit unterzogen werden, das den Leitlinien entspricht, die von der Kommission gegebenenfalls in Abstimmung mit den für andere Unionsprogramme entwickelten Leitlinien aufgestellt werden.

- (5) Zur Erfüllung der in Artikel 11 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/2284 über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe, zur Änderung der Richtlinie 2003/35/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2001/81/EG festgelegten Berichterstattungspflichten über die Verwendung von Unionsmitteln zur Unterstützung von Maßnahmen, die zur Verwirklichung der Ziele dieser Richtlinie ergriffen werden, müssen die nach dieser Richtlinie getätigten Ausgaben zur Verringerung der Luftschadstoffemissionen verfolgt werden.
- (6) Eine der großen Herausforderungen für dieses Programm besteht darin, größere Synergien **und wechselseitige Ergänzung** zwischen den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales zu erzielen. Dazu sollte das Programm 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 Projekts von gemeinsamem Interesse im Bereich Energie und Verkehr sein.** Darüber hinaus sollte das Programm die Möglichkeit zulassen, innerhalb jedes Sektors bestimmte **synergetische Elemente** aus einem anderen Sektor als förderfähig zu betrachten, sofern dadurch der sozioökonomische Nutzen der Investition gesteigert wird. Die Gewährungskriterien für die Auswahl der Maßnahmen **sowie für mehr Kofinanzierung** sollten Anreize für Synergien zwischen den Sektoren bieten.
- (7) In den mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾ festgelegten Leitlinien für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) (im Folgenden die „TEN-V-Leitlinien“) sind die Infrastrukturen des TEN-V angegeben, die von ihnen zu erfüllenden Anforderungen aufgeführt und Maßnahmen für ihre Verwirklichung festgelegt. Diese Leitlinien sehen insbesondere die Fertigstellung des Kernnetzes durch die Schaffung neuer Infrastrukturen sowie die umfassende Modernisierung und Sanierung bestehender Infrastrukturen bis 2030 vor, **um die Kontinuität des Netzes sicherzustellen.**
- (7a) **Maßnahmen, die zur Entwicklung von durch das Programm finanzierten Projekten von gemeinsamem Interesse im Verkehrssektor beitragen, sollten auf der wechselseitigen Ergänzung aller Verkehrsträger aufbauen, um effiziente, miteinander verflochtene und multimodale Netze bereitzustellen und so für eine Anbindung in der gesamten Union zu sorgen. Dies sollte auch Straßen in Mitgliedstaaten mit einschließen, welche nach wie vor großen Investitionsbedarf haben, was die Fertigstellung ihres Kernstraßennetzes betrifft.**
- (8) 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 Artikel 47 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 erstellten Korridor-Arbeitsplänen und mit der Entwicklung des Gesamtnetzes in Bezug auf Leistungsfähigkeit und Interoperabilität im Einklang stehen.
- (8a) **Insbesondere ist es mit Blick auf die in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 für 2030 vorgesehene durchgehende Ausrüstung mit ERTMS im Kernnetz erforderlich, die Unterstützung auf europäischer Ebene aufzustocken und Anreize für die Beteiligung privater Investoren zu bieten.**
- (8b) **Eine wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Fertigstellung des TEN-V-Netzes und die Gewährleistung einer effektiven Intermodalität ist auch die Anbindung von Flughäfen an das TEN-V-Netz. Der Anbindung von Flughäfen an das TEN-V-Netz — soweit noch nicht vorhanden — muss daher Priorität gegeben werden.**

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

Mittwoch, 17. April 2019

- (8c) **Für die Durchführung grenzüberschreitender Maßnahmen ist bei Planung und Durchführung ein hohes Maß an Integration erforderlich. Ohne dass eines der folgenden Beispiele Vorrang hätte, könnte diese Integration durch die Gründung einer einzigen Projektgesellschaft, eine gemeinsame Leitungsstruktur, ein Gemeinschaftsunternehmen, einen bilateralen Rechtsrahmen, einen Durchführungsrechtsakt nach Artikel 47 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 oder eine andere Form der Zusammenarbeit nachgewiesen werden. Es sollten integrierte Verwaltungsstrukturen, einschließlich Gemeinschaftsunternehmen, gefördert werden, auch durch einen höheren Kofinanzierungssatz.**
- (8d) **Durch die Straffung der derzeit in Entwicklung befindlichen Maßnahmen zur rascheren der Verwirklichung des TEN-V-Netzes sollte eine effizientere Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich Verkehr unterstützt werden.**
- (9) Um den zunehmenden Verkehrsflüssen und der Entwicklung des Netzes Rechnung zu tragen, sollte die Streckenführung der Kernnetzkorridore und ihrer vorermittelten Abschnitte angepasst werden. Diese Anpassungen 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 der Entwicklung und Koordinierung der Korridore zu wahren. Aus diesem Grund sollten die Kernnetzkorridore nicht um mehr als 15 % verlängert werden. **Zu gegebener Zeit sollten bei der Streckenführung der Kernnetzkorridore die Ergebnisse der in Artikel 54 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 vorgesehenen Überprüfung der Verwirklichung des Kernnetzes berücksichtigt werden. Bei der Überprüfung sollten regionale grenzüberschreitende Schienenverbindungen im TEN-V-Netz, die stillgelegt oder abgebaut wurden, sowie Entwicklungen im Gesamtnetz und die Auswirkungen des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union berücksichtigt werden.**
- (10) Es ist notwendig, **für alle Verkehrsträger öffentliche und private** Investitionen zugunsten einer intelligenten, **interoperablen**, nachhaltigen, **multimodalen**, inklusiven, **barrierefreien**, sicheren und geschützten Mobilität in der gesamten Union zu fördern. Im Jahr 2017 stellte die Kommission mit „Europa in Bewegung“⁽⁶⁾ ein umfangreiches Paket von Initiativen vor, die darauf abzielen, den Verkehr sicherer zu machen, intelligente Mautsysteme zu fördern, die CO₂-Emissionen, die Luftverschmutzung und die Staubbildung zu verringern, eine vernetzte und autonome Mobilität zu fördern und angemessene Arbeitsbedingungen und Ruhezeiten für die Arbeitnehmer zu gewährleisten. Diese Initiativen sollten von der Union – soweit dies zweckmäßig ist – auch im Rahmen dieses Programms finanziell unterstützt werden.
- (11) In den TEN-V-Leitlinien ist in Bezug auf neue Technologien und Innovation bestimmt, dass das transeuropäische Verkehrsnetz eine Verringerung der CO₂-Emissionen bei allen Verkehrsträgern ermöglichen soll, indem die Energieeffizienz und die Verwendung alternativer Kraftstoffe **unter Einhaltung des Grundsatzes der Technologie-neutralität** gefördert werden. Die Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁷⁾ 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 Kraftstoffen **so weit wie möglich** zu verringern und die **Umwelt- und Klimaauswirkungen** des Verkehrs zu mindern, und verpflichtet die Mitgliedstaaten, dafür zu sorgen, dass bis zum 31. Dezember 2025 öffentlich zugängliche Ladestationen oder Tankstellen zur Verfügung gestellt werden. Wie die Kommission in ihren Vorschlägen vom November 2017⁽⁸⁾ dargelegt hat, ist ein umfassendes Maßnahmenpaket zur Förderung der emissionsarmen Mobilität erforderlich, das auch finanzielle Hilfen einschließt, wenn die Marktbedingungen keine ausreichenden Anreize bieten.
- (12) Im Zusammenhang mit ihrer Mitteilung „Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich“⁽⁹⁾ hob die Kommission hervor, dass automatisierte Fahrzeuge und fortgeschrittene Konnektivitätssysteme dazu führen werden, dass Fahrzeuge sicherer werden, leichter geteilt werden können und für alle Bürgerinnen und Bürger, einschließlich derjenigen, die wie ältere Menschen und Menschen mit **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 eine Überarbeitung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur vor.

⁽⁶⁾ Mitteilung der Kommission „Europa in Bewegung — Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle“, (COM(2017)0283).

⁽⁷⁾ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

⁽⁸⁾ Mitteilung der Kommission „Verwirklichung emissionsarmer Mobilität — Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, seine Bürger stärkt und seine Industrie und Arbeitnehmer verteidigt“, COM(2017) 0675.

⁽⁹⁾ COM(2018)0293.

Mittwoch, 17. April 2019

- (13) Um den Abschluss von Verkehrsprojekten in weniger entwickelten Teilen des Netzes zu verbessern, sollte eine Kohäsionsfondszuweisung auf das Programm übertragen werden, um Verkehrsprojekte in jenen Mitgliedstaaten zu finanzieren, die für eine Finanzierung aus dem Kohäsionsfonds in Betracht kommen. In einer Anfangsphase sollten bei der Wahl der für die Finanzierung geeigneten Projekte die nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds eingehalten werden. Am Ende der Anfangsphase sollten die auf das Programm übertragenen Mittel, die nicht für ein Projekt der Verkehrsinfrastruktur gebunden sind, auf wettbewerblicher Grundlage für Projekte in jenen Mitgliedstaaten zugewiesen werden, die für eine Finanzierung aus dem Kohäsionsfonds in Betracht kommen, wobei grenzüberschreitende und fehlende Verbindungen Priorität haben sollten. Die Kommission sollte Mitgliedstaaten, die für eine Finanzierung aus dem Kohäsionsfonds in Betracht kommen, bei ihren Anstrengungen zur Entwicklung einer angemessenen Anzahl von Projekten unterstützen, insbesondere auch durch die Stärkung der institutionellen Kapazität der betreffenden öffentlichen Verwaltungen.
- (14) Im Anschluss an die gemeinsame Mitteilung [COM\(2017\) 783](#) vom 10. November 2017 ⁽¹⁰⁾ wurde in dem am 28. März 2018 von der Kommission und der Hohen Vertreterin der Union für Außen- und Sicherheitspolitik angenommenen Aktionsplan zur militärischen Mobilität ⁽¹¹⁾ 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 prüfte und bestätigte** der Rat [COM\(2018\) 100](#) 2018 die militärischen Anforderungen in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur ⁽¹²⁾, und **ermittelten** die Dienststellen der Kommission 2019, welche Teile des transeuropäischen Verkehrsnetzes für **eine Doppelnutzung** geeignet sind und welche bestehenden Infrastrukturen modernisiert werden müssen. Die Unionsförderung der Durchführung solcher Projekte mit Doppelnutzung sollte im Rahmen des Programms auf der Grundlage von Arbeitsprogrammen erfolgen, in denen die im Zusammenhang mit dem Aktionsplan **und jeder weiteren indikativen Liste von vorrangigen Projekten, die von den Mitgliedstaaten im Einklang mit dem Aktionsplan zur militärischen Mobilität festgelegt werden können**, geltenden Anforderungen präzisiert werden.
- (15) **In den TEN-V-Leitlinien wird anerkannt, dass das Gesamtnetz die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen in der Union, auch der abgelegenen Gebiete, der Inselgebiete und der Gebiete in äußerster Randlage sicherstellt.** In ihrer Mitteilung „Eine verstärkte und erneuerte Partnerschaft mit den Gebieten in äußerster Randlage der EU“ ⁽¹³⁾ 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 des Programms **durch Anwendung von Kofinanzierungsätzen bis höchstens 70 %** — hervor.
- (16) Angesichts der erheblichen Investitionen, die für die Fertigstellung des TEN-V-Kernetzes bis 2030 (schätzungsweise 350 Mrd. EUR im Zeitraum 2021–2027) und des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050 sowie für die städtische Dekarbonisierung und Digitalisierung (schätzungsweise 700 Mrd. EUR im Zeitraum 2021–2027) nötig sind, ist es geboten, die verschiedenen Finanzierungsprogramme und Instrumente der Union so effizient wie möglich einzusetzen und so mit den von der Union geförderten Investitionen den größtmöglichen Mehrwert zu erzielen. Erreicht werden könnte dies durch einen gestrafften Investitionsprozess mit einer gut sichtbaren Verkehrsprojektplanung, die mit allen einschlägigen Unionsprogrammen abgestimmt wird, insbesondere mit der Fazilität „Connecting Europe“, dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), dem Kohäsionsfonds und dem Fonds InvestEU. Dabei sollten — soweit zutreffend — insbesondere die grundlegenden Voraussetzungen berücksichtigt werden, die in Anhang IV der Verordnung (EU) XXX [Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates mit gemeinsamen Bestimmungen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds Plus, den Kohäsionsfonds und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds sowie mit Finanzregelungen für diese Fonds und für den Asyl- und Migrationsfonds, den Fonds für die innere Sicherheit und das Instrument für Grenzmanagement und Visa („Dachverordnung“)] im Einzelnen festgelegt sind.

⁽¹⁰⁾ JOIN(2017)0041.

⁽¹¹⁾ JOIN(2018)0005.

⁽¹²⁾ **Militärische Erfordernisse für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU (ST 14770/18).**

⁽¹³⁾ COM(2017)0623.

Mittwoch, 17. April 2019

- (17) Die Verordnung (EU) Nr. 347/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁴⁾ legt die Prioritäten der transeuropäischen Energieinfrastruktur fest, die umgesetzt werden müssen, um die energie- und klimapolitischen Ziele der Union zu erreichen; sie bestimmt Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die zur Verwirklichung dieser Prioritäten erforderlich sind, und legt Maßnahmen bezüglich der Erteilung von Genehmigungen, der öffentlichen Beteiligung und der Regulierung zur Beschleunigung und/oder Vereinfachung der Projektdurchführung fest, einschließlich allgemeiner Förderfähigkeitskriterien für eine finanzielle Unterstützung solcher Projekte durch die Union. **Die Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Einklang mit jener Verordnung wird weiterhin dem Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ folgen, indem Projekte anhand von Energiebedarfsszenarien bewertet werden, die vollständig mit den energie- und klimapolitischen Zielen der EU im Einklang stehen.**
- (18) In der Richtlinie [Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie] wird unterstrichen, dass es notwendig ist, als Voraussetzung einen Rahmen zu schaffen, der den verstärkten Einsatz von Unionsmitteln umfasst, wobei ausdrücklich auf grundlegende Maßnahmen zur Förderung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien verwiesen wird.
- (19) Wenngleich die Fertigstellung der Netzinfrastruktur für die Entwicklung erneuerbarer Energien weiterhin Priorität hat, spiegelt die Einbindung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien **und die Entwicklung eines intelligenten und effizienten Energiesystems, einschließlich Speicher- und Demand-Response-Lösungen zur Aufrechterhaltung des Netzgleichgewichts**, den im Rahmen der Initiative „Saubere Energie für alle Europäer“ beschlossenen Ansatz wider, nach dem eine gemeinsame Verantwortung für die Erreichung eines ehrgeizigen Ziels für den Einsatz erneuerbarer Energien im Jahr 2030 besteht, und trägt dem veränderten politischen Kontext mit ehrgeizigen langfristigen Dekarbonisierungszielen Rechnung, **wobei ein gerechter und angemessen sozialer Übergang sicherzustellen ist.**
- (20) Innovative Infrastrukturtechnik, die den Übergang zu **emissionsarmen** Energie- und Mobilitätssystemen ermöglicht und die Versorgungssicherheit **durch die Ausrichtung auf eine größere Unabhängigkeit in der Energieversorgung der Union** erhöht, ist für die Umsetzung der Dekarbonisierungsagenda der Union unverzichtbar. So betonte die Kommission in ihrer Mitteilung vom 23. November 2017 über die „Stärkung der europäischen Energienetze“⁽¹⁵⁾ insbesondere, dass eine bis 2030 zur Hälfte aus erneuerbaren Energiequellen erfolgende Stromerzeugung eine zunehmende Rolle dabei spielen wird, die Dekarbonisierung von bisher von fossilen Brennstoffen dominierten Sektoren wie Verkehr, Industrie sowie Wärme- und Kältesektor voranzutreiben, und dass dementsprechend der Schwerpunkt der transeuropäischen Energieinfrastrukturpolitik **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, Priorität haben und gebührend berücksichtigt werden. Die Kommission wird sich bemühen, die Zahl der im Rahmen des Programms zu fördernden Projekte für grenzüberschreitende intelligente Netze, eine innovative Speicherung und den Kohlendioxidtransport zu erhöhen.
- (20a) **Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien sollten den kosteneffizienten Einsatz erneuerbarer Energie in der Union und die Verwirklichung der verbindlichen Vorgabe für die Union, gemäß Artikel 3 der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁶⁾ 2030 einen Anteil von mindestens 32 % Energie aus erneuerbaren Quellen zu erreichen, ermöglichen und zur strategischen Akzeptanz innovativer auf erneuerbaren Energieträgern beruhender Technologien beitragen. Beispiele für förderfähige Technologien sind: Gewinnung erneuerbarer Energie durch On- und Offshore-Windkraftanlagen, Solarenergie, nachhaltige Biomasse, Meeresenergie, Erdwärme oder Kombinationen davon; ihre Anbindung an das Netz und zusätzliche Komponenten wie Speicher- oder Umwandlungsanlagen. Förderfähige Maßnahmen sind nicht auf den Elektrizitätssektor beschränkt und können andere Energieträger und eine etwaige Kopplung mit Sektoren wie Heizung und Kühlung, Strom zu Gas, Speicherung und Beförderung umfassen. Diese Auflistung ist nicht erschöpfend, damit die Flexibilität im Hinblick auf technologische Fortschritte und Entwicklungen gewahrt bleibt. Solche Projekte erfordern nicht unbedingt eine physische Verbindung zwischen den kooperierenden**

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ COM(2017)0718.

⁽¹⁶⁾ **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).**

Mittwoch, 17. April 2019

Mitgliedstaaten. Diese Projekte können im Hoheitsgebiet lediglich eines beteiligten Mitgliedstaats angesiedelt sein, sofern die allgemeinen Kriterien in Teil IV des Anhangs erfüllt sind.

- (20b) *Zur Unterstützung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit im Bereich erneuerbare Energie und der Marktakzeptanz von Projekten sollte die Europäische Kommission die Entwicklung von grenzübergreifenden Projekten im Bereich erneuerbare Energie erleichtern. Im Energiesektor sollten die für grenzüberschreitende Projekte im Bereich erneuerbare Energie vorgesehenen ungenutzten Mittel in Ermangelung einer ausreichenden Marktakzeptanz derartiger Projekte dazu verwendet werden, die Ziele der in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b definierten transeuropäischen Energienetze für förderfähige Maßnahmen gemäß Artikel 9 zu verwirklichen, bevor eine mögliche Verwendung dieser Mittel zur Kofinanzierung des EU-Finanzierungsmechanismus für erneuerbare Energie gemäß Artikel 7 Absatz 6 in Betracht gezogen wird.*
- (20c) *Die Unterstützung von Vorhaben im Zusammenhang mit intelligenten Stromnetzen, sofern derartige Vorhaben die Erzeugung, Verteilung oder den Verbrauch von Strom unter Einsatz eines Echtzeit-Systemmanagements miteinander verbinden und grenzüberschreitende Energieströme beeinflussen, ist erforderlich. Die Energieprojekte sollten der zentralen Rolle der intelligenten Netze bei der Energiewende besser Rechnung tragen, und die CEF-Förderung sollte dazu beitragen, die Finanzierungslücken zu überbrücken, die derzeit die Investitionen zugunsten der großmaßstäblichen Nutzung der Technologie der intelligenten Netze behindern.*
- (20d) *Besondere Beachtung im Zusammenhang mit der Unterstützung durch die EU sollte grenzüberschreitenden Energie-Verbundnetzen geschenkt werden, einschließlich derjenigen, die erforderlich sind, um die in der Verordnung (EU) 2018/1999⁽¹⁷⁾ festgelegte Vorgabe, einen Stromverbund von 10 % bis 2020 und von 15 % bis 2030 zu erreichen. Die Einrichtung von Elektrizitäts-Verbindungsleitungen ist ein wesentliches Element, um Märkte zu integrieren, mehr erneuerbare Energie im Netz zu ermöglichen und Nutzen aus deren Nachfrage- und Lieferportfolios, Offshore-Windnetzen und intelligenten Netzen zu ziehen, sodass alle Länder an einem liquiden und wettbewerbsfähigen Energiemarkt teilnehmen können.*
- (21) Die Verwirklichung des digitalen Binnenmarkts hängt von den zugrunde liegenden digitalen Vernetzungsinfrastrukturen ab. Die Digitalisierung der europäischen Industrie und die Modernisierung in Bereichen wie Verkehr, Energie, Gesundheitswesen und öffentliche Verwaltung hängen von einem universellen Zugang zu verlässlichen und erschwinglichen Netzen mit hoher und sehr hoher Kapazität ab. Die digitale Netzanbindung ist zu einem der entscheidenden Faktoren für die Überwindung wirtschaftlicher, sozialer und territorialer Klüfte geworden, der die Modernisierung der lokalen Wirtschaft und die Diversifizierung der wirtschaftlichen Tätigkeiten unterstützt. Der Handlungsbereich des Programms auf dem Gebiet der digitalen Vernetzungsinfrastrukturen sollte angepasst werden, um deren zunehmender Bedeutung für die Wirtschaft und die Gesellschaft als Ganzem Rechnung zu tragen. Deshalb ist es notwendig, die digitalen Vernetzungsinfrastrukturprojekte von gemeinsamem Interesse, die zur Erfüllung der Ziele der Union im Hinblick auf den digitalen Binnenmarkt erforderlich sind, festzulegen und die Verordnung (EU) Nr. 283/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁸⁾ aufzuheben.
- (22) In der Mitteilung „Konnektivität für einen wettbewerbsfähigen digitalen Binnenmarkt — Hin zu einer europäischen Gigabit-Gesellschaft“⁽¹⁹⁾ („Strategie für eine Gigabit-Gesellschaft“) werden strategische Ziele für das Jahr 2025 im Hinblick auf die Optimierung der Investitionen in die digitale Vernetzungsinfrastrukturen festgelegt. Die Richtlinie (EU) 2018/1972 **des Europäischen Parlaments und des Rates**⁽²⁰⁾ 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 Abgelegенheit, territorialer oder geografischer Besonderheiten, geringer Bevölkerungsdichte und verschiedener sozioökonomischer Faktoren der Netzausbau kommerziell nicht tragfähig sein kann **und ihm daher dringend**

⁽¹⁷⁾ **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).**

⁽¹⁸⁾ 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).

⁽¹⁹⁾ COM(2016)0587.

⁽²⁰⁾ **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).**

Mittwoch, 17. April 2019

stärkere Aufmerksamkeit geschenkt werden muss. Das Programm sollte daher angepasst werden, damit es einen Beitrag zur Verwirklichung dieser strategischen Ziele, die in der Strategie für eine Gigabit-Gesellschaft festgelegt sind, **sowie zur Erzielung eines Ausgleichs zwischen dem ländlichen und dem städtischen Raum** leistet, und zwar ergänzend zur Förderung des Aufbaus von Netzen mit sehr hoher Kapazität durch andere Programme, insbesondere den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), den Kohäsionsfonds (KF) und den Fonds „InvestEU“.

- (23) Zwar sind alle digitalen Anbindungsnetze, die mit dem Internet verbunden sind, naturgemäß transeuropäisch, was vor allem auf die Funktionsweise der von ihnen ermöglichten Anwendungen und Dienste zurückzuführen ist, im Rahmen des Programms sollten aber vorrangig Maßnahmen unterstützt werden, welche eine möglichst große Wirkung auf den digitalen Binnenmarkt erwarten lassen, und zwar u. a. wegen ihrer Übereinstimmung mit den in der Mitteilung über die Strategie für eine Gigabit-Gesellschaft genannten Zielen, sowie ihrer Wirkung auf den digitalen Wandel der Wirtschaft und Gesellschaft, wobei ein festgestelltes Marktversagen und Umsetzungshindernisse zu berücksichtigen sind.
- (24) Schulen, Universitäten, Bibliotheken, lokale, provinzielle, regionale oder nationale Verwaltungen, Hauptanbieter öffentlicher Dienste, Krankenhäuser und Gesundheitszentren, Verkehrsknoten und stark von der Digitalisierung geprägte Unternehmen sind Einrichtungen und Orte, die wichtige sozioökonomische Entwicklungen in dem Gebiet, in dem sie sich befinden, **einschließlich der ländlichen und dünn besiedelten Regionen**, beeinflussen können. Solche sozioökonomischen Schwerpunkte müssen als Vorreiter der Gigabit-Anbindung vorangehen, um den europäischen Bürgern, Unternehmen und Kommunen Zugang zu den für sie besten Diensten und Anwendungen zu ermöglichen. Das Programm sollte die **Anbindung dieser sozioökonomischen Schwerpunkte an Netze mit sehr hoher Kapazität, einschließlich 5G-Systemen und anderer hochmoderner und zur Gigabit-Anbindung fähiger Konnektivitätssysteme** fördern, um **in den entsprechenden Bereichen** möglichst große positive **Auswirkungen** auf die weitere Wirtschaft und die Gesellschaft im Ganzen zu erzielen, auch durch die Schaffung einer größeren Nachfrage der Nutzer nach Netzanbindung und nach Diensten.
- (24a) **Schlecht angebundene Gebiete in allen Teilen der Union stellen Engpässe und ein ungenutztes Potenzial für den digitalen Binnenmarkt dar.** In den meisten ländlichen und abgelegenen Gebieten kann eine hochwertige Anbindung an das Internet eine wesentliche Rolle dabei spielen, der digitalen Kluft, Isolation und Abwanderung entgegenzuwirken, indem sich — als zumindest teilweiser Ausgleich für die Randlage — die Kosten der Lieferung von Gütern und der Erbringung von Dienstleistungen verringern. Eine hochwertige Internetanbindung ist eine Voraussetzung für neue wirtschaftliche Möglichkeiten wie die Präzisionslandwirtschaft oder die Entwicklung einer Bioökonomie in ländlichen Gebieten. Das Programm sollte dazu beitragen, dass alle europäischen Haushalte in ländlichen wie städtischen Gebieten mit sehr hoher Kapazität fest oder drahtlos an das Internet angebunden werden, wobei der Schwerpunkt jeweils dort liegen sollte, wo ein gewisses Marktversagen zu beobachten ist, das mithilfe von Finanzhilfen mit geringer Intensität behoben werden kann. **Um mit den durch das Programm unterstützten Maßnahmen ein Höchstmaß an Synergien zu erzielen, sollte dem Maß der Konzentration sozioökonomischer Schwerpunkte in einem bestimmten Gebiet und der Höhe der für eine Versorgung erforderlichen Finanzierung gebührend Beachtung geschenkt werden. Darüber hinaus sollte das Programm eine umfassende Versorgung der Haushalte und Gebiete anstreben, da das Schließen von Lücken in einem bereits versorgten Gebiet im Nachhinein unwirtschaftlich ist.**
- (25) Aufbauend auf dem Erfolg der Initiative „WiFi4EU“ sollte das Programm zudem die Bereitstellung einer kostenlosen, **sicheren** und hochwertigen lokalen drahtlosen Internetanbindung in den Zentren des lokalen öffentlichen Lebens weiterhin unterstützen, zu denen auch in öffentlichem Auftrag tätige Einrichtungen zählen, z. B. Behörden und Anbieter öffentlicher Dienste, aber auch öffentlich zugängliche Orte im Freien, um die digitalen Zielvorstellung der Union in den Kommunen zu fördern.
- (25a) **Digitale Infrastruktur ist eine wichtige Grundlage für Innovation. Damit das Programm seine maximale Wirkung entfalten kann, sollte sein Schwerpunkt auf der Finanzierung der Infrastruktur liegen. Einzelne digitale Dienste und Anwendungen, wie etwa diejenigen, die verschiedene Distributed-Ledger-Technologien umfassen oder künstliche Intelligenz anwenden, sollten deshalb aus dem Anwendungsbereich des Programms ausgenommen und stattdessen gegebenenfalls über andere Instrumente, wie etwa „Digitales Europa“, behandelt werden. Es ist auch wichtig, möglichst große Synergien zwischen unterschiedlichen Programmen zu erzielen.**
- (26) Damit die erwarteten digitalen Dienste der nächsten Generation, z. B. die Dienste und Anwendungen des Internets der Dinge, von denen beträchtliche Vorteile für verschiedene Sektoren und die Gesellschaft insgesamt erhofft werden, tragfähig sein können, wird eine unterbrechungsfreie grenzüberschreitende **Abdeckung mit 5G-Systemen** erforderlich sein, sodass Benutzer und Objekte auch unterwegs miteinander verbunden bleiben können. Nach wie vor ist jedoch unklar, wie die Kosten der 5G-Einführung auf diese Sektoren aufgeteilt werden könnten, und auch die Risiken der gewerblichen Einführung gelten in einigen wichtigen Gebieten als sehr hoch. In der ersten Phase der

Mittwoch, 17. April 2019

Einführung neuer Anwendungen der vernetzten Mobilität werden Straßenkorridore und Bahnverbindungen von großer Bedeutung sein, weshalb sie im Hinblick auf eine Förderung im Rahmen dieses Programms als wichtige grenzüberschreitende Projekte betrachtet werden.

- I
- (28) Der Aufbau elektronischer Backbone-Kommunikationsnetze, auch mit Seekabeln, die europäische Gebiete mit Drittländern auf anderen Kontinenten verbinden oder europäische Inseln, **Gebiete in äußerster Randlage** oder überseeische **Länder und Gebiete – auch über Hoheitsgewässer der Union und die ausschließliche Wirtschaftszone der Mitgliedstaaten – anbinden**, ist notwendig, um die erforderliche Redundanz für so unverzichtbare Infrastrukturen zu gewährleisten und die Kapazität und Widerstandsfähigkeit der digitalen Netze der Union zu erhöhen, **was auch zum territorialen Zusammenhalt beiträgt**. Häufig sind solche Projekte jedoch ohne öffentliche Unterstützung kommerziell nicht tragfähig. **Darüber hinaus sollte eine Unterstützung verfügbar sein, um die europäischen Ressourcen von Hochleistungsrechnern durch adäquate Terabit-Verbindungen zu ergänzen.**
- (29) Maßnahmen, die zu Projekten von gemeinsamem Interesse auf dem Gebiet der digitalen Vernetzungsinfrastrukturen beitragen, sollen die für das jeweilige Projekt **beste verfügbare und** am besten geeignete Technik einsetzen und das beste Gleichgewicht zwischen dem neuesten Stand der Technik in Bezug auf Datendurchsatzkapazität, Übertragungssicherheit, Netzstabilität und Kosteneffizienz bieten; ihnen sollte unter Berücksichtigung der in dieser Verordnung festgelegten Kriterien in den Arbeitsprogrammen Priorität gegeben werden. Die Errichtung von Netzen mit sehr hoher Kapazität kann auch passive Infrastrukturen umfassen, um den größtmöglichen sozioökonomischen und ökologischen Nutzen zu erreichen. Schließlich sind bei der Festlegung der Prioritäten für Maßnahmen auch die potenziellen positiven Folgewirkungen auf die Netzanbindung zu berücksichtigen, wenn z. B. ein verwirklichtes Projekt die Rentabilitätsaussichten für einen künftigen Netzausbau verbessern könnte, der zu einer erweiterten Versorgung von Gebieten und Bevölkerungen in Gegenden führt, die bisher nicht angebunden sind.
- (30) Die Union hat ihre eigene satellitengestützte Ortungs-, Navigations- und Zeitgebungstechnik (PNT — EGNOS/Galileo) und ihr eigenes Erdbeobachtungssystem (Copernicus) entwickelt. Sowohl EGNOS/Galileo als auch Copernicus bieten hochentwickelte Dienste an, die öffentlichen und privaten Nutzern große wirtschaftliche Vorteile bringen. Daher sollte jede im Rahmen des Programms finanzierte Verkehrs-, Energie- oder Digitalinfrastruktur, die solche PNT- oder Erdbeobachtungsdienste nutzt, technisch mit EGNOS/Galileo und Copernicus kompatibel sein.
- (31) Die positiven Ergebnisse der 2017 im Rahmen des laufenden Programms eingeleiteten ersten Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für Mischfinanzierungsprojekte bestätigten die Zweckmäßigkeit und den Mehrwert der Verwendung von EU-Finanzhilfen für Mischfinanzierungen mit Finanzierungsmitteln der Europäischen Investitionsbank oder nationaler Förderbanken oder anderer Entwicklungsfinanzierungs- oder öffentlicher Finanzierungsinstitutionen sowie privater Finanzinstitute und privater Investoren, auch im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften. **Die Mischfinanzierung sollte dazu beitragen, private Investitionen anzuziehen, und eine Hebelwirkung des Gesamtbeitrags des öffentlichen Sektors im Einklang mit den Zielen des Programms InvestEU entfalten.** Das Programm sollte daher auch weiterhin **Maßnahmen fördern**, die eine Kombination von EU-Finanzhilfen mit anderen Finanzierungsquellen ermöglichen. **Im Verkehrssektor dürfen Mischfinanzierungsmaßnahmen nicht über 10 % der dafür in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i vorgesehenen Mittel ausmachen.**
- (31a) **Im Verkehrssektor können Mischfinanzierungsmaßnahmen zur Förderung der intelligenten, interoperablen, nachhaltigen, inklusiven, zugänglichen, sicheren und geschützten Mobilität gemäß Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe b verwendet werden.**
- (32) Darüber hinaus werden die politischen Ziele dieses Programms auch mithilfe von Finanzierungsinstrumenten und Haushaltsgarantien im Rahmen des bzw. der Politikbereiche des Fonds „InvestEU“ angegangen werden. Die Maßnahmen des Programms sollten eingesetzt werden, um **Investitionen durch** den Ausgleich von Marktversagen oder suboptimalen Investitionsbedingungen **insbesondere im Falle von Maßnahmen, die nicht wirtschaftlich tragfähig sind**, in angemessener Weise **anzukurbeln**, ohne private Finanzierungen zu duplizieren oder zu verdrängen; zudem sollten die Maßnahmen einen klaren europäischen Mehrwert aufweisen.
- (33) Um eine integrierte Entwicklung des Innovationszyklus zu fördern, kommt es darauf an, dass sich die innovativen Lösungen, die im Zusammenhang mit den Rahmenprogrammen der Union für Forschung und Innovation entwickelt werden, und die innovativen Lösungen, die mit Unterstützung der Fazilität „Connecting Europe“ aufgebaut werden, gegenseitig ergänzen. Hierzu werden Synergien mit „Horizont Europa“ u. a. Folgendes gewährleisten: a) der Forschungs- und Innovationsbedarf in den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales innerhalb der EU wird im Zuge des strategischen Planungsprozesses von „Horizont Europa“ ermittelt und festgelegt; b) die Fazilität „Connecting Europe“ unterstützt die groß angelegte Einführung und Verbreitung innovativer Technologien und Lösungen in den Bereichen Verkehr, Energie und digitale Infrastruktur, insbesondere solcher, die aus Horizont Europa hervorgehen; c)

Mittwoch, 17. April 2019

der Daten- und Informationsaustausch zwischen „Horizont Europa“ und der Fazilität „Connecting Europe“ wird erleichtert, indem beispielsweise Technologien aus „Horizont Europa“ herausgestellt werden, die eine hohe Marktreife aufweisen und mithilfe der Fazilität „Connecting Europe“ weiter ausgebaut werden könnten.

- (34) Mit dieser Verordnung wird eine Finanzausstattung für den gesamten Zeitraum 2021–2027 festgesetzt, die für das Europäische Parlament und den Rat im Rahmen des jährlichen Haushaltsverfahrens den vorrangigen Bezugsrahmen im Sinne der [Referenz ggf. entsprechend der neuen Interinstitutionellen Vereinbarung aktualisieren: Nummer 17 der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 2. Dezember 2013 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die Haushaltsdisziplin, die Zusammenarbeit im Haushaltsbereich und die wirtschaftliche Haushaltsführung ⁽²¹⁾] bilden soll.
- (35) Auf Unionsebene bildet das europäische Semester der wirtschaftspolitischen Koordinierung den Rahmen, um nationale Reformprioritäten zu ermitteln und deren Umsetzung zu verfolgen. Zur Unterstützung dieser Reformprioritäten entwickeln die Mitgliedstaaten ihre eigenen mehrjährigen Investitionsstrategien. Diese Strategien sollten parallel zu den jährlichen nationalen Reformprogrammen vorgelegt werden, um die prioritären, aus nationalen und/oder Unionsmitteln zu fördernden Investitionsprojekte festzulegen und zu koordinieren. Ferner sollten sie auch dazu dienen, die Unionsmittel in kohärenter Weise einzusetzen und mit der finanziellen Unterstützung, die je nach Bedarf vor allem aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), dem Kohäsionsfonds, der Europäischen Investitionsstabilisierungsfunktion, dem Fonds „InvestEU“ und der Fazilität „Connecting Europe“ gewährt wird, den größtmöglichen Mehrwert zu erzielen. Die finanzielle Unterstützung sollte in einer Weise verwendet werden, die — soweit zutreffend — mit den Energie- und Klimaplänen der Union und der Mitgliedstaaten im Einklang steht.
- (36) Auf diese Verordnung finden die vom Europäischen Parlament und vom Rat gemäß Artikel 322 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union erlassenen horizontalen Haushaltsvorschriften Anwendung. Diese Vorschriften sind in der Haushaltsordnung festgelegt und regeln insbesondere das Verfahren für die Aufstellung und den Vollzug des Haushaltsplans durch Finanzhilfen, Auftragsvergabe, Preisgelder und den indirekten Haushaltsvollzug sowie die Kontrolle der Verantwortung der Finanzakteure. Die auf der Grundlage von Artikel 322 AEUV erlassenen Vorschriften betreffen auch den Schutz der finanziellen Interessen der Union gegen generelle Mängel in Bezug auf das Rechtsstaatsprinzip in den Mitgliedstaaten, da die Achtung der Rechtsstaatlichkeit eine unverzichtbare Voraussetzung für die Wirtschaftlichkeit der Haushaltsführung und eine wirksame EU-Finanzierung ist.
- (37) Die Arten der Finanzierung und die Methoden der Durchführung gemäß dieser Verordnung sollten danach ausgewählt werden, ob sie zur Verwirklichung der spezifischen Ziele der Maßnahmen und zur Erzielung von Ergebnissen geeignet sind, unter besonderer Berücksichtigung der Kontrollkosten, des Verwaltungsaufwands und des Risikos von Interessenkonflikten. Dabei sollten auch Pauschalbeträge, Pauschalfinanzierungen und Kosten je Einheit sowie nicht mit Kosten verknüpfte Finanzierungen gemäß Artikel 125 Absatz 1 der Haushaltsordnung berücksichtigt werden.
- (38) Drittländer, die dem Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) angehören, dürfen an Programmen der Union im Rahmen der Zusammenarbeit gemäß dem EWR-Abkommen teilnehmen, wonach die Durchführung der Programme durch einen EWR-Beschluss auf der Grundlage des Abkommens erfolgt. Drittländer dürfen auch auf der Grundlage anderer Rechtsinstrumente teilnehmen. Es sollte eine spezifische Bestimmung in diese Verordnung aufgenommen werden, um dem zuständigen Anweisungsbefugten, dem Europäischen Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF) und dem Europäischen Rechnungshof die erforderlichen Rechte und den Zugang, die sie zur Ausübung ihrer jeweiligen Befugnisse benötigen, zu gewähren.
- (39) Die Vorschriften für die Gewährung von Finanzhilfen sind in der Haushaltsordnung festgelegt. Um den Besonderheiten der im Rahmen des Programms geförderten Maßnahmen Rechnung zu tragen und eine einheitliche Durchführung in den unter das Programm fallenden Bereichen sicherzustellen, müssen zusätzliche Angaben zu den Förderfähigkeits- und Gewährungskriterien gemacht werden. **Bei der Auswahl der Vorhaben und ihrer Finanzierung sollten nur die in dieser Verordnung und in der Haushaltsordnung vorgesehenen Bedingungen eingehalten werden. Ohne von der Haushaltsordnung abzuweichen, können in den Arbeitsprogrammen vereinfachte Verfahren vorgesehen werden.**
- (39a) **Im Einklang mit der Haushaltsordnung werden die Auswahl- und Gewährungskriterien in den Arbeitsprogrammen festgelegt. Im Verkehrssektor sollten Qualität und Relevanz eines Projekts unter gleichzeitiger Berücksichtigung seiner erwarteten Auswirkungen auf die Vernetzung der EU, seiner Erfüllung der Zugänglichkeitsanforderungen und seiner Strategie in Bezug auf zukünftige Wartungsanforderungen bewertet werden.**

(21) ABl. C 373 vom 20.12.2013, S. 1.

Mittwoch, 17. April 2019

- (40) Gemäß der Haushaltsordnung, der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²²⁾, der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2988/95 des Rates⁽²³⁾, der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 des Rates⁽²⁴⁾ und der Verordnung (EU) 2017/193 des Rates⁽²⁵⁾ sollen die finanziellen Interessen der Union geschützt werden, indem verhältnismäßige Maßnahmen unter anderem zur Prävention, Aufdeckung, Behebung und Untersuchung von Unregelmäßigkeiten und Betrug, zur Einziehung entgangener, rechtsgrundlos gezahlter oder nicht widmungsgemäß verwendeter Mittel und gegebenenfalls verwaltungsrechtliche Sanktionen ergriffen werden. Insbesondere kann das Europäische Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF) gemäß der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 und der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 administrative Untersuchungen, einschließlich Kontrollen und Überprüfungen vor Ort, durchführen, um festzustellen, ob ein Betrugs- oder Korruptionsdelikt oder eine sonstige rechtswidrige Handlung zum Nachteil der finanziellen Interessen der Union vorliegt. Wie in der Richtlinie (EU) 2017/1371 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁶⁾ vorgesehen ist, kann die Europäische Staatsanwaltschaft (EUSTA) gemäß der Verordnung (EU) 2017/1939 Betrugsfälle und sonstige gegen die finanziellen Interessen der Union gerichtete Straftaten untersuchen und ahnden. Nach der Haushaltsordnung ist jede Person oder Stelle, die Unionsmittel erhält, verpflichtet, uneingeschränkt am Schutz der finanziellen Interessen der Union mitzuwirken, der Kommission, dem OLAF, der Europäischen Staatsanwaltschaft (EUSTA) und dem Europäischen Rechnungshof (EuRH) die erforderlichen Rechte und den Zugang zu gewähren und sicherzustellen, dass an der Ausführung von Unionsmitteln beteiligte Dritte gleichwertige Rechte gewähren.
- (41) Gemäß [Verweis ggf. entsprechend dem neuem Beschluss über ÜLG aktualisieren: Artikel 94 des Beschlusses 2013/755/EU des Rates⁽²⁷⁾] können Personen und Stellen eines überseeischen Landes oder Gebiets vorbehaltlich der Bestimmungen und Ziele des Programms und der möglichen Regelungen, die für den mit dem Land oder Gebiet verbundenen Mitgliedstaat gelten, finanziell unterstützt werden.
- (42) Die Union sollte sich nach den Zusagen, die in der Mitteilung „Eine glaubwürdige Erweiterungsperspektive für und ein verstärktes Engagement der EU gegenüber dem westlichen Balkan“⁽²⁸⁾ gemacht wurden, auch um Kohärenz und Synergien mit den Programmen der Union für das auswärtige Handeln, einschließlich der Heranführungshilfe, bemühen.
- (43) Nehmen Drittländer oder in Drittländern niedergelassene Stellen an Maßnahmen teil, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder zu grenzüberschreitenden Projekten im Bereich der erneuerbaren Energien beitragen, so sollte eine finanzielle Unterstützung nur dann gewährt werden, wenn sie für die Verwirklichung der Ziele dieser Projekte unerlässlich ist. **In Bezug auf den Anteil bei grenzüberschreitenden Projekten im Bereich der erneuerbaren Energien sollte die Zusammenarbeit zwischen einem oder mehreren Mitgliedstaaten und einem Drittland (einschließlich der Energiegemeinschaft) die in Artikel 11 der Richtlinie (EU) 2018/XXX des Europäischen Parlaments und des Rates [Erneuerbare-Energien-Richtlinie] festgelegten Bedingungen hinsichtlich der Notwendigkeit einer physischen Verbindung zur EU erfüllen.**
- (43a) **In der Mitteilung der Kommission vom 3. Oktober 2017 mit dem Titel „Eine funktionierende öffentliche Auftragsvergabe in und für Europa“⁽²⁹⁾ wird darauf hingewiesen, dass die EU der weltweit offenste Beschaffungsmarkt ist, aber der Zugang für EU-Unternehmen in Drittstaaten nicht immer auf Gegenseitigkeit**

(22) 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).

(23) 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).

(24) 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).

(25) 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).

(26) 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).

(27) Beschluss 2013/755/EU des Rates vom 25. November 2013 über die Assoziierung der überseeischen Länder und Gebiete mit der Europäischen Union („Übersee-Assoziationsbeschluss“) (ABl. L 344 vom 19.12.2013, S. 1).

(28) COM(2018)0065.

(29) **Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Eine funktionierende öffentliche Auftragsvergabe in und für Europa (COM(2017) 0572).**

Mittwoch, 17. April 2019

beruht. Die Begünstigten der Fazilität „Connecting Europe“ sollten daher im Rahmen der Richtlinie 2014/25/EU gegebenen strategischen Beschaffungsmöglichkeiten in vollem Umfang nutzen.

- (44) Gemäß den Nummern 22 und 23 der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 ⁽³⁰⁾ ist es erforderlich, dieses Programm auf der Grundlage von Daten zu evaluieren, die aufgrund spezifischer Überwachungsanforderungen, **wie etwa hinsichtlich der Verfolgung klimabezogener Ausgaben**, erhoben werden, wobei gleichzeitig aber Überregulierung und Verwaltungsaufwand insbesondere für die Mitgliedstaaten vermieden werden sollen. Die Kommission sollte Evaluierungen durchführen, um die Wirksamkeit und Effizienz der Finanzierung und ihrer Auswirkungen auf die Gesamtziele des Programms zu bewerten, und dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen die Ergebnisse mitteilen **sowie gegebenenfalls erforderliche Anpassungen vornehmen**.
- (45) Es sollten **transparente, verantwortliche und** angemessene Überwachungs- und Berichterstattungsmaßnahmen ergriffen und geeignete **messbare** Indikatoren verwendet werden, um die Fortschritte des Programms im Hinblick auf die Erreichung der in dieser Verordnung festgelegten allgemeinen und spezifischen Ziele **zu bewerten und** darüber Bericht zu erstatten **sowie für seine Errungenschaften zu werben**. Dieses System der Leistungsberichterstattung sollte sicherstellen, dass die Daten für die Überwachung der Durchführung und der Ergebnisse des Programms **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 das Programm erheben zu können, ist es notwendig, für Empfänger von Unionsmitteln verhältnismäßige Berichterstattungsanforderungen festzulegen.
- (45a) **Das Programm sollte über Arbeitsprogramme umgesetzt werden. Die Kommission sollte bis zum 31. Dezember 2020 die ersten mehrjährigen Arbeitsprogramme verabschieden. Diese enthalten den Zeitplan der Anforderungen zur Einreichung von Vorschlägen für die ersten drei Programmjahre, die Themen und einen Richtwert für die Haushaltsmittel sowie einen voraussichtlichen Rahmen für den gesamten Programmplanungszeitraum.**
- (46) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse im Hinblick auf die Annahme von Arbeitsprogrammen übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³¹⁾ ausgeübt werden.
- (47) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung der Teile I, II und III des Anhangs dieser Verordnung zu erlassen, damit sie erforderlichenfalls die zur Programmüberwachung verwendeten Indikatoren, die indikativen Prozentsätze der für jedes spezifische Ziel im Verkehrssektor zugewiesenen Haushaltsmittel und die Festlegung der Verkehrskernnetzkorridore anpassen kann. Die Kommission sollte im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeiten unbedingt — auch auf der Ebene von Sachverständigen — angemessene Konsultationen durchführen, die mit den Grundsätzen der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 im Einklang stehen. 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.
- (48) Die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 und die Verordnung (EU) Nr. 283/2014 sollten aus Gründen der Klarheit aufgehoben werden. Allerdings sollte der Artikel 29 der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013, durch den der Anhang der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³²⁾ bezüglich der Liste der Güterverkehrskorridore geändert wurde, seine Wirkung behalten.
- (49) Um den rechtzeitigen Erlass der in dieser Verordnung vorgesehenen Durchführungsrechtsakte zu ermöglichen, sollte diese Verordnung unmittelbar nach ihrer Veröffentlichung in Kraft treten —

⁽³⁰⁾ Interinstitutionelle Vereinbarung zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Europäischen Kommission vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung (ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1).

⁽³¹⁾ 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).

⁽³²⁾ 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).

Mittwoch, 17. April 2019

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I
ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

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

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

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „Maßnahme“ bezeichnet jede Tätigkeit, deren technische und finanzielle Unabhängigkeit festgestellt worden ist, die zeitlich begrenzt ist und die zur Durchführung eines Projekts erforderlich ist;
- b) „alternative Kraftstoffe“ bezeichnet alternative Kraftstoffe **für alle Verkehrsträger** im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 der Richtlinie 2014/94/EU;
- ca) **„Begünstigter“ eine Stelle mit Rechtspersönlichkeit, mit der eine Finanzhilfevereinbarung unterzeichnet wurde;**
- d) „Mischfinanzierungsmaßnahme“ eine aus dem EU-Haushalt unterstützte Maßnahme, einschließlich der Mischfinanzierungsfazilitäten nach Artikel 2 Nummer 6 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/XXX (im Folgenden die „Haushaltsordnung“), die nicht rückzahlbare Formen der Unterstützung und/oder Finanzierungsinstrumente **bzw. Haushaltsgarantien** aus dem EU-Haushalt mit rückzahlbaren Formen der Unterstützung von Entwicklungsfinanzierungs- oder anderen öffentlichen Finanzierungsinstitutionen sowie von kommerziellen Finanzinstituten und Investoren kombiniert;
- e) „Gesamtnetz“ bezeichnet die gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 festgelegten Verkehrsinfrastrukturen;
- f) „Kernnetz“ bezeichnet die gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 festgelegten Verkehrsinfrastrukturen;
- g) „Kernnetzkorridore“ bezeichnet ein Instrument, das die koordinierte Errichtung des Kernnetzes gemäß Kapitel IV der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ermöglicht und in Teil III des Anhangs dieser Verordnung aufgeführt ist;
- ga) **„grenzüberschreitende Verbindung“ bezeichnet im Verkehrssektor ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse, das die Kontinuität des TEN-V-Netzes zwischen Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland sicherstellt;**
- gb) **„Verbindungsücke“ bezeichnet in Verbindung mit allen Verkehrsträgern Abschnitte des TEN-V-Netzes oder Verkehrsabschnitte in Kern- oder Gesamtnetzen, die fehlen oder einen oder mehrere Engpässe enthalten, die die Kontinuität des TEN-V-Netzes beeinträchtigen;**
- gc) **„Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck“ bezeichnet eine Verkehrsnetzinfrastuktur, die sowohl Verteidigungszwecken als auch zivilen Zwecken dient;**

Mittwoch, 17. April 2019

- h) „grenzüberschreitendes Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien“ bezeichnet ein Projekt zur Planung oder Einführung erneuerbarer Energien, das im Rahmen eines Kooperationsabkommens oder einer anderen Art von Vereinbarung zwischen **mindestens zwei** Mitgliedstaaten oder zwischen **mindestens einem Mitgliedstaat** und **einem Drittland 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 dieser Verordnung ausgewählt wurde oder für eine solche Auswahl in Betracht kommt;
- ha) **„Energieeffizienz an erster Stelle“ bedeutet Energieeffizienz an erster Stelle im Sinne von Artikel 2 Absatz 18 der Verordnung (EU) 2018/1999;**
- i) „digitale Vernetzungsinfrastruktur“ bezeichnet Netze mit sehr hoher Kapazität, 5G-Systeme, sehr hochwertige lokale drahtlose Netzanbindungen, Backbone-Netze sowie operative digitale Plattformen, die direkt mit Verkehrs- und Energieinfrastrukturen verbunden sind;
- j) „5G-Systeme“ bezeichnet eine Gesamtheit digitaler Infrastrukturelemente, die auf weltweit vereinbarten technischen Normen für die Mobilfunk- und Drahtloskommunikation beruhen, für Netzanbindungs- und Mehrwertdienste verwendet werden und fortgeschrittene Leistungsmerkmale wie sehr hohe Datengeschwindigkeit und -kapazität, **Kommunikation** mit niedriger Latenzzeit, **ultra**-hohe Zuverlässigkeit oder Unterstützung einer großen Zahl verbundener Geräte aufweisen;
- k) „5G-Korridor“ bezeichnet einen Verkehrsweg, eine Straße, eine Bahnstrecke **oder Binnenwasserstraße**, der bzw. die vollständig mit digitaler Vernetzungsinfrastruktur und insbesondere mit 5G-Systemen abgedeckt ist, die eine unterbrechungsfreie Bereitstellung synergetischer digitaler Dienste wie vernetzter und automatisierter Mobilitätsdienste, ähnlicher intelligenter Mobilitätsdienste für den Schienenverkehr **oder die digitale Verbindungsfähigkeit auf den Binnenwasserstraßen** ermöglichen;
- l) „operative digitale Plattformen, die direkt mit Verkehrs- und Energieinfrastrukturen verbunden sind“ bezeichnet physische und virtuelle Ressourcen der Informations- und Kommunikationstechnik (IKT), die zusätzlich zur Kommunikationsinfrastruktur eingesetzt werden und den Fluss, die Speicherung, die Verarbeitung und die Analyse von Verkehrs- und/oder Energieinfrastrukturdaten unterstützen;
- m) „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ bezeichnet ein Projekt, das in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, der Verordnung (EU) Nr. 347/2013 oder in Artikel 8 dieser Verordnung festgelegt ist;
- n) „Studien“ bezeichnet die zur Vorbereitung der Durchführung eines Projekts erforderlichen Tätigkeiten, wie Vorstudien, Kartierung, Durchführbarkeits-, Bewertungs-, Prüf- und Validierungsstudien, auch in Form von Software, und jede andere technische Unterstützungsmaßnahme, einschließlich der Vorarbeiten zur Festlegung und Entwicklung eines Projekts und für die Entscheidungen über die Finanzierung, wie etwa Erkundung der betreffenden Standorte und Vorbereitung des Finanzierungspakets;
- o) „sozioökonomische Schwerpunkte“ bezeichnet Einrichtungen, die aufgrund ihres Auftrags, ihrer Natur oder ihres Standorts direkt oder indirekt einen großen sozioökonomischen Nutzen für Bürger, Unternehmen und Kommunen in ihrem Umfeld **oder ihrem Einflussbereich** erbringen können;
- p) „Drittland“ bezeichnet ein Land, das kein Mitgliedstaat der Europäischen Union ist;
- q) „Netze mit sehr hoher Kapazität“ bezeichnet Netze mit sehr hoher Kapazität im Sinne des Artikels 2 **Nummer 2** der Richtlinie (EU) 2018/172;
- r) „Arbeiten“ bezeichnet den Kauf, die Lieferung und den Einsatz von Komponenten, Systemen und Dienstleistungen, einschließlich Software, die Durchführung der ein Projekt betreffenden Entwicklungs-, Bau- und Installations-tätigkeiten, die Bauabnahme und die Inbetriebnahme eines Projekts.

Mittwoch, 17. April 2019

Artikel 3

Ziele

- (1) Das Programm hat das allgemeine Ziel, die transeuropäischen Netze in den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales **zu bauen**, auszubauen **und zu vollenden** und die grenzübergreifende Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien zu erleichtern, unter Berücksichtigung der Verpflichtungen zur langfristigen Verringerung des CO₂-Ausstoßes, **der Steigerung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit und eines intelligenten, nachhaltigen und inklusiven Wachstums**, des territorialen, **sozialen und wirtschaftlichen** Zusammenhalts, **des Zugangs zum** und der Integration des Binnenmarkts und mit dem Schwerpunkt auf Synergien zwischen den Bereichen **Verkehr, Energie und Digitales**.
- (2) Die spezifischen Ziele des Programms sind:
- a) im Verkehrssektor:
- i) **im Einklang mit den Zielen der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013** ein Beitrag zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf effiziente, miteinander verbundene **und multimodale** Netze und Infrastrukturen für eine intelligente, **interoperable**, nachhaltige, inklusive, **zugängliche**, sichere und geschützte Mobilität;
- ii) **eine Anpassung von Teilen des transeuropäischen Verkehrsnetzes an einen doppelten Verwendungszweck der Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf die Verbesserung der zivilen und militärischen** Mobilität;
- b) 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, die Förderung der Dekarbonisierung **der Wirtschaft und der Energieeffizienz** und die Gewährleistung der Versorgungssicherheit sowie die Erleichterung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit im Bereich **Energie einschließlich** der erneuerbaren Energien;
- c) im digitalen Bereich: ein Beitrag zur **Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Bezug auf** die Einführung von **sicheren und geschützten** digitalen Netzen mit sehr hoher Kapazität und 5G-Systemen, zur Steigerung der Widerstandsfähigkeit und der Kapazität digitaler Backbone-Netze in den Gebieten der EU durch deren Anbindung an benachbarte Gebiete sowie zur Digitalisierung der Verkehrs- und Energienetze.

Artikel 4

Mittelausstattung

- (1) Die Finanzausstattung für die Durchführung des Programms wird für den Zeitraum 2021–2027 auf **43 850 768 000 EUR zu konstanten Preisen (XXX zu jeweiligen Preisen)** festgelegt.
- (2) Dieser Betrag wird wie folgt aufgeteilt:
- a) **33 513 524 000 EUR zu konstanten Preisen (XXX EUR zu jeweiligen Preisen)** für das in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a genannte spezifische Ziel, davon
- i) **17 746 000 000 EUR zu konstanten Preisen (XXX EUR zu jeweiligen Preisen)** aus dem Cluster „europäische strategische Investitionen“;
- ii) **10 000 000 000 EUR zu konstanten Preisen** (11 285 493 000 EUR **zu jeweiligen Preisen**) als Übertrag aus dem Kohäsionsfonds, die nach dieser Verordnung ausschließlich in Mitgliedstaaten ausgegeben werden dürfen, die Mittel aus dem Kohäsionsfonds erhalten können;
- iii) **5 767 524 000 EUR zu konstanten Preisen** (6 500 000 000 EUR **zu jeweiligen Preisen**) aus dem Cluster „Verteidigung“ für das in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii genannte spezifische Ziel;
- b) **8 650 000 000 EUR** für die in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b genannten spezifischen Ziele, **davon 15 %, in Abhängigkeit von der Marktakzeptanz, für grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien, Wird die 15 %-Schwelle erreicht, erhöht die Kommission diesen Betrag in Abhängigkeit von der Marktakzeptanz auf bis zu 20 %**.

Mittwoch, 17. April 2019

- c) **2 662 000 000 EUR zu konstanten Preisen** (3 000 000 000 EUR **zu jeweiligen Preisen**) für das in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c genannten spezifischen Ziele.
- (3) Die Kommission darf von dem in Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii genannten Betrag nicht abweichen.
- (4) **Bis zu 1 % des** in Absatz 1 genannten Betrags kann für technische und administrative Hilfe bei der Durchführung des Programms und der sektorspezifischen Leitlinien verwendet werden, darunter für die Vorbereitung, Überwachung, Kontrolle, Prüfung und Evaluierung und für betriebliche IT-Systeme. Dieser Betrag kann auch zur Finanzierung flankierender Maßnahmen zur Unterstützung der Projektvorbereitung verwendet werden, **insbesondere zur Beraterung der Projektträger bei Finanzierungsmöglichkeiten und dadurch zu ihrer Unterstützung bei der Strukturierung ihrer Projektfinanzierung.**
- (5) Mittelbindungen für Maßnahmen, deren Durchführung sich über mehr als ein Haushaltsjahr erstreckt, können über mehrere Jahre in jährlichen Tranchen erfolgen.
- (6) Unbeschadet der Haushaltsordnung können Ausgaben für Maßnahmen, die sich aus Projekten des ersten Arbeitsprogramms ergeben, ab dem 1. Januar 2021 förderfähig sein.
- (7) Der aus dem Kohäsionsfonds übertragene Betrag wird im Einklang mit dieser Verordnung, nach Maßgabe des Absatzes 8 und unbeschadet des Artikels 14 Absatz 2 Buchstabe b verwendet.
- (8) In Bezug auf die aus dem Kohäsionsfonds **bis zum 31. Dezember 2022** übertragenen Beiträge werden bei der Auswahl förderfähiger Projekte für eine Finanzierung die nationalen Zuweisungen innerhalb des Kohäsionsfonds eingehalten. Die auf das Programm übertragenen Mittel, die nicht für Verkehrsinfrastrukturprojekte gebunden sind, werden ab dem 1. Januar 2023 allen Mitgliedstaaten, die Mittel aus dem Kohäsionsfonds erhalten können, zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten gemäß dieser Verordnung **auf Wettbewerbsbasis** zur Verfügung gestellt.
- (8a) Der aus dem Kohäsionsfonds übertragene Betrag wird nicht zur Finanzierung von sektorübergreifenden Arbeitsprogrammen oder von Mischfinanzierungsmaßnahmen verwendet.**
- (9) Den Mitgliedstaaten im Rahmen der geteilten Mittelverwaltung zugeteilte Mittel können auf Antrag dieser Mitgliedstaaten auf das Programm übertragen werden. Die Kommission verwendet diese Mittel direkt im Einklang mit [Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a] der Haushaltsordnung bzw. indirekt im Einklang mit Buchstabe c des genannten Artikels. **Diese** Mittel werden zugunsten des betreffenden Mitgliedstaats verwendet.
- (9a) Unbeschadet des Artikels 4 Absatz 9 können im digitalen Sektor die den Mitgliedstaaten im Rahmen der geteilten Verwaltung zugewiesenen Mittel auf ihren Antrag in das Programm übertragen werden, auch um die Finanzierung förderfähiger Maßnahmen nach Artikel 9 Absatz 4 bis zu 100 % der gesamten förderfähigen Kosten zu ergänzen, sofern dies möglich ist, unbeschadet des in Artikel 190 der Haushaltsordnung und der Regeln für staatliche Beihilfen festgelegten Kofinanzierungsgrundsatzes. Der Einsatz dieser Mittel erfolgt ausschließlich zugunsten des betreffenden Mitgliedstaats.**

Artikel 5

Mit dem Programm assoziierte Drittländer

- (1) Folgende Drittländer können an dem Programm teilnehmen:
- a) Mitglieder der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA), die dem Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) angehören, nach Maßgabe des EWR-Abkommens;
- b) beitretende Länder, Kandidatenländer und potenzielle Kandidaten, nach Maßgabe der in den jeweiligen Rahmenabkommen und Beschlüssen des Assoziationsrats oder in ähnlichen Übereinkünften festgelegten allgemeinen Grundsätze und Bedingungen für ihre Teilnahme an Programmen der Union und nach Maßgabe der spezifischen Bedingungen aus den Abkommen zwischen der Union und ihnen;

Mittwoch, 17. April 2019

- c) unter die europäische Nachbarschaftspolitik fallende Länder, nach Maßgabe der in den jeweiligen Rahmenabkommen und Beschlüssen des Assoziationsrats oder in ähnlichen Übereinkünften festgelegten allgemeinen Grundsätze und Bedingungen für die Teilnahme dieser Länder an Programmen der Union und nach Maßgabe der spezifischen Bedingungen aus den Abkommen zwischen der Union und diesen Ländern;
- d) andere Drittländer, nach Maßgabe der Bedingungen in einem besonderen Abkommen über die Teilnahme des jeweiligen Drittlands an Programmen der Union, sofern das Abkommen
- ein faires Gleichgewicht zwischen den Beiträgen und dem Nutzen der Teilnahme des Drittlandes an den Unionsprogrammen gewährleistet;
 - die Bedingungen für die Teilnahme an den Programmen regelt, einschließlich der Berechnung der Finanzbeiträge zu den einzelnen Programmen und zu deren Verwaltungskosten. Diese Beträge gelten als zweckgebundene Einnahmen nach Artikel 21 Absatz 5 der Haushaltsordnung;
 - dem Drittland keine Entscheidungsbefugnis in Bezug auf das Programm einräumt;
 - die Rechte der Union wahrt, eine wirtschaftliche Haushaltsführung sicherzustellen und ihre finanziellen Interessen zu schützen;
 - die Gegenseitigkeit beim Zugang zu ähnlichen Programmen in dem Drittland, insbesondere beim öffentlichen Beschaffungswesen.

(2) Die in Absatz 1 genannten Drittländer und darin niedergelassene Stellen erhalten keine finanzielle Unterstützung im Rahmen dieser Verordnung, es sei denn, dies ist für die Verwirklichung der Ziele eines bestimmten Vorhabens von gemeinsamem Interesse unerlässlich und erfolgt unter den Bedingungen, die in den in Artikel 19 genannten Arbeitsprogrammen vorgesehen sind, und gemäß den Bestimmungen in Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.

Artikel 6

Durchführung und Formen der Unionsfinanzierung

- (1) Das Programm wird in direkter Mittelverwaltung gemäß der Haushaltsordnung oder in indirekter Mittelverwaltung mit Stellen, auf die in Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe c der Haushaltsordnung Bezug genommen wird, durchgeführt.
- (2) Im Rahmen des Programms können Mittel in den in der Haushaltsordnung vorgesehenen Formen **von Finanzhilfen und Auftragsvergabe** zur Verfügung gestellt werden. Im Rahmen des Programms kann **auch ein Beitrag** zu Mischfinanzierungsmaßnahmen im Einklang mit der InvestEU-Verordnung und mit Titel X der Haushaltsordnung **geleistet werden. Im Verkehrssektor darf der in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a angegebene EU-Beitrag zu Mischfinanzierungsmaßnahmen 10 % des in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i angegebenen Betrags nicht übersteigen. Im Verkehrssektor können Mischfinanzierungsmaßnahmen zur Förderung der intelligenten, interoperablen, nachhaltigen, inklusiven, zugänglichen, sicheren und geschützten Mobilität gemäß Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe b verwendet werden.**
- (3) Die Kommission kann die Befugnis zur Durchführung eines Teils des Programms gemäß Artikel [69] der Haushaltsordnung auf Exekutivagenturen übertragen, um den Anforderungen einer optimalen und effizienten Verwaltung des Programms in den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales zu genügen.
- (4) Beiträge zu einem auf Gegenseitigkeit beruhenden Versicherungsmechanismus können das Risiko abdecken, das mit der Einziehung etwaiger von Empfängern geschuldeter Mittel verbunden ist, und gelten als ausreichende Sicherheitsleistung im Sinne der Haushaltsordnung. Es gilt [Artikel X] der Verordnung XXX [Nachfolgeverordnung der Garantiefondsverordnung].

Artikel 7

Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien

- (1) Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien **tragen zur Dekarbonisierung, zur Vollendung des Energiebinnenmarktes und zur Stärkung der Versorgungssicherheit bei. Diese Projekte** sind in einem Kooperationsabkommen oder einer anderen Art von Vereinbarung zwischen **mindestens zwei** Mitgliedstaaten oder zwischen **mindestens einem Mitgliedstaat** und **einem Drittland oder** mehreren Drittländern gemäß **Artikel 8, 9, 11 oder 13** der Richtlinie (EU) 2018/2001 vorgesehen. Diese Projekte werden nach den **allgemeinen** Kriterien und **dem Verfahren** in Teil IV des Anhangs dieser Verordnung festgelegt.

Mittwoch, 17. April 2019

(2) Die Kommission erlässt bis zum 31. Dezember 2019 einen delegierten Rechtsakt nach Artikel 23 Buchstabe d, in dem sie **unbeschadet der Gewährungskriterien gemäß Artikel 13** die **spezifischen** Auswahlkriterien präzisiert und Einzelheiten zum Auswahlverfahren für die Projekte festlegt, und veröffentlicht die Methoden für die Bewertung des Beitrags der Projekte zu den allgemeinen Kriterien und für die **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 dieser Verordnung in Betracht.

(4) Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien kommen für eine Unionsfinanzierung für Arbeiten in Betracht, wenn sie folgende zusätzliche Kriterien erfüllen:

a) die projektspezifische Kosten-Nutzen-Analyse nach Teil IV Nummer 3 des Anhangs **ist für alle unterstützten Projekte obligatorisch, wird in einer transparenten, umfassenden und vollständigen Weise durchgeführt und ergibt** nachweislich erhebliche Kosteneinsparungen und/oder Vorteile hinsichtlich der der Systemintegration, **ökologischen Nachhaltigkeit**, Versorgungssicherheit oder Innovation, und

b) der Antragsteller weist nach, dass das Projekt ohne die Finanzhilfe nicht durchgeführt wird oder dass das Projekt ohne die Finanzhilfe kommerziell nicht tragfähig sein kann. Bei dieser Analyse sind etwaige Einnahmen aus Förderprogrammen zu berücksichtigen.

(5) Der Betrag der Finanzhilfe für Arbeiten muss in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosteneinsparungen und/oder Vorteilen gemäß Teil IV Nummer 2 Buchstabe b des Anhangs stehen, darf den Betrag nicht übersteigen, der erforderlich ist, damit das Projekt durchgeführt wird oder kommerziell tragfähig wird **und muss den Bestimmungen in Artikel 14 Absatz 3 entsprechen**.

(6) **Das Programm sieht die Möglichkeit einer koordinierten Finanzierung mit den in Artikel 3 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2018/2001 genannten geeigneten Rahmenbedingungen für die Nutzung erneuerbarer Energien und die Kofinanzierung mit dem EU-Finanzierungsmechanismus für erneuerbare Energieträger gemäß Artikel 33 der Verordnung (EU) 2018/1999 vor.**

Die Kommission bewertet regelmäßig die Inanspruchnahme von Mitteln in Bezug auf den Referenzbetrag in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b für grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien. Nach dieser Bewertung wird in Ermangelung einer ausreichenden Marktakzeptanz von grenzüberschreitenden Projekten im Bereich der erneuerbaren Energien das für grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien vorgesehene ungenutzte Budget dazu verwendet, die Ziele der in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b definierten transeuropäischen Energienetze für förderfähige Maßnahmen gemäß Artikel 9.3 zu erreichen, und ab 2024 kann es auch zur Kofinanzierung des EU-Finanzierungsmechanismus für erneuerbare Energien gemäß der Verordnung (EU) 2018/1999 verwendet werden.

Die Kommission legt durch einen Durchführungsrechtsakt spezifische Regeln für die Kofinanzierung zwischen den Teilen von grenzüberschreitenden Projekten im Bereich der erneuerbaren Energien im Rahmen der CEF und des Finanzierungsmechanismus gemäß Artikel 33 der Verordnung (EU) 2018/1999 fest. In diesem Fall findet das in Artikel 22 genannte Verfahren Anwendung.

Artikel 8

Projekte von gemeinsamem Interesse auf dem Gebiet der digitalen Vernetzungsinfrastruktur

(1) Projekte von gemeinsamem Interesse im Bereich der digitalen Vernetzungsinfrastruktur **sind solche Projekte, von denen erwartet wird, dass sie einen wichtigen Beitrag zu den strategischen Konnektivitätszielen der EU leisten bzw. die Netzinfrastruktur bereitstellen, die den digitalen Wandel von Wirtschaft und Gesellschaft sowie den europäischen digitalen Binnenmarkt unterstützt.**

(1a) **Projekte 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.**

Mittwoch, 17. April 2019

b) Sie setzen die beste verfügbare Technologie für das jeweilige Projekt ein, die ein optimales Gleichgewicht zwischen Datendurchsatzkapazität, Übertragungssicherheit, Netzstabilität, Cybersicherheit und Kosteneffizienz bietet.

(2) Studien zur Entwicklung und Feststellung von Projekten von gemeinsamem Interesse auf dem Gebiet der digitalen Vernetzungsinfrastrukturen kommen für eine Förderung im Rahmen dieser Verordnung in Betracht.

(3) Unbeschadet der Gewährungskriterien in Artikel 13 wird die Finanzierungspriorität anhand der folgenden Kriterien festgelegt:

a) Maßnahmen **zur Förderung der Einführung von und des Zugangs zu** Netzen mit sehr hoher Kapazität **einschließlich 5G-Systemen oder einer anderen Anbindung nach dem neuesten Stand der Technik gemäß den strategischen Konnektivitätszielen der EU in Gebieten, in denen** sozioökonomische Schwerpunkte angesiedelt sind; werden unter Berücksichtigung **ihres Konnektivitätsbedarfs und der zusätzlichen Flächenabdeckung, die** gemäß Teil V des Anhangs, **einschließlich der Haushalte, erreicht wird, vorrangig behandelt. Spezifische Einführungen zugunsten von sozioökonomischen Schwerpunkten können unterstützt werden, es sei denn, diese wären wirtschaftlich unrentabel oder praktisch undurchführbar;**

b) Maßnahmen, die zur Bereitstellung einer sehr hochwertigen lokalen drahtlosen Internetanbindung in Kommunen beitragen, im Einklang mit Teil V des Anhangs;

c) **Maßnahmen, die zum Ausbau von 5G-Korridoren entlang der Hauptverkehrswege, auch in den transeuropäischen Verkehrsnetzen, beitragen, werden vorrangig behandelt, um die Abdeckung entlang der Hauptverkehrswege zu gewährleisten und die ununterbrochene Bereitstellung digitaler Synergiedienste zu ermöglichen, wobei ihre sozioökonomische Relevanz im Vergleich zu allen derzeit installierten technologischen Lösungen in einem zukunftsorientierten Ansatz berücksichtigt wird.** Teil V des Anhangs enthält eine indikative Liste der Projekte, für die eine Unterstützung gewährt werden könnte;

d) Projekte zum Aufbau **oder einer wesentlichen Modernisierung** grenzüberschreitender Backbone-Netze, die die Union mit Drittländern verbinden und Verbindungen **zwischen elektronischen Kommunikationsnetzen** innerhalb des Unionsgebiets stärken, einschließlich Seekabeln, haben in dem Maße Priorität, wie sie erheblich zu einer **erhöhten** Leistungsfähigkeit, Widerstandsfähigkeit und **sehr hohen** Kapazität **dieser** elektronischen Kommunikationsnetze beitragen;

f) im Hinblick auf Projekte zum Aufbau operativer digitaler Plattformen haben Maßnahmen Priorität, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen, wobei Aspekte wie Interoperabilität, Cybersicherheit, Datenschutz und Weiterverwendung zu berücksichtigen sind;

KAPITEL II FÖRDERFÄHIGKEIT

Artikel 9

Förderfähige Maßnahmen

(1) Nur Maßnahmen, die zur Erfüllung der in Artikel 3 genannten Ziele beitragen kommen **unter Berücksichtigung der Verpflichtungen zur langfristigen Verringerung des CO₂-Ausstoßes** für eine Förderung in Betracht. Dazu gehören Studien, Arbeiten und sonstige flankierende Maßnahmen, die für die Verwaltung und Durchführung des Programms und der sektorspezifischen Leitlinien erforderlich sind. **Studien sind nur förderfähig, wenn sie sich auf im Rahmen dieses Programms förderfähige Projekte beziehen.**

(2) Im Verkehrssektor kann **nur** für die folgenden Maßnahmen eine finanzielle Unterstützung der Union nach dieser Verordnung gewährt werden:

a) Maßnahmen in Bezug auf effiziente, miteinander verbundene, **interoperable und multimodale** Netze **zwecks Ausbau der Schienen, Straßen, Binnenschiffahrts- und Seeverkehrsinfrastrukturen:**

Mittwoch, 17. April 2019

- i) Maßnahmen zur Verwirklichung des Kernnetzes gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, einschließlich Maßnahmen für **die in Teil II des Anhangs aufgeführten grenzüberschreitenden und fehlenden Verbindungen sowie für** städtische Knoten, **multimodale Logistikplattformen**, Seehäfen, Binnenhäfen, Flughäfen, multimodale Logistikplattformen, Schienen-Straßen-Terminals **und Anbindungen an Flughäfen** des Kernnetzes im Sinne von Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013. Maßnahmen zur Verwirklichung des Kernnetzes können auch zugehörige Elemente im Gesamtnetz umfassen, wenn diese zur Optimierung der Investition erforderlich sind und den Modalitäten der in Artikel 19 genannten Arbeitsprogramme entsprechen;
- ii) Maßnahmen **in Bezug auf** grenzüberschreitende Verbindungen des Gesamtnetzes auf dem See- oder Landweg gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, **wie sie** in Teil III **Teil 2** des Anhangs dieser Verordnung aufgeführt sind; **Maßnahmen gemäß Teil III Abschnitt 3 des Anhangs der vorliegenden Verordnung, Maßnahmen im Zusammenhang mit Studien zur Entwicklung des Gesamtnetzes und 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-Netz, die abgebaut oder stillgelegt wurden;**
- iii) Maßnahmen zur Verwirklichung von Abschnitten des Gesamtnetzes in Gebieten in äußerster Randlage gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, einschließlich Maßnahmen für die betreffenden städtischen Knoten, Seehäfen, Binnenhäfen, Schienen-Straßen-Terminals, **Anbindungen an Flughäfen und multimodalen Logistikplattformen** des Gesamtnetzes im Sinne von Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
- iv) Maßnahmen, mit denen gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 Vorhaben von gemeinsamem Interesse unterstützt werden, um das transeuropäische Verkehrsnetz mit Infrastrukturnetzen von Nachbarländern zu verbinden;
- b) Maßnahmen für eine intelligente, 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 einem Schwerpunkt auf dem grenzüberschreitenden Kurzstreckenseeverkehr;
- ii) Maßnahmen zur Unterstützung von Telematiksystemen **■** gemäß Artikel 31 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 **für die jeweiligen Verkehrsträger, darunter insbesondere:**
- **für den Bahnverkehr: ERTMS;**
 - **bei Binnenwasserstraßen: RIS;**
 - **für den Straßenverkehr: IVS;**
 - **für den Seeverkehr: VTMS und e-Maritime-Dienste, einschließlich Dienstleistungen im Sinne des Einheitlichen Portals wie des Einheitlichen Portals im Seeverkehrsbereich, Hafengemeinschaftssystemen und relevanten Zollinformationssystemen;**
 - **für den Luftverkehr: Flugverkehrsmanagementsysteme, insbesondere gestützt auf das SESAR-System;**
- iii) Maßnahmen zur **nachhaltigen** Unterstützung von Güterverkehrsdiensten gemäß Artikel 32 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 **und Maßnahmen zur Verringerung des Schienengüterverkehrslärms;**
- iv) Maßnahmen zur Unterstützung neuer Technologien und Innovationen, einschließlich Automatisierung, verbesserter Verkehrsdienste, Integration der Verkehrsträger und Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe **für alle Verkehrsträger**, gemäß Artikel 33 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;

Mittwoch, 17. April 2019

- v) Maßnahmen zur Beseitigung von Interoperabilitätshindernissen, insbesondere im Hinblick auf die Erzielung von Korridor-/Netzeffekten, **gemäß Artikel 3 Buchstabe o der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, auch im Hinblick auf die Förderung einer Zunahme des Schienengüterverkehrs einschließlich Vorrichtungen zur automatischen Änderung der Spurweite;**
 - va) Maßnahmen zur Beseitigung von Interoperabilitätshindernissen, **insbesondere in städtischen Knotenpunkten im Sinne des Artikels 30 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;**
 - vi) Maßnahmen zur Verwirklichung einer sicheren und geschützten Infrastruktur und Mobilität, auch bezüglich der Straßenverkehrssicherheit, gemäß Artikel 34 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
 - vii) Maßnahmen zur Verbesserung der Widerstandsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturen, **insbesondere** gegenüber dem Klimawandel, Naturkatastrophen **und Bedrohungen der Cybersicherheit;**
 - viii) Maßnahmen zur Verbesserung der barrierefreien Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastrukturen **bei sämtlichen Verkehrsträgern und für alle** Benutzer, **insbesondere für Benutzer mit eingeschränkter Mobilität**, gemäß Artikel 37 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;
 - ix) **Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit und Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur für Sicherheits- und Katastrophenschutz Zwecke und** Maßnahmen zur Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die **Kontrollen an den EU-Außengrenzen zwecks Optimierung der Verkehrsströme.**
- c) Für das in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii genannte spezifische Ziel **und gemäß Artikel 11a, Maßnahmen oder bestimmte Tätigkeiten einer Maßnahme, mit denen die Anpassung von neuen oder bestehenden Teilen des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die für den militärischen Verkehr geeignet sind, an die Anforderungen der Mobilität mit doppeltem Verwendungszweck unterstützt wird.**
- (3) Im Energiebereich kann **nur** für die folgenden Maßnahmen eine finanzielle Unterstützung der Union nach dieser Verordnung gewährt werden:
- a) Maßnahmen in Bezug auf Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 14 der Verordnung (EU) Nr. 347/2013;
 - b) Maßnahmen zur Unterstützung grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien, **einschließlich innovativer Lösungen sowie der Speicherung erneuerbarer Energien, und** deren Konzeption gemäß Teil IV des Anhangs dieser Verordnung, unter den in Artikel 7 dieser Verordnung festgelegten Bedingungen.
- (4) Im digitalen Bereich kann **nur** für die folgenden Maßnahmen eine finanzielle Unterstützung der Union nach dieser Verordnung gewährt werden:
- a) Maßnahmen zur Förderung **der Einführung von und des Zugangs zu Netzen mit sehr hoher Kapazität 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 sehr hochwertigen lokalen drahtlosen Internetanbindung in Kommunen;
 - c) Maßnahmen zur Verwirklichung einer unterbrechungsfreien Netzabdeckung aller wichtigen Verkehrswege, einschließlich der transeuropäischen Verkehrsnetze, mit 5G-Systemen;
 - d) Maßnahmen zur Unterstützung des Aufbaus **von neuen oder der wesentlichen Modernisierung von bestehenden** Backbone-Netzen, auch mit Seekabeln, **innerhalb und zwischen** den Mitgliedstaaten sowie zwischen der Europäischen Union und Drittländern;
 - f) Maßnahmen zur Umsetzung der Anforderungen digitaler Vernetzungsinfrastrukturen in Bezug auf grenzüberschreitende Projekte in den Bereichen Verkehr oder Energie und/oder Unterstützung operativer digitaler Plattformen, die direkt mit Verkehrs- oder Energieinfrastrukturen verbunden sind.

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

Mittwoch, 17. April 2019

Artikel 10

Synergien *zwischen den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales*

- (1) Maßnahmen, die zur **gleichzeitigen** Verwirklichung eines oder mehrerer Ziele in mindestens zwei Sektoren gemäß Artikel 3 Absatz 2 Buchstaben a, b und c beitragen, kommen für eine finanzielle Unterstützung der Union nach dieser Verordnung **und für einen höheren Kofinanzierungssatz gemäß Artikel 14** in Betracht. Solche Maßnahmen werden im Rahmen von Arbeitsprogrammen durchgeführt, die sich auf mindestens zwei Sektoren beziehen, besondere Gewährungskriterien vorsehen und aus Haushaltsbeiträgen der betreffenden Sektoren finanziert werden.
- (2) Innerhalb jedes der Bereiche Verkehr, Energie oder Digitales können die nach Artikel 9 förderfähigen Maßnahmen **Synergielemente in Bezug auf einen der anderen Bereiche** umfassen, die keinen **Bezug** zu den nach Artikel 9 Absatz 2, 3 oder 4 förderfähigen Maßnahmen aufweisen, sofern diese Elemente alle folgenden Anforderungen erfüllen:
- die Kosten dieser **Synergielemente** dürfen 20 % der förderfähigen Gesamtkosten der Maßnahme nicht übersteigen; und
 - diese **Synergielemente** beziehen sich auf den Verkehrs-, Energie- oder Digitalsektor; und
 - diese **Synergielemente** ermöglichen eine erhebliche Steigerung des sozioökonomischen, klimapolitischen und ökologischen Nutzens der Maßnahme.

Artikel 11

Förderfähige Stellen

- (1) Die Förderfähigkeitskriterien dieses Artikels gelten zusätzlich zu den in Artikel [197] der Haushaltsordnung aufgeführten Kriterien.
- (2) Förderfähig sind:
- Rechtsträger mit Sitz in einem Mitgliedstaat, **einschließlich Gemeinschaftsunternehmen**;
 - Rechtsträger mit Sitz in einem mit dem Programm assoziierten Drittland **oder in überseeischen Ländern und Gebieten**;
 - Rechtsträger, die nach Unionsrecht geschaffen wurden, und internationale Organisationen, soweit dies in den Arbeitsprogrammen vorgesehen ist.
- (3) Natürliche Personen sind nicht förderfähig.
- (4) Rechtsträger mit Sitz in einem Drittland, das nicht mit dem Programm assoziiert ist, können ausnahmsweise im Rahmen des Programms förderfähig sein, wenn dies zur Erreichung der Ziele eines bestimmten Vorhabens von gemeinsamem Interesse **in den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales** oder eines grenzüberschreitenden Projekts im Bereich der erneuerbaren Energien unerlässlich ist.
- (5) Für eine Förderung in Betracht kommen **nur** Vorschläge, die von einem oder mehreren Mitgliedstaaten oder — mit Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten — von internationalen Organisationen, gemeinsamen Unternehmen oder öffentlichen oder privaten Unternehmen oder Stellen (**einschließlich regionaler oder lokaler Behörden**) eingereicht werden. **Ist ein Mitgliedstaat damit 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.

Mittwoch, 17. April 2019

Artikel 11a

Spezifische Zulassungsbedingungen für Maßnahmen zur Anpassung der TEN-V-Netze an die zivile Verteidigung mit doppeltem Verwendungszweck

(1) Für Maßnahmen, die zur Anpassung der TEN-V-Kern- und Gesamtnetze an die Erfordernisse der militärischen Mobilität gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 beitragen, mit dem Ziel, einen doppelten Verwendungszweck für zivile und Verteidigungszwecke zu ermöglichen, gelten die folgenden zusätzlichen Zulassungsbedingungen:

- 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 beziehen sich auf die Abschnitte oder Knotenpunkte, die von den Mitgliedstaaten in den Anlagen „Militärische Anforderungen für die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der EU“, wie sie vom Rat am 20. November 2018 ⁽³³⁾ angenommen wurden, oder in einem danach angenommenen späteren Verzeichnis bestimmt wurden, sowie auf jede weitere indikative Liste von vorrangigen Projekten, die von den Mitgliedstaaten im Einklang mit dem Aktionsplan zur militärischen Mobilität eventuell bestimmt werden.
- c) Die Maßnahmen können sich sowohl auf die Modernisierung bestehender Infrastrukturkomponenten als auch auf den Bau neuer Infrastrukturkomponenten unter Berücksichtigung der in Absatz 2 genannten Infrastrukturanforderungen beziehen.
- d) Maßnahmen zur Erfüllung infrastruktureller Anforderungen über das für einen doppelten Verwendungszweck erforderliche Niveau hinaus sind förderfähig; die Kosten dieser Maßnahmen sind jedoch nur in dem Umfang förderfähig, der dem Anforderungsniveau für einen doppelten Verwendungszweck entspricht. Maßnahmen in Bezug auf eine ausschließlich militärischen Zwecken dienende Infrastruktur sind nicht förderfähig;
- e) Maßnahmen nach diesem Artikel werden nur im Rahmen des Betrags gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer iii finanziert.

(2) Die Kommission erlässt einen Durchführungsrechtsakt, in dem sie erforderlichenfalls die Infrastrukturanforderungen für bestimmte Kategorien von Maßnahmen für Infrastruktur mit doppeltem Verwendungszweck und das Bewertungsverfahren für die Maßnahmen im Zusammenhang mit der doppelten Verwendung für zivile und Verteidigungszwecke von Infrastruktur festlegt.

Nach der gemäß Artikel 21 Absatz 2 vorgesehenen Zwischenevaluierung 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 12

Finanzhilfen

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

Artikel 13

Gewährungskriterien

(1) **Transparente** Gewährungskriterien werden in den in Artikel 19 genannten Arbeitsprogrammen und in den Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen festgelegt, wobei — soweit zutreffend — **nur** folgende Aspekte zu berücksichtigen sind:

- a) wirtschaftliche, soziale und ökologische Auswirkungen, **einschließlich der Auswirkungen auf das Klima, (Projektlaufzeit, Vorteile und Kosten) und der Frage, wie solide, umfassend und transparent die Analyse ist;**

⁽³³⁾ Dok. ST 13674/18.

Mittwoch, 17. April 2019

b) Aspekte der Innovation **und Digitalisierung**, Sicherheit, Interoperabilität und Zugänglichkeit, **auch in Bezug auf Menschen mit eingeschränkter Mobilität**;

c) grenzübergreifende Dimension, **Netzwerkintegration und territoriale Zugänglichkeit, auch für Regionen in äußerster Randlage und Inseln**;

ca) europäischer Mehrwert;

d) Synergien zwischen den Bereichen Verkehr, Energie und Digitales;

e) Ausgereiftheit der Maßnahme im Rahmen der Projektentwicklung;

ea) Solidität der für das abgeschlossene Projekt vorgeschlagenen Erhaltungsstrategie;

f) Solidität des vorgeschlagenen Durchführungsplans;

g) Katalysatorwirkung der finanziellen Unterstützung der Union auf Investitionen;

h) Notwendigkeit der Überwindung finanzieller Hindernisse wie **der infolge** einer unzureichenden kommerziellen Tragfähigkeit, **hoher Vorlaufkosten** oder mangelnder Marktfinanzierung;

ha) Potenzial eines doppelten Verwendungszwecks im Rahmen der militärischen Mobilität;

i) Vereinbarkeit mit den Energie- und Klimaplänen der Europäischen Union, **einschließlich des Grundsatzes der „Energieeffizienz an erster Stelle“**;

(2) Bei der Bewertung der Vorschläge anhand der Gewährungskriterien wird gegebenenfalls die Widerstandsfähigkeit gegen die nachteiligen Auswirkungen des Klimawandels durch eine Bewertung der Klimaanfälligkeit und der Klimarisiken sowie entsprechende Anpassungsmaßnahmen berücksichtigt.

(3) Bei der Bewertung der Vorschläge anhand der Gewährungskriterien wird sichergestellt, dass, soweit zutreffend, in den im Rahmen des Programms geförderten Maßnahmen — wie in den Arbeitsprogrammen vorgesehen — Ortungs-, Navigations- und Zeitgebungstechnik (PNT) verwendet wird, die technisch mit EGNOS/Galileo und Copernicus kompatibel ist.

(4) Im Verkehrssektor wird durch die Bewertung der Vorschläge anhand der Gewährungskriterien nach Absatz 1 gegebenenfalls sichergestellt, dass vorgeschlagene Maßnahmen mit den Korridor-Arbeitsplänen und Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 47 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 vereinbar sind und der **Beratenden** Stellungnahme des zuständigen Europäischen Koordinators gemäß Artikel 45 Absatz 8 der genannten Verordnung Rechnung tragen. **Bei der Bewertung muss auch geprüft 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 minimiert worden ist.**

(5) Bei Maßnahmen in Bezug auf grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien müssen die in den Arbeitsprogrammen und in den Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen festgelegten Gewährungskriterien den in Artikel 7 Absatz 4 festgelegten Bedingungen Rechnung tragen.

(6) Bei Maßnahmen in Bezug auf digitale Vernetzungsprojekte von gemeinsamem Interesse müssen die in den Arbeitsprogrammen und den Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen festgelegten Gewährungskriterien den in Artikel 8 Absatz 3 festgelegten Bedingungen Rechnung tragen.

Artikel 14

Kofinanzierungsätze

(1) Bei Studien darf der Betrag der finanziellen Unterstützung der Union 50 % der förderfähigen Gesamtkosten nicht übersteigen. Für Studien, die mit den aus dem Kohäsionsfonds übertragene Beträgen gefördert werden, gelten die Höchstsätze für die Kofinanzierung, die nach Absatz 2 Buchstabe b auf den Kohäsionsfonds anwendbar sind.

Mittwoch, 17. April 2019

- (2) Für Arbeiten im Verkehrssektor gelten folgende Höchstsätze für die Kofinanzierung:
- a) bei Arbeiten bezüglich der in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a **und i** genannten spezifischen Ziele darf der Betrag der finanziellen Unterstützung der Union 30 % der förderfähigen Gesamtkosten nicht übersteigen. Die Kofinanzierungssätze können bei Maßnahmen für grenzüberschreitende Verbindungen unter den in Buchstabe c genannten Bedingungen, bei Maßnahmen zur Unterstützung von Telematiksystemen, **bei Maßnahmen zur Unterstützung von Binnenwasserstraßen und der Interoperabilität im Eisenbahnverkehr**, bei Maßnahmen zur Unterstützung neuer Technologien und Innovationen, bei Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur **hinsichtlich ihrer Sicherheit und zur Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Zwecke der Kontrollen an den EU-Außengrenzen** entsprechend den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften. Bei Maßnahmen in den Regionen in äußerster Randlage **werden die Höchstsätze für die Kofinanzierung auf 70 % festgelegt**;
 - aa) **bei Arbeiten bezüglich der in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii genannten spezifischen Ziele darf der Betrag der finanziellen Unterstützung der Europäischen Union 50 % der förderfähigen Gesamtkosten nicht übersteigen. Die Kofinanzierungssätze können auf höchstens 85 % angehoben werden, wenn die erforderlichen Mittel gemäß Artikel 4 Absatz 9 auf das Programm übertragen werden**;
 - b) in Bezug auf die aus dem Kohäsionsfonds übertragenen Beträge gelten die Höchstsätze für die Kofinanzierung, die gemäß der Verordnung (EU) XXX [Dachverordnung] auf den Kohäsionsfonds anwendbar sind. Diese Kofinanzierungssätze können bei Maßnahmen für grenzüberschreitende Verbindungen unter den in Buchstabe c genannten Bedingungen **und bei Maßnahmen für fehlende Verbindungen** auf höchstens 85 % angehoben werden;
 - c) bei Maßnahmen für grenzüberschreitende Verbindungen dürfen die nach den Buchstaben a und b angehobenen Höchstsätze für die Kofinanzierung nur für Maßnahmen gelten, die bei der Planung und Durchführung der Maßnahme im Hinblick auf das in Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c genannte Gewährungskriterium ein hohes Maß an Integration aufweisen, **beispielsweise** durch die Gründung einer einzigen Projektgesellschaft, eine gemeinsame Leitungsstruktur, einen bilateralen Rechtsrahmen oder **einen** Durchführungsrechtsakt nach Artikel 47 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013; **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, **und bei Arbeiten in den Regionen in äußerster Randlage werden die Höchstsätze für die Kofinanzierung auf 70 % festgelegt**;
 - b) die Kofinanzierungssätze können bei Maßnahmen, die zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse beitragen, welche auf der Grundlage der in Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 347/2013 genannten Sachlage einen hohen Grad an regionaler oder unionsweiter Versorgungssicherheit bieten oder die Solidarität der Union stärken oder hochinnovative Lösungen umfassen, auf höchstens 75 % angehoben werden.
- (4) Für Arbeiten im digitalen Sektor gelten folgende Höchstsätze für die Kofinanzierung: bei Arbeiten bezüglich der in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c genannten spezifischen Ziele darf der Betrag der finanziellen Unterstützung der Union 30 % der förderfähigen Gesamtkosten nicht übersteigen. **Bei Arbeiten in den Regionen in äußerster Randlage werden die Höchstsätze für die Kofinanzierung auf 70 % festgelegt.** Die Kofinanzierungssätze können bei Maßnahmen mit ausgeprägter grenzübergreifender Dimension (z. B. unterbrechungsfreie Netzabdeckung mit 5G-Systemen entlang wichtiger Verkehrswege oder Aufbau von Backbone-Netzen zwischen Mitgliedstaaten bzw. zwischen der Union und Drittländern) auf höchstens 50 % und bei Maßnahmen für die Gigabit-Anbindung sozioökonomischer Schwerpunkte auf höchstens 75 % angehoben werden. Maßnahmen zur Bereitstellung einer lokalen drahtlosen Internetanbindung in Kommunen können, **wenn sie mithilfe von Finanzhilfen mit geringem Wert durchgeführt werden**, unbeschadet des Grundsatzes der Kofinanzierung mit Finanzierungshilfe der Union bis zur Deckung von 100 % der förderfähigen Kosten **finanziert** werden.
- (5) Für 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.**

Mittwoch, 17. April 2019

Artikel 15

Förderfähige Kosten

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

- a) nur die in Mitgliedstaaten getätigten Ausgaben können förderfähig sein, außer das Projekt von gemeinsamem Interesse oder das grenzüberschreitende Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien betrifft das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Drittländer gemäß Artikel 5 oder Artikel 11 Absatz 4 oder internationale Gewässer und die Maßnahme ist unerlässlich, um die Ziele des betreffenden Projekts zu erreichen;
- b) die Kosten von Ausrüstungen, Einrichtungen und Infrastruktur, die vom Begünstigten als Investitionsausgaben behandelt werden, können in ihrer Gesamtheit förderfähig sein;
- c) Ausgaben im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken sind keine förderfähigen Kosten, **mit Ausnahme der Mittel, die aus dem Kohäsionsfonds im Verkehrssektor gemäß Artikel 58 der Verordnung (EU) XXX mit gemeinsamen Bestimmungen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds Plus, den Kohäsionsfonds und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds sowie mit Haushaltsvorschriften für diese Fonds und für den Asyl- und Migrationsfonds, den Fonds für die innere Sicherheit und das Instrument für Grenzmanagement und Visa übertragen werden;**
- d) förderfähige Kosten enthalten keine Mehrwertsteuer („MwSt“).

Artikel 16

Kombination von Finanzhilfen mit anderen Finanzierungsquellen

(1) Finanzhilfen können in Kombination mit Finanzierungsmitteln der Europäischen Investitionsbank oder nationaler Förderbanken oder anderer Entwicklungsfinanzierungs- oder öffentlicher Finanzierungsinstitutionen sowie privater Finanzinstitute und privater Investoren, auch im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften, verwendet werden.

(2) Die Gewährung der in Absatz 1 genannten Finanzhilfen kann mittels gezielter Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen erfolgen.

Artikel 17

Kürzung der Finanzhilfe oder Kündigung der Finanzhilfvereinbarung

(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 gekürzt werden:

- a) die Maßnahme ist **in Bezug auf Studien** ein Jahr **bzw. in Bezug auf Arbeiten zwei Jahre** nach dem in der Finanzhilfvereinbarung genannten Tag des Durchführungsbeginns nicht angelaufen;
- b) die Prüfung der Fortschritte der Maßnahme hat ergeben, dass der Verzug bei der Durchführung der Maßnahme so groß ist, dass die Ziele wahrscheinlich nicht erreicht werden können.

(2) Die Finanzhilfvereinbarung kann aus den in Absatz 1 genannten Gründen **geändert oder** gekündigt werden.

(3) **Bevor ein Beschluss über die Kürzung einer Finanzhilfe oder die Kündigung einer Finanzhilfvereinbarung gefasst wird, wird der Fall umfassend geprüft, und die betreffenden Begünstigten erhalten die Gelegenheit, ihre Bemerkungen innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens vorzubringen.**

(3a) **Verfügbare Mittel für Verpflichtungen, die sich aus der Anwendung von Absatz 1 oder Absatz 2 ergeben, werden auf andere Arbeitsprogramme verteilt, die im Rahmen der entsprechenden Finanzausstattung nach Artikel 4 Absatz 2 vorgeschlagen wurden.**

Mittwoch, 17. April 2019

Artikel 18

Kumulative, ergänzende und kombinierte Finanzierung

(1) Maßnahmen, die einen Beitrag aus dem Programm erhalten haben, können auch Beiträge aus anderen Unionsprogrammen, einschließlich Fonds mit geteilter Mittelverwaltung, erhalten, sofern diese Beiträge nicht dieselben Kosten betreffen. **Die Durchführung erfolgt unter Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 62 der Haushaltsordnung.** Die kumulierte Finanzierung darf die förderfähigen Gesamtkosten der Maßnahme nicht übersteigen, und die Unterstützung aus den verschiedenen Programmen der Union kann anteilig im Einklang mit den Dokumenten, die Bedingungen für die Unterstützung enthalten, berechnet werden.

(2) Maßnahmen, die alle folgenden Bedingungen erfüllen:

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

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

KAPITEL IV

PROGRAMMPLANUNG, ÜBERWACHUNG, EVALUIERUNG UND KONTROLLE

Artikel 19

Arbeitsprogramme

(1) Das Programm wird durch Arbeitsprogramme durchgeführt, auf die in Artikel 110 der Haushaltsordnung verwiesen wird. ■

(1a) Um Transparenz und Berechenbarkeit zu gewährleisten und die Qualität der Projekte zu verbessern, verabschiedet die Kommission bis zum 31. Dezember 2020 die ersten mehrjährigen Arbeitsprogramme, die den Zeitplan der Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen für die ersten drei Programmjahre, die Themen und einen Richtwert für die Haushaltsmittel sowie einen voraussichtlichen Rahmen für den gesamten Programmplanungszeitraum enthalten.

(2) Die Arbeitsprogramme werden von der Kommission durch einen Durchführungsrechtsakt festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 22 erlassen.

(3) Im Energiesektor wird Projekten von gemeinsamem Interesse und damit verbundenen Maßnahmen besondere Beachtung geschenkt, die auf eine weitere Integration des Energiebinnenmarkts, die Beendigung der Isolation im Energiebereich und die Beseitigung von Engpässen im Stromverbund abzielen, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf Projekten liegt, die zur Erreichung des Stromverbundziels von mindestens 10 % bis 2020 und 15 % bis 2030 beitragen, sowie auf Projekten, die einen Beitrag zur Synchronisierung von Stromnetzen mit den EU-Netzen leisten.

(3a) Im Einklang mit Artikel 200 Absatz 2 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 2018/1046 kann der zuständige Anweisungsbefugte das Auswahlverfahren, sofern angemessen, 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.

Mittwoch, 17. April 2019

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

(1) **Nach jeder Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen auf der Grundlage eines Arbeitsprogramms gemäß Artikel 19 entscheidet die Kommission nach dem in Artikel 22 genannten Prüfverfahren mittels eines Durchführungsrechtsakt über die Höhe der finanziellen Unterstützung, die für die ausgewählten Projekte oder Teilprojekte gewährt wird. Die Kommission legt die Durchführungsbedingungen und -modalitäten fest.**

(2) **Während der Durchführung der Finanzhilfvereinbarungen werden die Begünstigten und die betreffenden Mitgliedstaaten von der Kommission über Änderungen bei den Finanzhilfebeträgen und den gezahlten endgültigen Beträgen unterrichtet.**

(3) **Die Begünstigten übermitteln die in den jeweiligen Finanzhilfvereinbarungen festgelegten Berichte ohne vorherige Zustimmung der Mitgliedstaaten. Die Kommission gewährt den Mitgliedstaaten Zugang zu den Berichten über Maßnahmen auf ihrem Hoheitsgebiet.**

Artikel 20**Überwachung und Berichterstattung**

(1) In Teil I des Anhangs sind Indikatoren für die Berichterstattung über den Fortschritt des Programms im Hinblick auf die in Artikel 3 genannten allgemeinen und spezifischen Ziele aufgeführt.

(2) Um die Fortschritte des Programms im Hinblick auf die Erreichung seiner Ziele wirksam bewerten zu können, ist die Kommission befugt, im Einklang mit Artikel 24 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Teils I des Anhangs zu erlassen, um erforderlichenfalls die Indikatoren zu überarbeiten oder zu ergänzen und um diese Verordnung um Bestimmungen über einen Rahmen für die Überwachung und Evaluierung zu ergänzen.

(3) Durch ein System der Leistungsberichterstattung wird sichergestellt, dass die **■** Programmüberwachungsdaten und Ergebnisse **für eine eingehende Analyse der erzielten Fortschritte, einschließlich der Verfolgung klimabezogener Ausgaben, geeignet sind und ihre Erfassung** effizient, wirksam und rechtzeitig erfolgt. Zu diesem Zweck werden verhältnismäßige Berichterstattungsanforderungen festgelegt, die die Empfänger von Unionsmitteln und, falls zutreffend, die Mitgliedstaaten zu erfüllen haben.

(3a) Die Kommission verbessert die spezielle Website, auf der eine Karte mit den in Durchführung befindlichen Projekten zusammen mit relevanten Daten (Folgenabschätzungen, Betrag, Begünstigter, durchführende Stelle, Sachstand) in Echtzeit veröffentlicht wird, und legt zweijährliche Fortschrittsberichte vor. In diesen Fortschrittsberichten wird auf die Durchführung des Programms anhand seiner allgemeinen und sektorspezifischen Ziele nach Artikel 3 eingegangen und festgestellt, ob die verschiedenen Sektoren planmäßig verlaufen, ob die gesamte Mittelbindung im Einklang mit dem zugewiesenen Gesamtbetrag steht, ob die laufenden Projekte einen ausreichenden Fertigstellungsgrad erreicht haben und ob sie noch immer machbar sind und ihr Abschluss noch immer erstrebenswert ist.

Artikel 21**Evaluierung**

(1) Evaluierungen werden rechtzeitig durchgeführt, damit die Ergebnisse in die Entscheidungsfindung einfließen können.

(2) Die Zwischenevaluierung des Programms erfolgt, sobald ausreichend Informationen über die Programmdurchführung vorliegen, spätestens aber vier Jahre nach Beginn der Programmdurchführung.

(3) Am Ende der Programmdurchführung, spätestens aber vier Jahre nach dem Ablauf des in Artikel 1 genannten Zeitraums, nimmt die Kommission eine abschließende Evaluierung des Programms vor.

(4) Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen die Schlussfolgerungen dieser Evaluierungen zusammen mit ihren Anmerkungen.

Mittwoch, 17. April 2019

Artikel 22

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird vom CEF-Koordinierungsausschuss unterstützt, **der je nach zu behandelndem Thema in unterschiedlichen Zusammensetzungen zusammenzutreten kann**. Der Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 23

Delegierte Rechtsakte

- (1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 24 zu erlassen, um
- a) **auf der Grundlage der in Teil I des Anhangs angegebenen Indikatoren** einen Rahmen für die Überwachung und Evaluierung zu schaffen;
- d) Teil IV des Anhangs bezüglich der Festlegung grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien zu **ergänzen; die Liste der ausgewählten grenzüberschreitenden Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien zu erstellen und zu aktualisieren**.
- (2) **Vorbehaltlich des Artikels 172 Absatz 2 AEUV wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 24 dieser Verordnung zu erlassen, um**
- 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 Aufstellung digitaler Vernetzungsprojekte von gemeinsamem Interesse zu ändern.**

Artikel 24

Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 23 wird der Kommission bis zum 31. Dezember 2028 übertragen.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 23 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 über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 23 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Mittwoch, 17. April 2019

Artikel 25

Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

(1) Die Empfänger von Unionsmitteln machen deren Herkunft durch eine kohärente, wirksame und verhältnismäßige gezielte Information verschiedener Zielgruppen, darunter der Medien und der Öffentlichkeit, bekannt und stellen sicher, dass die Unionsförderung Sichtbarkeit erhält (insbesondere im Rahmen von Informationskampagnen zu den Maßnahmen und deren Ergebnissen).

(2) Die Kommission führt Maßnahmen zur Information und Kommunikation über das Programm, die Programmmaßnahmen und die Ergebnisse durch. Mit den dem Programm zugewiesenen Mitteln werden auch Kommunikationsmaßnahmen der Kommission über die politischen Prioritäten der Union gefördert, insofern sie die in Artikel 3 genannten Ziele betreffen.

(2a) *Transparenz und eine öffentliche Konsultation werden im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften der Union und der Mitgliedstaaten sichergestellt.*

Artikel 26

Schutz der finanziellen Interessen der Union

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

KAPITEL VI

ÜBERGANGS- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 27

Aufhebung und Übergangsbestimmungen

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

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 lässt diese Verordnung die Weiterführung oder Änderung der betreffenden Maßnahmen, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 durchgeführt werden, bis zu deren Abschluss unberührt; letztere Verordnung bleibt auf die Maßnahmen bis zu deren Abschluss anwendbar.

Die Kommission bewertet die Wirksamkeit und Politikkohärenz der Verordnung (EU) Nr. 347/2013 und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2020 einen Bewertungsbericht mit den Ergebnissen dieser Überprüfung vor. Bei dieser Bewertung berücksichtigt die Kommission unter anderem die Energie- und Klimaziele der Union für 2030 und die langfristige Verpflichtung der EU zur Dekarbonisierung sowie den Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“. Gegebenenfalls wird der Bewertung ein Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung dieser Verordnung beigelegt.

(3) Die Finanzausstattung des Programms kann auch zur Deckung von Ausgaben für technische und administrative Hilfe verwendet werden, die für den Übergang zwischen dem Programm und den unter dem Vorgängerprogramm — der Fazilität „Connecting Europe“ gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 — eingeführten Maßnahmen erforderlich sind.

(4) Um die Verwaltung von Maßnahmen, die bis zum 31. Dezember 2027 noch nicht abgeschlossen sind, zu ermöglichen, können, wenn nötig, über das Jahr 2027 hinaus Mittel zur Deckung von in Artikel 4 Absatz 5 vorgesehenen Ausgaben in den Haushalt eingesetzt werden.

Artikel 28

Inkrafttreten

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

Sie gilt ab dem 1. Januar 2021.

Mittwoch, 17. April 2019

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

Geschehen zu ... am ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

Im Namen des Rates

Der Präsident

Mittwoch, 17. April 2019

ANHANG

TEIL I — INDIKATOREN

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

| = Sektoren | = Spezifische Ziele | = Indikatoren |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| = Verkehr | = Effiziente, miteinander verbundene und multimodale Netze und Infrastrukturen für eine intelligente, interoperable , nachhaltige, inklusive, zugängliche , sichere und geschützte Mobilität. | = Zahl der grenzüberschreitenden Verbindungen und der fehlenden Verbindungen, auf die sich die CEF-Unterstützung bezieht (auch Maßnahmen für städtische Knoten, regionale grenzüberschreitende Schienenverbindungen, multimodale Plattformen , Seehäfen, Binnenhäfen, Verbindungen mit Flughäfen und Schienen-Straßen-Terminals des TEN-V-Kernetzes und des Gesamtnetzes) |
| | | = Zahl der von der CEF unterstützten Maßnahmen zur Digitalisierung des Verkehrs, insbesondere durch die Einführung von ERTMS, RIS, ITS, VTMS/e-Maritime-Diensten und SESAR |
| | | = Zahl der mit CEF-Unterstützung aufgebauten oder aufgerüsteten Versorgungsstellen für alternative Kraftstoffe |
| | | = Zahl der von der CEF unterstützten Maßnahmen zur Verkehrssicherheit |
| | | = Zahl der CEF-Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit des Verkehrs für Menschen mit eingeschränkter Mobilität |
| | | = Zahl der von der CEF unterstützten Maßnahmen, die zur Verringerung des Güterschienenverkehrslärms beitragen |
| | = Anpassung an eine Verkehrsinfrastruktur mit Doppelnutzung (zivil und militärisch) | = Zahl der Verkehrsinfrastrukturkomponenten, die an die Anforderungen einer Doppelnutzung (zivil und militärisch) angepasst sind |
| = Energie | = Beitrag zur Verbundfähigkeit und Integration der Märkte | = Zahl der CEF-Maßnahmen für Projekte zur Zusammenschaltung der Netze von Mitgliedstaaten und zur Beseitigung interner Hindernisse |
| | = Energieversorgungssicherheit | = Zahl der CEF-Maßnahmen für Projekte zur Gewährleistung eines widerstandsfähigen Gasnetzes |
| | | = Zahl der CEF-Maßnahmen für die intelligentere Gestaltung und Digitalisierung der Energienetze und die Erhöhung der Energiespeicherkapazitäten |
| | = Nachhaltige Entwicklung durch Ermöglichung der Dekarbonisierung | = Zahl der CEF-Maßnahmen für Projekte, die einen größeren Anteil erneuerbarer Energien in den Energiesystemen ermöglichen |
| | | = Zahl der CEF-Maßnahmen, die zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien beitragen |

Mittwoch, 17. April 2019

| = Sektoren | = Spezifische Ziele | = Indikatoren |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| = Digitales | = Beitrag zum Auf- und Ausbau digitaler Vernetzungsinfrastrukturen in der gesamten Europäischen Union. | <p data-bbox="793 376 1412 461">= Neue Anschlüsse an Netze mit sehr hoher Kapazität für sozioökonomische Schwerpunkte und sehr hochwertige Internetanbindungen für Kommunen</p> <p data-bbox="793 607 1412 667">= Zahl der CEF-Maßnahmen, die eine 5G-Netzanbindung entlang der Verkehrswege ermöglichen</p> <p data-bbox="793 813 1412 873">= Zahl der CEF-Maßnahmen, die neue Anschlüsse an Netze mit sehr hoher Kapazität ermöglichen</p> <p data-bbox="793 1019 1412 1079">= Zahl der CEF-Maßnahmen, die zur Digitalisierung des Energie- und Verkehrssektors beitragen</p> |

TEIL II: INDIKATIVE PROZENTSÄTZE FÜR DEN VERKEHRSEKTOR

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

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

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

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

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

15 % für die in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe b aufgeführten Maßnahmen: „Maßnahmen für eine intelligente, nachhaltige, inklusive, sichere und geschützte Mobilität“.

Bei den in Artikel 9 Absatz 2 Buchstabe a aufgeführten Maßnahmen sollten **85 %** der Haushaltsmittel für Maßnahmen zum Kernnetz  und **15 %** für Maßnahmen zum Gesamtnetz zugewiesen werden.

Mittwoch, 17. April 2019

TEIL III: VERKEHRSKERNNETZKORRIDORE UND GRENZÜBERSCHREITENDE VERBINDUNGEN DES GESAMTNETZES

1. 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 — Douro (Fluss) = Shannon Foynes/Dublin/Cork — Le Havre — Rouen — Paris = Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz — Bergara — Bilbao/Bordeaux — Toulouse/ Tours — Paris — Metz — Mannheim/Strasbourg = Shannon Foynes/Dublin/Cork – Saint Nazaire — Nantes — Tours — Dijon | |
| = Grenzüberschreitende Verbindungen | = Evora – Merida | = Eisenbahn |
| | = Vitoria-Gasteiz – San Sebastián — Bayonne — Bordeaux | |
| | = Aveiro – Salamanca | |
| | = Douro (Via Navegável do Douro) | = Binnenwasserstraßen |
| = Fehlende Verbindungen | = Interoperable Strecken auf der iberischen Halbinsel, die nicht dem UIC-Lichtraumprofil entsprechen | |

= Kernnetzkorridor „Ostsee — Adria“

| | | |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| = Strecke | = Gdynia – Gdańsk – Katowice/Śląsków = Gdańsk – Warszawa – Katowice/ Kraków = Katowice – Ostrava – Brno — Wien = Szczecin/Świnoujście — Poznań — Wrocław — Ostrava = Katowice – Bielsko-Biala — Žilina — Bratislava — Wien = Wien – Graz– Villach — Udine — Trieste = Udine – Venezia – Padova — Bologna — Ravenna — Ancona = Graz – Maribor –Ljubljana — Koper/Trieste | |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|

Mittwoch, 17. April 2019

| | | |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| = Grenzüberschreitende Verbindungen | = Katowice/Opole – Ostrava — Brno = Katowice – Žilina = Bratislava – Wien = Graz – Maribor = Venezia — Trieste — Divaca — Ljubljana | = Eisenbahn |
| | = Katowice – Žilina = Brno – Wien | = Straße |
| = Verbindungs-lücken | = Gloggnitz – Mürzzuschlag: Semmering-Basistunnel = Graz – Klagenfurt: Koralm-Bahnstrecke und -tunnel = Koper – Divača | = Eisenbahn |
| = 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 | = Eisenbahn |
| | = Lyon – Torino: Basistunnel und Anschlussstrecken | |
| | = Nice – Ventimiglia | |
| | = Venezia — Trieste — Divača — Ljubljana | |
| | = Ljubljana – Zagreb | |
| | = Zagreb – Budapest | |
| | = Budapest – Miskolc – Grenze UA | |
| | = Lendava – Letenye | = Straße |
| = Vásárosnamény – Grenze UA | | |

Mittwoch, 17. April 2019

| | | |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| = Verbindungs­lücken | = Almería — Murcia | = Eisenbahn |
| | = Interoperable Strecken auf der iberischen Halbinsel, die nicht dem UIC-Lichtraumprofil entsprechen | |
| | = Perpignan – Montpellier | |
| | = Koper – Divača | |
| | = Rijeka – Zagreb | |
| | = Milano – Cremona – Mantova — Porto Levante/Venezia — Ravenna/Trieste | = Binnenwasserstraßen |

= Kernnetzkorridor „Nordsee — Ostsee“

| | | |
|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| = Strecke | = Luleå – Helsinki – Tallinn — Riga | |
| | = Ventspils – Riga | |
| | = Riga – Kaunas | |
| | = Klaipeda – Kaunas – Vilnius | |
| | = Kaunas – Warszawa | |
| | = Grenze BY – Warszawa — Łódź/Poznań — Frankfurt/Oder — Berlin — Hamburg — Kiel | |
| | = Łódź – Katowice/Wrocław | |
| | = Grenze UA– Rzeszów — Katowice — Wrocław — Falkenberg — Magdeburg | |
| | = Szczecin/Świnoujście — Berlin — Magdeburg — Braunschweig — Hannover | |
| | = Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven | |
| | = Hannover – Osnabrück — Hengelo — Almelo — Deventer — Utrecht | |
| | = Utrecht – Amsterdam | |
| = Utrecht – Rotterdam – Antwerpen | | |
| = Hannover/ Osnabrück — Köln — Antwerpen | | |
| = Grenz­über­schreitende Ver­bindungen | = Tallinn – Riga – Kaunas — Warszawa: neue bezüglich UIC-Lichtraumprofil vollständig interoperable Rail-Baltica-Strecke | = Eisenbahn |
| | = Świnoujście/Szczecin — Berlin | = Eisenbahn/ Binnenwasserstraßen |
| | = Via-Baltica-Korridor EE–LV–LT–PL | = Straße |

Mittwoch, 17. April 2019

| | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| = Verbindungs­lücken | = Kaunas – Vilnius: Teil der neuen bezüglich UIC-Lichttraumprofil vollständig interoperablen Rail-Baltica-Strecke | = Eisenbahn |
| | = Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, mit Anschlüssen an die geplante Hauptverkehrsdrehscheibe | |
| | = Kiel-Kanal | = Binnenwasserstraßen |
| | = Berlin – Magdeburg – Hannover; Mittellandkanal; westdeutsche Kanäle | |
| | = Rhein, Waal | |
| | = Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal | |
| = Kernnetzkorridor „Nordsee — Mittelmeer“ | | |
| = Strecke | = Grenze UK — Dublin — Shannon Foynes/Cork | |
| | = Shannon Foynes/Dublin/Cork — Le Havre/Calais/ | |
| | = Dunkerque/Zeebrugge/Terneuzen/Gent/ | |
| | = Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam | |
| | = █ | |
| | = █ | |
| | = Grenze UK — Lille — Brussel/Bruxelles | |
| | = Amsterdam – Rotterdam — Antwerpen — Brussel/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/Bruxelles – Luxembourg — Strasbourg | = Eisenbahn |
| | = Terneuzen – Gent | = Binnenwasserstraßen |
| | = Seine-Escaut-Netz und zugehörige Seine-, Escaut- und Meuse-Flusseinzugsgebiete | |
| | = Rhein-Schelde-Korridor | |
| = Verbindungs­lücken | = Albertkanaal/Canal Albert and Canal Bocht-Herentals | = Binnenwasserstraßen |
| | = █ | |

Mittwoch, 17. April 2019

= 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 Nordmazedonien = Sofia – Plovdiv – Burgas/ Grenze TR = █ Grenze TR — Alexandroupoli — Kavala — Thessaloniki — Ioannina — Kakavia/Igoumenitsa = Grenze Nordmazedonien — Thessaloniki = Sofia – Thessaloniki — Athina — Piraeus/Ikonio — Heraklion — Lemesos (Vasiliko) — Lefkosia/ Larnaka = Athina – Patras/Igoumenitsa | |
| = Grenzüberschreitende Verbindungen | = Dresden – Praha/ Kolín | = Eisenbahn |
| | = Wien/Bratislava – Budapest | |
| | = Békéscsaba – Arad – Timișoara | |
| | = Craiova — Calafat — Vidin — Sofia — Thessaloniki | |
| | = Sofia — Grenze RS/Grenze Nordmazedonien | |
| | = Grenze TR – Alexandroupoli | |
| | = Grenze Nordmazedonien — Thessaloniki | |
| | = Ioannina – Kakavia (Grenze AL) | |
| = Drobeta Turnu Severin/Craiova — Vidin — Montana | | |
| = Sofia — Grenze RS | | |
| | = Hamburg – Dresden – Praha — Pardubice | = Binnenwasserstraßen |
| = █ | = █ | |

Mittwoch, 17. April 2019

= Kernnetzkorridor „Rhein — Alpen“

| | | |
|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| = Strecke | = Genova – Milano – Lugano — Basel = Genova – Novara – Brig — Bern — Basel — Karlsruhe — Mannheim — Mainz — Koblenz — Köln = Köln – Düsseldorf – Duisburg — Nijmegen/Arnhem — Utrecht — Amsterdam = Nijmegen – Rotterdam — Vlissingen = Köln – Liège – Bruxelles/Brussel — Gent = Liège – Antwerpen – Gent — Zeebrugge | |
| = Grenzüberschreitende Verbindungen | = Zevenaar – Emmerich – Oberhausen | = Eisenbahn |
| | = Karlsruhe – Basel | |
| | = Milano/Novara – Grenze CH | |
| | = Basel – Antwerpen/Rotterdam — Amsterdam | |
| = Verbindungs­lücken | = Genova – Tortona/Novi Ligure | |
| | = Zeebrugge — Gent | |

= Kernnetzkorridor „Rhein — Donau“

| | | |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| = Strecke | = Strasbourg – Stuttgart — München — Wels/Linz = Strasbourg – Mannheim — Frankfurt — Würzburg — Nürnberg — Regensburg — Passau — Wels/Linz = München/Nürnberg – Praha — Ostrava/Přerov — Žilina — Košice — Grenze UA = Wels/Linz – Wien – Bratislava — Budapest — Vukovar = Wien/Bratislava – Budapest — Arad — Moravita /Brašov/Craiova — București — Giurgiu /Constanta — Sulina | |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|

Mittwoch, 17. April 2019

| | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| = Grenzüberschreitende Verbindungen | = München – Praha | = Eisenbahn |
| | = Nürnberg – Plzeň | |
| | = München – Mühldorf – Freilassing — Salzburg | |
| | = Strasbourg – Kehl – Appenweier | |
| | = Hranice – Žilina | |
| | = Košice — Grenze UA | |
| | = Wien – Bratislava/Budapest | |
| | = Bratislava – Budapest | |
| | = Békéscsaba – Arad – Timișoara — Grenze RS | |
| | = București — Giurgiu — Rousse | |
| = Donau (Kehlheim – Constanța/Midia/Sulina) und zugehörige Váh -, Sava- und Tisza-Flusseinzugsgebiete | = Binnenwasserstraßen | |
| = Zlín – Žilina | = Straße | |
| | = Timișoara — Grenze RS | = Straße |
| = Verbindungs-lücken | = Stuttgart – Ulm | = Eisenbahn |
| | = Salzburg – Linz | |
| | = ■ Craiova — București | |
| | = Arad — Sighișoara — Brasov — Predeal | |
| = Kernnetzkorridor „Skandinavien — Mittelmeer“ | | |
| = Strecke | = Grenze RU – Hamina/Kotka — Helsinki — Turku/Naantali — Stockholm — Örebro (Hallsberg)/ Linköping — Malmö | |
| | = Narvik/Oulu – Luleå – Umeå — Stockholm/ Örebro (Hallsberg) | |
| | = Oslo – Göteborg – Malmö — Trelleborg | |
| | = Malmö – København – Fredericia — Aarhus — Aalborg — Hirtshals/Frederikshavn | |
| | = København – Kolding/Lübeck — Hamburg — Hannover | |
| | = Bremerhaven – Bremen — Hannover — Nürnberg | |
| | = Rostock – Berlin – Halle/ Leipzig — Erfurt – München | |
| | = Nürnberg – München – Innsbruck — Verona — Bologna — Ancona/Firenze | |
| | = Livorno/La Spezia – Firenze — Roma — Napoli — Bari — Taranto — Valletta/ Marsaxlokk | |
| | = Cagliari – Napoli — Gioia Tauro — Palermo/Augusta — Valletta/ Marsaxlokk | |

Mittwoch, 17. April 2019

| | | |
|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| = Grenzüberschreitende Verbindungen | = Grenze RU – Helsinki | = Eisenbahn |
| | = København – Hamburg: Anschlussstrecken zur festen Fehmarnbelt-Querung | |
| | = München – Wörgl – Innsbruck — Fortezza — Bolzano — Trento — Verona: Brenner-Basistunnel und seine Anschlussstrecken | |
| | = Göteborg — Oslo | |
| | = København – Hamburg: feste Fehmarnbelt-Querung | = Eisenbahn/ Straße |

2. **Indikative Liste vorermittelter grenzüberschreitender Verbindungen** des Gesamtnetzes

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

| | |
|----------------------------------------------|--------------------|
| = Dublin/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 |

Mittwoch, 17. April 2019

| | |
|---------------------------------------------------|-----------------|
| = Plzeň – České Budějovice — Wien | = Eisenbahn |
| = Wien – Győr | = Eisenbahn |
| = Graz – Cellödömlök — Győr | = Eisenbahn |
| = Neumarkt-Kallham – Mühldorf | = Eisenbahn |
| = Bernsteinkorridor PL–SK–HU | = Eisenbahn |
| = Via-Carpathia-Korridor Grenze BY/UA–PL–SK–HU–RO | = Straße |
| = Focşani — Grenze MD | = Straße |
| = Budpaest – 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: ERMITTLUNG GRENZÜBERSCHREITENDER PROJEKTE IM BEREICH DER ERNEUERBAREN ENERGIEN

1. Ziel grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien

Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien sollen die grenzübergreifende Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten bei der Planung, Entwicklung und kosteneffizienten Nutzung erneuerbarer Energiequellen fördern **sowie ihre Integration durch Energiespeicheranlagen erleichtern 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) es ist in einem Kooperationsabkommen oder einer anderen Art von Vereinbarung zwischen **mindestens zwei** Mitgliedstaaten und/oder zwischen **mindestens einem Mitgliedstaat** und **einem oder mehreren** Drittländern gemäß **Artikel 8, 9, 11 und 13** der Richtlinie (EU) 2018/2001 vorgesehen;
- b) es bewirkt Kosteneinsparungen bei der Einführung erneuerbarer Energien und/oder Vorteile im Hinblick auf die Systemintegration, Versorgungssicherheit oder Innovation im Vergleich zu einem ähnlichen, von einem der beteiligten Mitgliedstaaten allein durchgeführten Projekt **oder einem Projekt für erneuerbare Energien.**
- c) der potenzielle Gesamtnutzen der Zusammenarbeit übersteigt — auch langfristig — deren Kosten, nachgewiesen anhand einer Kosten-Nutzen-Analyse gemäß Nummer 3 unter Anwendung der in Artikel [7] genannten Methode.

Mittwoch, 17. April 2019

3. Kosten-Nutzen-Analyse

- a) Stromerzeugungskosten,
- 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

- (1) Projektträger, einschließlich Mitgliedstaaten, die potenziell für die Auswahl als grenzüberschreitendes Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien im Rahmen eines Kooperationsabkommen oder einer anderen Art von Vereinbarung zwischen **mindestens zwei** Mitgliedstaaten und/oder zwischen **mindestens einem Mitgliedstaat** und **einem oder mehreren** Drittländern gemäß **Artikel 8, 9, 11 und 13** der Richtlinie (EU) 2018/2001 in Betracht kommen und den Status eines grenzüberschreitenden Projekts im Bereich der erneuerbaren Energien anstreben, stellen hierzu bei der Kommission einen Antrag auf Auswahl als grenzüberschreitendes Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien. Der Antrag enthält die einschlägigen Informationen, damit die Kommission das Projekt anhand der in den Nummern 2 und 3 festgelegten Kriterien nach den in Artikel 7 genannten Methoden bewerten kann.

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

- (2) **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.**
- (3) **Die Kommission organisiert mindestens einmal jährlich das Auswahlverfahren für grenzüberschreitende Projekte und legt der in Absatz 3 genannten Gruppe nach einer Bewertung eine Liste der förderfähigen Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien vor, die den in Artikel 7 und Absatz 5 genannten Kriterien entsprechen.**
- (4) **Die in Absatz 3 genannte Gruppe erhält einschlägige Informationen über die förderfähigen Projekte, die in der von der Kommission vorgelegten Liste aufgeführt sind, in Bezug auf die folgenden Kriterien, sofern es sich dabei nicht um sensible Geschäftsinformationen handelt:**
- **eine Bestätigung, dass die Förderfähigkeits- und Auswahlkriterien für alle Projekte erfüllt sind;**
 - **Informationen über den Kooperationsmechanismus, der für ein Projekt gewählt wurde, und Informationen darüber, inwieweit ein Projekt von einem oder mehreren Mitgliedstaaten unterstützt wird;**
 - **eine Beschreibung des Projektziels einschließlich der voraussichtlichen Kapazität (in kW) und, soweit verfügbar, der Erzeugung erneuerbarer Energie (in kWh pro Jahr) sowie eine Angabe der Gesamtkosten des Projekts und der förderfähigen Kosten in EUR;**
 - **Informationen über den voraussichtlichen Zusatznutzen für die EU gemäß Nummer 2 Buchstabe b dieses Anhangs und über die voraussichtlichen Kosten, den voraussichtlichen Nutzen und den voraussichtlichen Zusatznutzen für die EU gemäß Nummer 2 Buchstabe c dieses Anhangs.**
- (5) **Die Gruppe kann gegebenenfalls Projektträger förderfähiger Projekte, an förderfähigen Projekten beteiligte Drittländer und sonstige relevante Akteure zu ihren Sitzungen einladen.**

Mittwoch, 17. April 2019

- (6) **Auf der Grundlage der Bewertungsergebnisse einigt sich die Gruppe auf den Entwurf einer Liste von Projekten, die zu grenzübergreifenden Projekten im Bereich der erneuerbaren Energien werden sollen, die gemäß Absatz 8 angenommen wird.**
- (7) **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 Absatz 7 und unter Berücksichtigung von Absatz 10 an und veröffentlicht die Liste ausgewählter grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien auf ihrer Website. Diese Liste wird nach Bedarf mindestens alle zwei Jahre überprüft.**
- (8) **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.**
- (9) Bei der Auswahl der grenzüberschreitenden Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien strebt die Kommission eine angemessene geografische Ausgewogenheit **bei der Ermittlung solcher Projekte an**. An der Ermittlung von Projekten können regionale Zusammenschlüsse beteiligt werden.
- (10) Ein Projekt wird nicht als grenzüberschreitendes Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien ausgewählt oder verliert diesen Status, wenn seine Bewertung auf falschen Angaben beruhte, die für die Bewertung ausschlaggebend waren, oder wenn das Projekt gegen Unionsrecht verstößt.

TEIL V — DIGITALE VERNETZUNGSINFRASTRUKTURPROJEKTE VON GEMEINSAMEM INTERESSE

1. Gigabit-Anbindung, **einschließlich 5G und anderen modernen Technologien**, für sozioökonomische Schwerpunkte.

Die Priorisierung der Maßnahmen erfolgt unter Berücksichtigung der Funktion der sozioökonomischen Schwerpunkte, der Bedeutung der digitalen Dienste und Anwendungen, die durch die Netzanbindung ermöglicht werden, und des potenziellen sozioökonomischen Nutzens für Bürger, Unternehmen und Kommunen, **einschließlich der zusätzlichen Flächenabdeckung, darunter für Haushalte**. Die verfügbaren Haushaltsmittel werden geografisch ausgewogen unter den Mitgliedstaaten aufgeteilt.

Priorität haben Maßnahmen, die **zur Gigabit-Anbindung, einschließlich 5G und sonstigen modernen Konnektivitätssystemen, für folgende Bereiche** beitragen:

- **Krankenhäuser** und Gesundheitszentren im Einklang mit den Bemühungen zur Digitalisierung des Gesundheitswesens, um das Wohlergehen der EU-Bürger zu verbessern und die Art und Weise zu ändern, wie Gesundheits- und Pflegedienste für die Patienten erbracht werden ⁽¹⁾.
- **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 ⁽²⁾;
- **lückenlose 5G-Breitbandversorgung aller städtischen Gebiete bis 2025**.

2. Drahtlose Internetanbindung in Kommunen

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

⁽¹⁾ Siehe auch: Mitteilung der Kommission über die Ermöglichung der digitalen Umgestaltung der Gesundheitsversorgung und Pflege im digitalen Binnenmarkt, die aufgeklärte Mitwirkung der Bürger und den Aufbau einer gesünderen Gesellschaft (COM(2018)0233).

⁽²⁾ Siehe auch: Mitteilung der Kommission zum Aktionsplan für digitale Bildung (COM(2018)0022).

Mittwoch, 17. April 2019

- Sie werden von einer öffentlichen Stelle im Sinne des folgenden Absatzes durchgeführt, die in der Lage ist, die Einrichtung lokaler drahtloser Zugangspunkte an öffentlichen Orten in geschlossenen Räumen und im Freien zu planen und zu beaufsichtigen und die Finanzierung der Betriebskosten für mindestens drei Jahre sicherzustellen;
- sie basieren auf digitalen Netzen mit sehr hoher Kapazität, die den Benutzern ein sehr hochwertiges Interneterlebnis ermöglichen;
- sie sind kostenlos, diskriminierungsfrei, einfach zugänglich und gesichert und beruhen auf der neuesten und besten verfügbaren Technik, mit der den Nutzern eine Hochgeschwindigkeitsanbindung zur Verfügung gestellt werden kann, und
- sie ermöglichen den **flächendeckenden und diskriminierungsfreien** Zugang zu innovativen digitalen Diensten;
- sie verwenden die von der Kommission bereitzustellende gemeinsame visuelle Identität und sind mit den zugehörigen **mehrsprachigen** Online-Instrumenten verlinkt;
- **im Hinblick auf die Erzielung von Synergien und die Erhöhung der Kapazität sowie die Verbesserung der Nutzererfahrung sollen diese Maßnahmen den Einsatz von für 5G geeigneten drahtlosen Zugangspunkten mit geringer Reichweite im Sinne der Richtlinie EU/2018/1972 erleichtern;**
- sie gehen mit der Verpflichtung einher, die erforderliche Ausrüstung und/oder damit verbundene Installationsdienste nach geltendem Recht zu beschaffen, damit der Wettbewerb durch die Projekte nicht über Gebühr verzerrt wird.

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

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

Die verfügbaren Haushaltsmittel werden geografisch ausgewogen unter den Mitgliedstaaten aufgeteilt.

Soweit zutreffend wird die Koordinierung und Kohärenz mit den CEF-Maßnahmen gewährleistet, die dem Anschluss sozioökonomischer Schwerpunkte an Netze mit sehr hoher Kapazität dienen und deren Gigabit-Netzanbindung, **einschließlich der Anbindung von 5G und anderen modernen Technologien**, ermöglichen können.

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

Im Einklang mit den von der Kommission dargelegten Zielen der Gigabit-Gesellschaft, wonach wichtige Landverkehrswege bis 2025 unterbrechungsfrei von 5G-Netzen abgedeckt werden sollen⁽²⁾, beinhalten die Maßnahmen zum Aufbau einer unterbrechungsfreien Netzabdeckung mit 5G-Systemen nach Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe c in einem ersten Schritt Maßnahmen für CAM⁽³⁾-Versuche in den grenzüberschreitenden Abschnitten und in einem zweiten Schritt auch Maßnahmen für eine breiter angelegte CAM-Einführung in größeren Abschnitten entlang den Korridoren, wie in der nachstehenden Tabelle (indikative Liste) angegeben. Die TEN-V-Korridore dienen hierzu als Grundlage, doch die 5G-Einführung ist nicht unbedingt auf diese Korridore beschränkt⁽⁴⁾.

Darüber hinaus werden auch Maßnahmen, die den Aufbau von Backbone-Netzen, 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 fördern, unterstützt, um die erforderliche Redundanz für so unverzichtbare Infrastrukturen zu gewährleisten und die Kapazität und Widerstandsfähigkeit der digitalen Netze der Union zu erhöhen.

⁽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).

⁽²⁾ Konnektivität für einen wettbewerbsfähigen digitalen Binnenmarkt — Hin zu einer europäischen Gigabit-Gesellschaft (COM(2016)0587).

⁽³⁾ Vernetzte und automatisierte Mobilität.

⁽⁴⁾ Die kursiv gedruckten Abschnitte liegen außerhalb der TEN-V-Kernnetzkorridore, gehören aber zu den 5G-Korridoren.

Mittwoch, 17. April 2019

= Kernnetzkorridor „Atlantik“

= Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche

= Porto – Vigo

= Merida – Evora

= **Paris — Amsterdam — Frankfurt**= **Aveiro — Salamanca**= **San Sebastian — Biarritz**

= Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung

= Metz – Paris – Bordeaux — Bilbao — Vigo — Porto — Lisboa

= Bilbao – Madrid – Lisboa

= **Madrid — Merida — Sevilla — Tarifa**= **Ausbau 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

= Gdansk – 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 Serbien)**= **Slavonski Brod — Đakovo — Osijek**= **Montpellier — Narbonne — Perpignan — Barcelona — Valencia — Málaga — Tarifa mit einer Erweiterung nach Narbonne — Toulouse**= **Ausbau von Backbone-Netzen, auch mit Seekabeln**= **Seekabelnetze Lisboa — Marseille — Milano**

Mittwoch, 17. April 2019

| | |
|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| = Kernnetzkorridor „Nordsee — Ostsee“ | |
| = Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche | = Warszawa — Kaunas — Vilnius |
| | = Kaunas — Klaipėda |
| = Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung | = Tallinn – Riga – Kaunas – Grenze LT/PL — Warszawa |
| | = Grenze BY/LT — Vilnius — Kaunas — Klaipėda |
| | = Via Carpathia: = Klaipėda — Kaunas — Elk — 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 |
| | = Bruxelles/Brussel – 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 — Athen |
| = Kernnetzkorridor „Rhein — Alpen“ | |
| = Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche | = Bologna – Innsbruck – München (Brenner-Korridor) |
| = Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung | = Rotterdam – Oberhausen — Frankfurt (Main) |
| | = Basel – Milano – Genua |

Mittwoch, 17. April 2019

| | |
|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| = Kernnetzkorridor „Rhein — Donau“ | |
| = Grenzüberschreitende Abschnitte für CAM-Versuche | |
| = Größerer Abschnitt für eine breiter angelegte CAM-Einführung | = Frankfurt (Main) – Passau — Wien — Bratislava – Budapest — Osijek — Vukovar – București — Constanta |
| | = București – Iasi |
| | = Karlsruhe – München – Salzburg — Wels |
| | = Frankfurt (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 – Russische Grenze |
| | = Oslo – Malmö – København — Hamburg — Würzburg — Nürnberg — München — Rosenheim — Verona — Bologna — Napoli — Catania — Palermo |
| | = Stockholm – Malmö |
| | = Napoli – Bari – Taranto |
| | = Aarhus — Esbjerg — Padborg |