Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen

►B VERORDNUNG (EU) Nr. 1316/2013 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 11. Dezember 2013

zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Delegierte Verordnung (EU) Nr. 275/2014 der Kommission vom 7. Januar 2014	L 80	1	19.3.2014

Berichtigt durch:

►C1 Berichtigung, ABl. L 21 vom 28.1.2015, S. 22 (1316/2013)

▼B

VERORDNUNG (EU) Nr. 1316/2013 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 11. Dezember 2013

zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010

(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 Artikel 172,

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 gemäß den Zielen der Strategie Europa 2020 zu einem intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstum zu gelangen und die Schaffung von Arbeitsplätzen zu fördern, braucht die Union moderne und leistungsstarke Infrastrukturen, die zur Verbindung und zur Integration der Union und aller ihrer Regionen in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Energie beitragen. Diese Verbindungen sollten es ermöglichen, den freien Verkehr für Personen, Waren, Kapital und Dienstleistungen zu verbessern. Die transeuropäischen Netze sollten grenzübergreifende Verbindungen erleichtern, den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt fördern und zu einer wettbewerbsfähigeren sozialen Marktwirtschaft und zur Bekämpfung des Klimawandels beitragen.

(2) Die durch diese Verordnung geschaffene Fazilität „Connecting Europe“ (CEF für „Connecting Europe Facility“) soll die Investitionen im Bereich der transeuropäischen Netze beschleunigen und eine Hebelwirkung für Finanzmittel sowohl aus dem öffentlichen als auch dem privaten Sektor erzeugen und gleichzeitig die Rechtssicherheit steigern und den Grundsatz der Technologieneutralität wahren. Die CEF sollte es ermöglichen, Synergien zwischen den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Energie optimal zu nutzen, um so die Wirksamkeit der Maßnahmen der Union zu steigern und eine Optimierung der Durchführungskosten zu ermöglichen.

([1]) ABl. C 143 vom 22.5.2012, S. 116.
([2]) ABl. C 277 vom 13.9.2012, S. 125.
([3]) Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 19. November 2013 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

▼B

(3) Der Kommission zufolge werden die bis zum Jahr 2020 erforderlichen Investitionen in die transeuropäischen Netze in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Energie auf 970 000 Mio. EUR veranschlagt.

(4) Diese Verordnung setzt für die Durchführung der CEF im Zeitraum von 2014 bis 2020 eine Finanzausstattung in Höhe von 33 242 259 000 EUR zu jeweiligen Preisen fest, die für das Europäische Parlament und den Rat während des jährlichen Haushaltsverfahrens den vorrangigen Bezugsrahmen im Sinne der 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 ([1]) bildet.

(5) Im Hinblick auf eine optimale Verwendung der der CEF zugewiesenen Haushaltsmittel sollte die Kommission im Anschluss an die Halbzeitevaluierung der CEF in der Lage sein, eine Mittelübertragung zwischen den Sektoren Verkehr, Telekommunikation und Energie vorzuschlagen; dieser Vorschlag sollte dem jährlichen Haushaltsverfahren unterliegen.

(6) Der aus dem durch die Verordnung (EU) Nr. 1301/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) eingerichteten Kohäsionsfonds übertragene Betrag in Höhe von 11 305 500 000 EUR zu jeweiligen Preisen sollte zur Bindung von Haushaltsmitteln für Finanzierungsinstrumente nach dieser Verordnung erst ab dem 1. Januar 2017 verwendet werden.

(7) Die Errichtung effizienter Verkehrs- und Energieinfrastrukturnetze ist eine der zwölf Kernmaßnahmen, die die Kommission in ihrer Mitteilung vom 13. April 2011 mit dem Titel: „Binnenmarktakte – Zwölf Hebel zur Förderung von Wachstum und Vertrauen – Gemeinsam für neues Wachstum“ aufgeführt hat.

(8) Die Kommission hat sich selbst verpflichtet, den Klimawandel als Aspekt in Ausgabenprogrammen der Union zu berücksichtigen und mindestens 20 % des Unionshaushalts klimabezogenen Zielen zu widmen. Es muss sichergestellt werden, dass Maßnahmen zur Minderung und Anpassung an den Klimawandel sowie zur Risikovorbeugung und zum Risikomanagement bei der Vorbereitung, Konzeption und Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse gefördert werden. Infrastrukturinvestitionen, die unter diese Verordnung fallen, sollten dabei helfen, den Übergang zu einer CO_2-armen und klima- und katastrophenresistenten Wirtschaft und Gesellschaft zu fördern und dabei die Besonderheiten der Regionen mit natürlichen und demografischen Nachteilen, insbesondere der Regionen in äußerster Randlage und Inselregionen, berücksichtigen. Insbesondere in den Bereichen Verkehr und Energie sollte die CEF zu den mittel- und langfristigen Zielen einer Verringerung der CO_2-Emissionen beitragen.

([1]) ABl. C 420 vom 20.12.2013, S. 1.
([2]) Verordnung (EU) Nr. 1301/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über den 17. Dezember 2013 Kohäsionsfonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1084/2006 des Rates (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 289).

▼B

(9) In seiner Entschließung vom 8. Juni 2011 zur „Investition in die Zukunft: ein neuer mehrjähriger Finanzrahmen (MFR) für ein wettbewerbsfähiges, nachhaltiges und inklusives Europa“ ([1]) hat das Europäische Parlament betont, wie wichtig es ist, eine rasche Umsetzung der Digitalen Agenda der Union sicherzustellen und weitere Anstrengungen zu unternehmen, um bis 2020 das Ziel zu erreichen, allen Unionsbürgern, auch in weniger entwickelten Regionen, Zugang zum Hochgeschwindigkeitsinternet zu verschaffen. Das Europäische Parlament unterstrich, dass Investitionen in eine effektive Verkehrsinfrastruktur eine Schlüsselrolle für Europa dabei zukommt, seine Wettbewerbsfähigkeit zu verteidigen und den Weg für ein langfristiges Wirtschaftswachstum nach der Krise zu ebnen, und dass das transeuropäische Verkehrsnetz („TEN-V“) lebenswichtig ist, um das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarkts zu gewährleisten und einen wichtigen europäischen Mehrwert zu erbringen. Das Europäische Parlament brachte seine Überzeugung zum Ausdruck, dass die TEN-V dementsprechend eine Schlüsselpriorität im MFR sein sollten und eine Erhöhung der TEN-V-Mittel im MFR erforderlich war. Darüber hinaus stellte das Europäische Parlament fest, dass es seiner Ansicht nach erforderlich sei, die Wirkung der Finanzierung durch die Union und die durch Kohäsions- und europäische Struktur- und Investitionsfonds sowie Finanzierungsinstrumente gebotenen Möglichkeiten zur Finanzierung wichtiger nationaler und grenzübergreifender Energieinfrastrukturvorhaben mit europäischer Priorität zu maximieren, und betonte die Notwendigkeit einer erheblichen Zuweisung aus dem Haushalt der Europäischen Union für Finanzierungsinstrumente in diesem Bereich.

(10) Zur Finanzierung von Infrastrukturen in grenzübergreifenden Regionen im Rahmen der Entwicklung der Netze insgesamt sollten Synergien zwischen den Finanzierungsinstrumenten der CEF und anderen Unionsfonds gefördert werden.

(11) Am 28. März 2011 hat die Kommission das Weißbuch mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (im Folgenden „Weißbuch“) angenommen. Im Weißbuch wird eine Verringerung der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors um mindestens 60 % bis 2050 im Vergleich zu 1990 angestrebt. Was die Infrastruktur angeht, ist das Ziel des Weißbuchs die Schaffung eines umfassend funktionsfähigen und unionsweiten multimodalen TEN-V-Kernnetzes bis 2030. Die Interoperabilität könnte durch innovative Lösungen gesteigert werden, mit denen die Kompatibilität zwischen den beteiligten Systemen verbessert würde. Das Weißbuch zielt auch auf die Optimierung der Leistung multimodaler Logistikketten ab, unter anderem durch stärkere Nutzung energieeffizienterer Verkehrsträger. Daher werden darin die folgenden einschlägigen Ziele für die TEN-V-Politik festgelegt: 30 % der im Straßenverkehr über eine Entfernung von mehr als 300 km beförderten Güter sollten bis 2030 auf andere Verkehrsträger verlagert werden, bis 2050 mehr als 50 %; die Länge des bestehenden Hochgeschwindigkeitsschienennetzes soll bis 2030 verdreifacht werden, und bis 2050 soll der Personenverkehr über mittlere Entfernungen mehrheitlich auf der Schiene abgewickelt werden; bis 2050 sollten alle Flughäfen des Kernnetzes an das Schienennetz angeschlossen sein und alle Seehäfen an das Schienengüterverkehrsnetz und, wo möglich, an das Binnenschifffahrtsnetz.

([1]) ABl. C 380 E vom 11.12.2012, S. 89.

▼B

(12) In seiner Entschließung vom 6. Juli 2010 zu einer nachhaltigen Zukunft für den Verkehr ([1]) hat das Europäische Parlament betont, dass eine effiziente Verkehrspolitik einen Finanzrahmen erfordert, der den Herausforderungen angemessen ist, und dass zu diesem Zweck die derzeit für Verkehr und Mobilität bereitgestellten Mittel erhöht werden sollten; es hielt ferner die Schaffung einer Fazilität zur Koordinierung und Optimierung der Inanspruchnahme verschiedener Quellen für die Finanzierung von Verkehrsvorhaben sowie aller auf Unionsebene verfügbaren finanziellen Mittel und Mechanismen für nötig.

(13) Der Rat hat in seinen Schlussfolgerungen vom 11. Juni 2009 zur Überprüfung der TEN-V-Politik die Notwendigkeit bekräftigt, weiter in die Verkehrsinfrastruktur zu investieren, um einen sachgerechten Ausbau des TEN-V für alle Verkehrsträger sicherzustellen, das die Grundlage für den Binnenmarkt und die Wettbewerbsfähigkeit sowie für den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt der Union und ihrer Verbindungen zu Nachbarländern bildet, mit Konzentration auf den damit verbundenen europäischen Mehrwert. Der Rat unterstrich auch, dass die Union die erforderlichen Finanzmittel verfügbar machen muss, um Investitionen in TEN-V-Vorhaben zu stimulieren, und dass insbesondere eine angemessene finanzielle Unterstützung aus dem TEN-V-Haushalt für die vorrangigen Vorhaben, die relevante grenzübergreifende Abschnitte umfassen und deren Durchführung sich über 2013 hinaus erstrecken würde, mit den institutionellen Beschränkungen des MFR-Programms in Einklang gebracht werden muss. Nach Auffassung des Rates sollten öffentlich-private Partnerschaften in diesem Zusammenhang gegebenenfalls weiterentwickelt und unterstützt werden.

(14) Auf der Grundlage der im Weißbuch festgelegten Ziele geben die TEN-V-Leitlinien, die in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) festgelegt sind, die Infrastruktur des TEN-V an, spezifizieren die von ihr zu erfüllenden Anforderungen und stellen Maßnahmen für die Durchführung bereit. Diese Leitlinien sehen insbesondere die Fertigstellung des Kernnetzes durch die Schaffung neuer Infrastrukturen sowie die umfassende Modernisierung und Sanierung bestehender Infrastrukturen bis 2030 vor.

(15) Nach Analyse der Verkehrsinfrastrukturpläne der Mitgliedstaaten schätzt die Kommission, dass sich der Investitionsbedarf im Verkehrsbereich im gesamten TEN-V-Netz für den Zeitraum 2014-2020 auf 500 000 Mio. EUR beläuft, wovon schätzungsweise 250 000 Mio. EUR in das Kernnetz des TEN-V zu investieren sind.

(16) Die geografische Anpassung der Schienengüterverkehrskorridore, wie in der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) vorgesehen, und der Kernnetzkorridore nach Teil I von Anhang I der vorliegenden Verordnung sollte, soweit dies angemessen ist, unter Berücksichtigung der Ziele der jeweiligen Instrumente sichergestellt werden, um den Verwaltungsaufwand zu verringern und die Entwicklung

([1]) ABl. C 351 E vom 2.12.2011, S. 13.

([2]) 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 (Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts).

([3]) 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).

▼B

und Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zu optimieren. Schienengüterverkehrskorridore sollten ausschließlich den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 unterliegen, einschließlich Änderungen hinsichtlich ihrer Angleichung.

(17) Im Rahmen der im Februar 2009 eingeleiteten Überprüfung der TEN-V-Politik wurde eine besondere Sachverständigengruppe zur Unterstützung der Kommission gebildet, die sich mit der Frage der Finanzierungsstrategie und mit Finanzierungsperspektiven für das TEN-V befasst hat. Die Sachverständigengruppe Nr. 5 hat auf Erfahrungen externer Sachverständiger aus verschiedenen Bereichen zurückgegriffen: Infrastrukturbetreiber, Infrastrukturplaner, nationale, regionale und lokale Vertreter, Umweltsachverständige, Wissenschaftler und Vertreter des Privatsektors. Der im Juli 2010 verabschiedete Abschlussbericht der Sachverständigengruppe Nr. 5 ([1]) enthält 40 Empfehlungen, von denen einige in dieser Verordnung berücksichtigt wurden. In diesem Bericht wird u.a. empfohlen, dass die Kommission einen einheitlichen Rahmen für Kombinationen von Finanzhilfen der Union und solchen seitens öffentlich-privater Partnerschaften (im Folgenden „ÖPP“) im Bereich TEN-V vorlegen sollte, der sowohl die Mittel unter der Kohäsionspolitik als auch des TEN-V-Haushalts erfasst.

(18) Die Erfahrungen mit dem MFR (2007-2013) haben gezeigt, dass einige Mitgliedstaaten, die mit Mitteln aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden können, erhebliche Schwierigkeiten bei der fristgemäßen Fertigstellung komplexer grenzübergreifender Verkehrsinfrastrukturvorhaben mit einem hohen europäischen Mehrwert sowie bei der Ermöglichung einer effizienten Nutzung von Unionsmitteln haben. Um die Vollendung von Verkehrsvorhaben, insbesondere grenzübergreifender Vorhaben, mit einem hohen europäischen Mehrwert zu verbessern, sollte ein Teil der Kohäsionsfondszuweisung (11 305 500 000 EUR) für die Finanzierung von Verkehrsvorhaben im Kernverkehrsnetz oder Verkehrsvorhaben im Zusammenhang mit horizontalen Prioritäten in Mitgliedstaaten, die mit Mitteln aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden können, im Rahmen der CEF übertragen werden. In einer Anfangsphase sollten bei der Wahl der für die Finanzierung geeigneten Vorhaben die nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds berücksichtigt werden. Die Kommission sollte die Mitgliedstaaten, die mit Mitteln aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden können, bei ihren Anstrengungen zur Entwicklung einer angemessenen Anzahl von Vorhaben unterstützen, insbesondere durch die Stärkung der institutionellen Kapazität der betreffenden öffentlichen Verwaltungen und die Organisation zusätzlicher Aufrufe zur Einreichung von Vorschlägen, wobei sie für ein transparentes Verfahren bei der Auswahl der Vorhaben sorgen sollte.

(19) Der Betrag in Höhe von 11 305 500 000 EUR, der vom Kohäsionsfonds übertragen wird und ausschließlich in den Mitgliedstaaten, die mit Mitteln aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden können, auszugeben ist, sollte nicht zur Finanzierung von Maßnahmen mit Synergien zwischen den Verkehrs-, Telekommunikations- und Energie-Sektoren verwendet werden, die zu Vorhaben von gemeinsamen Interesse beitragen, die aus Aufrufen zur Einreichung von Vorschlägen, die mehrere Sektoren betreffen, hervorgehen.

(20) Die institutionellen und administrativen Kapazitäten sind wesentliche Voraussetzungen für eine effiziente Verwirklichung der Ziele der CEF. Die Kommission sollte soweit möglich angemessene Mittel zur Verfügung stellen, damit in dem betreffenden Mitgliedstaat Vorhaben auf den Weg gebracht und umgesetzt werden können.

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

▼B

(21) In ihrer Mitteilung vom 17. November 2010 mit dem Titel: „Energieinfrastrukturprioritäten bis 2020 und danach – ein Konzept für ein integriertes Energienetz“ hat die Kommission die vorrangigen Korridore aufgezeigt, die erforderlich sind, damit die Union ihre ehrgeizigen Energie- und Klimaschutzziele bis 2020 im Hinblick auf die Vollendung des Energiebinnenmarkts, die Gewährleistung der Versorgungssicherheit und die Integration erneuerbarer Energiequellen erreicht und die Netze für eine weitere Verringerung der CO_2-Emissionen des Energiesystems über 2020 hinaus vorbereitet werden.

(22) Es sind umfangreiche Investitionen erforderlich, um die Energieinfrastruktur in Europa zu modernisieren und auszubauen, die Netze über die Grenzen hinweg miteinander zu verbinden und die Isolation von Mitgliedstaaten im Energiebereich zu beenden, damit die zentralen energiepolitischen Ziele der Union – Wettbewerbsfähigkeit, Nachhaltigkeit und Versorgungssicherheit – in kosteneffektiver Weise erreicht werden. Der Kommission zufolge beläuft sich der geschätzte Investitionsbedarf für die Energieinfrastruktur bis 2020 auf 1 000 000 Mio. EUR, wovon rund 200 000 Mio. EUR auf Investitionen in Infrastrukturen für Elektrizitäts- und Erdgastransport und -speicherung entfallen, die als für Europa relevant angesehen werden. Gemäß dem an den Rat übermittelten Arbeitspapier der Kommissionsdienststellen mit dem Titel „Energieinfrastruktur: Investitionsbedarf und -lücken“ sind bei den Vorhaben von europäischer Bedeutung Investitionen in Höhe von rund 100 000 Mio. EUR dem Risiko ausgesetzt, nicht erbracht zu werden, da Hindernisse im Zusammenhang mit der Erteilung von Genehmigungen, der Regulierung oder der Finanzierung bestehen.

(23) Wegen der dringenden Notwendigkeit, die Energieinfrastruktur der Zukunft aufzubauen, und der erheblichen Steigerung des Investitionsvolumens verglichen mit Trends der Vergangenheit ist es erforderlich, bei der Art der Unterstützung für die Energieinfrastruktur auf Unionsebene wesentliche Veränderungen vorzunehmen. In seinen Schlussfolgerungen vom 28. Februar 2011 hat der Rat die Energiekorridore als Prioritäten für Europa bestätigt.

(24) In Bezug auf den Energiesektor rief der Europäische Rat in seiner Tagung am 4. Februar 2011 die Kommission auf, die Genehmigungsverfahren zu beschleunigen und zu verbessern und einen Regulierungsrahmen zu fördern, der Anreize für Investitionen bietet. Er unterstrich, dass der Großteil der Investitionen vom Markt aufzubringen sein würde, deren Kosten durch Entgelte zu decken wären. Der Europäische Rat erkannte an, dass öffentliche Mittel für Vorhaben nötig sind, die unter dem Aspekt der Versorgungssicherheit oder Solidarität erforderlich sind und keine marktgestützte Finanzierung mobilisieren können. Er wies ferner auf die Notwendigkeit hin, die Energieinfrastruktur Europas zu modernisieren und auszubauen und über die Grenzen hinweg einen Verbund der Netze zu schaffen, damit die Solidarität zwischen den Mitgliedstaaten in der Praxis funktionieren kann, alternative Versorgungs- bzw. Transitrouten und Energiequellen erschlossen werden und sich erneuerbare Energiequellen entwickeln und mit herkömmlichen Quellen in Wettbewerb treten können. Er verlangte mit Nachdruck, dass der Energiebinnenmarkt bis 2014 vollendet werden soll, damit Gas und Strom ungehindert fließen können, und dass nach 2015 kein Mitgliedstaat mehr von den europäischen Gas- und Stromnetzen abgekoppelt oder mit dem Problem konfrontiert sein sollte, dass seine Energieversorgungssicherheit durch einen Mangel an angemessenen Verbindungen

▼B

gefährdet ist. Im Rahmen der beiden ersten Jahresarbeitsprogramme, die gemäß dieser Verordnung angenommen werden, sollte Vorhaben von gemeinsamem Interesse und dazugehörigen Maßnahmen, mit denen die Isolation im Energiebereich beendet und Energieengpässe beseitigt werden sollen, im Hinblick auf die Vollendung des Energiebinnenmarkts Vorrang eingeräumt werden.

(25) Die Verordnung (EU) Nr. 347/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) legt die Prioritäten der transeuropäischen Energieinfrastrukturnetze fest, die bis 2020 umgesetzt sein müssen, um die energie- und klimapolitischen Ziele der Union zu erreichen; ferner bestimmt sie Regeln zur Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die zur Realisierung dieser Prioritäten erforderlich sind, und legt Maßnahmen im Bereich der Erteilung von Genehmigungen, der öffentlichen Beteiligung und der Regulierung zur Beschleunigung und/oder Vereinfachung der Durchführung dieser Vorhaben fest, einschließlich Kriterien für die allgemeine Förderfähigkeit solcher Vorhaben durch finanzielle Unterstützung der Union.

(26) Im Bereich der Telekommunikation breiten sich immer mehr internetbasierte Infrastrukturen aus, bei denen die Infrastruktur von Breitbandnetzen als Katalysator für die Nutzung digitaler Dienste für zahlreiche Tätigkeiten innerhalb der Gesellschaft dient. Das Internet wird zur beherrschenden Plattform für die Kommunikation, für die Abwicklung von Geschäften, für die Bereitstellung von privaten und öffentlichen Dienstleistungen und für den gesellschaftlichen und kulturellen Zusammenhalt. Darüber hinaus treten „Cloud Computing“ und „Software as a Service“ als neue Paradigmen im IT-Bereich in Erscheinung. Die europaweite Verfügbarkeit eines flächendeckenden, schnellen Internetzugangs und innovativer digitaler Dienste ist daher für das Wirtschaftswachstum und den Binnenmarkt von wesentlicher Bedeutung.

(27) Moderne, schnelle Netze für das Internet sind eine entscheidende Infrastruktur für die Zukunft, was die Konnektivität europäischer Unternehmen angeht, insbesondere von kleinen und mittleren Unternehmen (im Folgenden „KMU“), die das Cloud Computing nutzen wollen, um ihre Kosteneffizienz zu verbessern. Um eine Doppelung von Infrastruktur zu vermeiden, eine Verdrängung privater Investoren zu verhindern und den Kapazitätsaufbau zur Schaffung neuer Investitionsmöglichkeiten und zur Förderung der Umsetzung von Kostenreduzierungsmaßnahmen zu verbessern, sollten Maßnahmen ergriffen werden, die die Koordination der Breitbandförderung der Union im Rahmen der CEF und die Breitbandförderung aus allen übrigen verfügbaren Quellen, auch durch nationale Breitbandpläne, verbessern.

(28) In der Strategie Europa 2020 wird zur Umsetzung der Digitalen Agenda für Europa aufgerufen, die einen stabilen Rechtsrahmen zur Mobilisierung von Investitionen in eine offene und wettbewerbsfähige Hochgeschwindigkeits-Internetinfrastruktur und damit zusammenhängende Dienste festlegt. Europa sollte sich zum Ziel setzen, bis 2020 über das weltweit schnellste Breitband-Internet zu verfügen, das auf modernsten Technologien beruht.

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

▼B

(29) Am 31. Mai 2010 kam der Rat zu dem Schluss, dass die Union die erforderlichen Mittel für die Entwicklung eines digitalen Binnenmarkts auf der Basis schneller und ultraschneller Internet- und interoperabler Anwendungen aufbringen sollte, und erkannte an, dass effiziente und wettbewerbsorientierte Investitionen in Breitbandnetze der nächsten Generation für Innovationen, die Wahlmöglichkeiten der Verbraucher und die Wettbewerbsfähigkeit der Union erforderlich sind und eine bessere Lebensqualität durch verbesserte Gesundheitsfürsorge, einen sichereren Verkehr, neue Medienmöglichkeiten und leichteren Zugang zu Gütern, Dienstleistungen und Wissen, besonders grenzübergreifend, bieten können.

(30) Der Privatsektor sollte eine führende Rolle beim Aufbau und bei der Modernisierung von Breitbandnetzen übernehmen und dabei durch wettbewerbsorientierte und investitionsfreundliche rechtliche Rahmenbedingungen unterstützt werden. Wenn private Investitionen nicht ausreichen, sollten die Mitgliedstaaten die erforderlichen Anstrengungen unternehmen, damit die Ziele der Digitalen Agenda erreicht werden. Die öffentliche finanzielle Unterstützung des Breitbandausbaus sollte auf Finanzierungsinstrumente für Programme und Initiativen beschränkt sein, die auf Vorhaben abzielen, welche vom Privatsektor allein nicht finanziert werden können, was durch eine Vorabbewertung zur Ermittlung von Marktunzulänglichkeiten oder suboptimalen Investitionsbedingungen zu belegen wäre.

(31) Demzufolge ist es von entscheidender Bedeutung, unter Einhaltung des Grundsatzes der Technologieneutralität die unionsweite Einführung von schnellen und ultraschnellen Breitbandnetzen zu fördern und die Entwicklung und Einführung transeuropäischer digitaler Dienste zu erleichtern. Öffentliche Investitionen in schnelle und ultraschnelle Breitbandnetze, die mittels Finanzierungsinstrumenten getätigt werden, dürfen weder zu Wettbewerbsverzerrungen führen noch Investoren abschrecken. Sie sollten eingesetzt werden, um private Investitionen zu mobilisieren, und es sollte nur dann auf sie zurückgegriffen werden, wenn nicht genügend kommerzielles Interesse an entsprechenden Investitionen besteht.

(32) Es sind verschiedene Umsetzungsmethoden nötig, die verschiedene Finanzierungsquoten und Finanzierungsinstrumente erfordern, um die Effizienz und die Wirkung der Finanzhilfe durch die Union zu erhöhen, private Investitionen zu fördern und den spezifischen Anforderungen einzelner Vorhaben zu entsprechen.

(33) Eine Verordnung zu Leitlinien für transeuropäische Netze im Bereich der Telekommunikationsinfrastruktur wird Kriterien bestimmen, nach denen entschieden wird, ob Vorhaben von gemeinsamen Interesse im Rahmen dieser Verordnung finanziell unterstützt werden können.

(34) Horizont 2020 – das Rahmenprogramm für Forschung und Innovation ([1]) – wird sich unter anderem auf die Bewältigung gesellschaftlicher Herausforderungen konzentrieren (z. B. durch intelligenten, umweltfreundlichen, zugänglichen und integrierten Verkehr, sichere, saubere und effiziente Energie sowie durch Informations- und Kommunikationstechnologie ermöglichte Gesundheitsdienste, staatliche Aufgaben und nachhaltige Entwicklung),

([1]) Verordnung (EU) Nr. 1291/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über das Rahmenprogramm für Forschung und Innovation „Horizont 2020“ (2014-2020) und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 1982/2006/EG (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 104).

▼B

um die in der Strategie Europa 2020 ermittelten Herausforderungen durch unterstützende Tätigkeiten, die das gesamte Spektrum von der Forschung bis zum Markt abdecken, unmittelbar aufzugreifen. Horizont 2020 wird alle Stufen der Innovationskette unterstützen, insbesondere marktnähere Tätigkeiten, unter anderem auch innovative Finanzierungsinstrumente. Mit dem Ziel, für eine größere Wirkung der Finanzierung durch die Union zu sorgen und um Kohärenz zu gewährleisten, wird die CEF enge Synergien mit Horizont 2020 entwickeln.

(35) In ihrer Mitteilung mit dem Titel: „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“ vom 20. Juli 2010 legte die Kommission einen Rahmen für Maßnahmen für eine sichere Infrastruktur als Schlüsselelement zur Senkung der Zahl der Straßenverkehrstoten um 50 % bis 2020 fest. Die CEF sollte daher gewährleisten, dass Anträge auf Finanzierung durch die Union die im gesamten einschlägigen Unionsrecht über Straßenverkehrssicherheit festgelegten Sicherheitsanforderungen, -empfehlungen und -ziele erfüllen. In der Bewertung der Leistung der CEF sollte die Senkung der Zahl der Straßenverkehrstoten im Straßennetz der Union Berücksichtigung finden.

(36) Die Union und die meisten Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, während die übrigen Mitgliedstaaten dabei sind, dieses zu ratifizieren. Für die Durchführung der einschlägigen Vorhaben ist es wichtig, die Zugänglichkeit für Personen mit Behinderungen gemäß des Übereinkommens bei der Spezifizierung der Vorhaben zu berücksichtigen.

(37) Obschon ein großer Teil der Investitionsmittel für die Strategie Europa 2020 durch den Markt und Regulierungsmaßnahmen aufgebracht werden kann, könnten die Herausforderungen der Finanzierung öffentliche Interventionen und Unterstützung durch die Union in Form von Finanzhilfen und innovative Finanzierungsinstrumente erfordern.

(38) Im Hinblick auf eine optimale Verwendung der Haushaltsmittel der Union sollten Finanzhilfen vorrangig auf Vorhaben abzielen, die nicht in ausreichendem Maße vom Privatsektor finanziert werden.

(39) Eisenbahnvorhaben sollten nicht deshalb von Finanzhilfen im Rahmen dieser Verordnung ausgeschlossen werden, weil sie Einnahmen von obligatorischen Gebühren gemäß der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) generieren.

(40) Fiskalische Maßnahmen in vielen Mitgliedstaaten werden öffentliche Behörden dazu veranlassen, ihre Infrastrukturinvestitionsprogramme neu zu bewerten, oder haben dies bereits getan. In diesem Zusammenhang werden öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) als wirksames Mittel zur Verwirklichung von Infrastrukturvorhaben angesehen, die gewährleisten, dass politische Ziele wie der Kampf gegen den Klimawandel, die Förderung alternativer Energiequellen und der Energie- und Ressourceneffizienz, die Unterstützung der Nachhaltigkeit im Verkehr und die Einführung

([1]) Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen Europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

▼B

von Breitbandnetzen, erreicht werden. In ihrer Mitteilung vom 19. November 2009„Mobilisierung privater und öffentlicher Investitionen zur Förderung der Konjunktur und eines langfristigen Strukturwandels: Ausbau öffentlich-privater Partnerschaften“ hat die Kommission sich selbst verpflichtet, einen verbesserten Finanzierungszugang für ÖPP durch eine Ausweitung der Bandbreite bestehender Finanzierungsinstrumente zu schaffen.

(41) In ihrer Mitteilung vom 19. Oktober 2010 mit dem Titel „Überprüfung des EU-Haushalts“ betonte die Kommission, dass für Vorhaben mit langfristigem kommerziellen Potenzial im Regelfall Unionsmittel in Partnerschaft mit dem Finanz- und Bankensektor, insbesondere mit der Europäischen Investitionsbank und den öffentlichen Finanzinstitutionen der Mitgliedstaaten, verwendet werden sollten, aber auch mit anderen internationalen Finanzinstitutionen und dem privaten Finanzsektor, sowohl auf nationaler als auch auf regionaler Ebene.

(42) Finanzierungsinstrumente sollten eingesetzt werden, um bestimmte Markterfordernisse zu erfüllen und für Maßnahmen, die einen eindeutigen Mehrwert für die Union aufweisen und den Zielen der CEF entsprechen, ohne eine private Finanzierung zu verdrängen. Sie sollten die Hebelwirkung des Einsatzes von Haushaltsmitteln der Union verbessern und eine stärkere Multiplikatorwirkung im Hinblick auf die Mobilisierung von Finanzmitteln des privaten Sektors erzielen. Dies ist besonders relevant im Kontext von Schwierigkeiten beim Zugang zu Krediten, der angespannten Lage bei den öffentlichen Finanzen und der Notwendigkeit, den wirtschaftlichen Aufschwung in Europa zu stützen. Bevor die Verwendung von Finanzierungsinstrumenten beschlossen wird, sollte die Kommission das betreffende Finanzierungsinstrument einer Ex-ante-Bewertung, wie nach der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) erforderlich, unterziehen.

(43) In der Strategie Europa 2020 hat die Kommission zugesagt, Finanzierungsinstrumente der Union als Teil einer kohärenten Finanzierungsstrategie zu mobilisieren, die öffentliche und private Finanzmittel auf Ebene der Union und nationaler Ebene für Infrastrukturen zusammenführt. Dem liegt zugrunde, dass suboptimale Investitionssituationen und Marktunvollkommenheiten in vielen Fällen effizienter durch Finanzierungsinstrumente als durch Zuschüsse angegangen werden können.

(44) Die CEF sollte Finanzierungsinstrumente zur Förderung einer maßgeblichen Beteiligung privater Investoren und Finanzinstitutionen an Infrastrukturinvestitionen vorsehen. Um für den Privatsektor genügend attraktiv zu sein, sollte bei der Gestaltung und Anwendung der Finanzierungsinstrumente auf Vereinfachung und Verringerung der Verwaltungslasten geachtet werden, gleichzeitig sollten diese Instrumente jedoch dem ermittelten Finanzierungsbedarf in flexibler Weise entsprechen können. Bei der Gestaltung dieser Instrumente sollten die Erfahrungen bei der Anwendung von Finanzierungsinstrumenten im MFR 2007–2013 genutzt werden, wie das Kreditgarantieinstrument für TEN-V-Vorhaben (LGTT), die Finanzierungsfazilität mit Risikoteilung (RSFF), der Europäische Fonds 2020 für Energie, Klimaschutz und Infrastruktur („Fonds Marguerite“) und das Risikoteilungsinstrument für Projektanleihen der Projektanleiheninitiative im Rahmen von Europa 2020.

([1]) Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 des Rates (ABl. L 298 vom 26.10.2012,S. 1).

▼B

(45) Das Potenzial für innovative Finanzinstrumente, beispielsweise Projektanleihen, zur Unterstützung der Finanzierung von Transportinfrastrukturen mit europäischem Mehrwert sollte, entsprechend der Ergebnisse der Ex-Ante-Bewertungen und anderer einschlägiger Bewertungen, vor allem dem Ergebnis der unabhängigen Bewertung der Projektanleiheninitiative Europa 2020 im Jahr 2015, ausgelotet werden.

(46) Im Hinblick auf eine optimale Verwendung der der CEF zugewiesenen Haushaltsmittel sollte die Kommission die Kontinuität aller Finanzierungsinstrumente gewährleisten, die nach der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) eingerichtet wurden, sowie der nach dem Beschluss Nr. 1639/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) eingerichteten Risikoteilungsinstrumente für Projektanleihen im Rahmen der ihnen nachfolgenden Kredit- und Eigenkapitalinstrumente nach der vorliegenden Verordnung auf der Grundlage einer Ex-Ante-Bewertung, wie nach der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 vorgesehen.

(47) Bei der Wahl der effektivsten Art der Finanzierungshilfe sollten sektor- und projektspezifische Merkmale angemessen berücksichtigt werden. Um eine möglichst wirksame Verwendung der Haushaltsmittel der Union zu ermöglichen und um den Multiplikatoreffekt der finanziellen Unterstützung der Union – im Energiesektor – möglichst weitgehend zu verstärken, sofern die Marktakzeptanz ausreichend ist, sollte die Kommission bestrebt sein, dem Einsatz von Finanzierungsinstrumenten Vorrang einzuräumen, soweit dies angezeigt ist, ohne die Obergrenze für den Einsatz von Finanzierungsinstrumenten gemäß dieser Verordnung zu überschreiten. Träger von Energieprojekten sollten dazu ermutigt werden, Möglichkeiten für den Einsatz von Finanzierungsinstrumenten auszuloten, bevor sie finanzielle Unterstützung für Arbeiten beantragen. In diesem Zusammenhang sollte die Kommission durch angemessene Unterstützung für eine größtmögliche Verbreitung von Finanzierungsinstrumenten sorgen.

(48) Vorhaben von gemeinsamem Interesse in den Bereichen Strom, Gas und Kohlendioxid sollten für eine finanzielle Unterstützung der Union für Studien und - unter bestimmten Voraussetzungen - für Arbeiten in Form von Finanzhilfen oder innovativen Finanzierungsinstrumenten und in Frage kommen. Dadurch wird sichergestellt, dass eine maßgeschneiderte Unterstützung für diejenigen Vorhaben von gemeinsamem Interesse bereitgestellt werden kann, die nach dem bestehenden Regulierungsrahmen und unter den gegebenen Marktbedingungen nicht tragfähig sind. Im Energiebereich ist es wichtig, jede Wettbewerbsverzerrung zu vermeiden, insbesondere zwischen Vorhaben, die der Verwirklichung ein und desselben vorrangigen Korridors der Union dienen. Durch eine solche finanzielle Unterstützung sollten die erforderlichen Synergien mit den europäischen Struktur- und Investitionsfonds sichergestellt werden, mit denen intelligente Energieverteilernetze von lokaler oder regionaler Bedeutung finanziert werden. Für Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse gilt ein dreistufiger Ansatz. Erstens: Marktinvestitionen sollten Vorrang haben. Zweitens: Werden die Investitionen nicht über den Markt getätigt, sollten Regulierungsmaßnahmen geprüft werden, erforderlichenfalls sollte der einschlägige Regulierungsrahmen

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

([2]) Beschluss Nr. 1639/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 2006 zur Einrichtung eines Rahmenprogramms für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (2007-2013) (ABl. L 310 vom 9.11.2006, S. 15).

▼B

angepasst und die ordnungsgemäße Anwendung des einschlägigen Regulierungsrahmens sichergestellt werden. Drittens: Reichen die ersten beiden Schritte nicht aus, um die erforderlichen Investitionen für Vorhaben von gemeinsamem Interesse bereitzustellen, so kann eine finanzielle Unterstützung der Union gewährt werden, wenn das Vorhaben von gemeinsamem Interesse die anzuwendenden Auswahlkriterien erfüllt.

(49) Nach Artikel 14 der Verordnung (EU) Nr. 347/2013 kommen alle Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die unter die in Anhang II Nummern 1, 2 und 4 jener Verordnung genannten Kategorien fallen, für eine finanzielle Unterstützung der Union in Form von Finanzhilfen für Studien und von Finanzierungsinstrumenten in Betracht. Finanzhilfen für Arbeiten kommen für Maßnahmen in Betracht, die zu denjenigen Vorhaben von gemeinsamen Interesse beitragen, die gemäß Artikel 14 der Verordnung (EU) Nr. 347/2013 erhebliche positive externe Effekte hervorbringen und nicht kommerziell tragfähig sind, wie aus dem Geschäftsplan und anderen Bewertungen – insbesondere von Bewertungen, die von potenziellen Investoren oder Gläubigern oder gegebenenfalls von nationalen Regulierungsbehörden durchgeführt wurden – hervorgeht.

(50) Um eine sektorale Diversifizierung der Empfänger von Mitteln aus Finanzierungsinstrumenten zu gewährleisten sowie einen Anreiz zur allmählichen geografischen Diversifizierung bezüglich aller Mitgliedstaaten – mit besonderem Schwerpunkt auf den Mitgliedstaaten, die mit Mitteln aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden können – zu geben, sollte die Kommission in Partnerschaft mit der Europäischen Investitionsbank durch gemeinsame Initiativen wie das Europäische ÖPP-Kompetenzzentrum (EPEC) und die Gemeinsame Hilfe bei der Unterstützung von Projekten in europäischen Regionen (Jaspers für „Joint Assistance to Support Projects in European Regions“) die Mitgliedstaaten dabei unterstützen, eine entsprechende Pipeline von Vorhaben zu entwickeln, die für eine Projektfinanzierung in Frage kämen.

(51) Die nach dieser Verordnung zu schaffenden Finanzierungsinstrumente sollten den Vorschriften des Titels VIII der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 und der delegierten Verordnung der Kommission (EU) Nr. 1268/2012 ([1]) sowie den Regeln der bewährten Verfahren für Finanzierungsinstrumente entsprechen.

(52) Bezüglich der Bedingungen für die Finanzierungsinstrumente kann es erforderlich werden, zusätzliche Bedingungen in die Arbeitsprogramme aufzunehmen, um beispielsweise im Hinblick auf die Entwicklung der Politik der Union, der technischen Entwicklungen und anderer, möglicherweise relevant werdender Faktoren wettbewerbsfähige Märkte zu gewährleisten.

(53) Mehrjahresprogramme für die Unterstützung durch die CEF sollten auf die Unterstützung der Prioritäten der Union abstellen und gewährleisten, dass die erforderlichen finanziellen Mittel vorhanden sind und das gemeinsame Handeln der Union und der Mitgliedstaaten Kohärenz, Transparenz und Kontinuität aufweist. Bei Vorschlägen, die im Anschluss an die Umsetzung des ersten Mehrjahresarbeitsprogramms im Bereich Verkehr vorgelegt werden, sollte die Förderfähigkeit von Kosten am 1. Januar 2014 beginnen, um die Kontinuität von Vorhaben sicherzustellen, die bereits von der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 erfasst werden.

([1]) Delegierte Verordnung (EU) Nr. 1268/2012 der Kommission vom 29. Oktober 2012 über die Anwendungsbestimmungen für die Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union (ABl. L 362 vom 31.12.2012, S. 1).

▼B

(54) Wegen der zur Durchführung mancher Infrastrukturvorhaben erforderlichen umfangreichen Haushaltsmittel sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, Mittelbindungen im Zusammenhang mit der finanziellen Unterstützung mancher Maßnahmen in Jahrestranchen aufzuteilen.

(55) In Anbetracht der auf Unionsebene verfügbaren Mittel ist es erforderlich, sich auf die Vorhaben mit dem höchsten europäischen Mehrwert zu konzentrieren, um die gewünschte Wirkung zu erzielen. Die Unterstützung sollte sich daher auf das Kernnetz und auf die Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich der Verkehrsmanagementsysteme, insbesondere die Flugverkehrsmanagementsysteme, die sich aus der neuen Generation des Europäischen Luftverkehrsmanagementsystems (dem SESAR System) ergeben und Haushaltsmittel der Union von rund 3 000 Mio. EUR erfordern, auf Intelligente Transportsysteme (ITS), Überwachungs- und Informationssysteme für den Schiffsverkehr (VTMIS), Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) und das Europäische System für das Eisenbahnverkehrsmanagement (ERTMS) konzentrieren. Im Bereich Energie sollte sich die finanzielle Unterstützung auf die Vollendung des Energiebinnenmarkts, die Gewährleistung der Versorgungssicherheit, die Übertragung von regenerativ erzeugter Energie zu großen Verbrauchszentren und Speicheranlagen und die Mobilisierung öffentlicher und privater Investitionsmittel konzentrieren. Im Bereich Telekommunikation sollte die finanzielle Unterstützung in erster Linie auf Vorhaben abzielen, die Nachfrage nach Breitbandverbindungen schaffen, einschließlich des Aufbaus einer europäischen digitalen Diensteinfrastruktur, die wiederum Investitionen in die Bereitstellung von Breitbandnetzen stimulieren sollte.

(56) Im Bereich Energie sollten die vorgesehenen Haushaltsmittel vorrangig in Form von Finanzierungsinstrumenten zugewiesen werden, sofern die Marktakzeptanz ausreichend ist. Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich Telekommunikation sollten für eine finanzielle Unterstützung der Union in Form von Finanzhilfen und Vergabeverfahren für Kerndienstplattformen, generische Dienste und horizontale Maßnahmen in Frage kommen. Vorhaben im Bereich Breitbandbereitstellung einschließlich Vorhaben zur Schaffung der Nachfrage nach Breitbandverbindungen sollten für eine finanzielle Unterstützung der Union in Form von Finanzierungsinstrumenten in Frage kommen.

(57) Gemäß einer Analyse im Rahmen der Folgenabschätzung zur Verordnung (EU) Nr. 347/2013 liegen die Schätzungen zur Zahl der Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die den größten Beitrag zur Realisierung der vorrangigen strategischen Energieinfrastrukturkorridore und -gebiete leisten, für den Bereich Strom bei ca. 100 Vorhaben und für den Bereich Gas bei ca. 50 Vorhaben. Ferner ist, ausgehend von dem für die nächsten zwei Jahrzehnte zu erwartenden Übergewicht des Stroms im Energiesystem Europas, damit zu rechnen, dass die Unterstützung von Stromvorhaben von gemeinsamem Interesse den größten Teil des Finanzausstattung für Energie im Rahmen der CEF in Anspruch nehmen wird. Eingedenk dessen, dass diese Schätzungen anzupassen sind, sobald weitere Informationen zur Verfügung stehen, und unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, die Einhaltung der Verordnung (EU) Nr. 347/2013 zu gewährleisten, sollte

▼B

die Kommission Stromvorhaben gebührend berücksichtigen, mit dem Ziel, diesen Vorhaben den größten Teil der finanziellen Unterstützung im Zeitraum 2014 bis 2020 zuzuführen, unter Berücksichtigung der Marktakzeptanz, der Qualität und der Ausgereiftheit der vorgeschlagenen Maßnahmen und ihres Finanzierungsbedarfs. Dieses Ziel greift nicht der etwaigen Neuzuweisung verfügbarer Haushaltsmittel für Energievorhaben vor.

(58) Von der Kommission sollten Halbzeit- und Ex-post-Bewertungen durchgeführt und dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen mitgeteilt werden, um die Effektivität und Effizienz der Finanzierung und ihrer Auswirkungen auf die Gesamtziele der CEF und der Prioritäten der Strategie Europa 2020 zu beurteilen. Die Kommission sollte die Informationen über spezifische Projekte im Rahmen der CEF veröffentlichen. Diese Informationen sollten jährlich aktualisiert werden.

(59) Was den Verkehrs- und den Energiebereich anbelangt, so wurden auf der Grundlage der sektorspezifischer Leitlinien, die in den Verordnungen (EU) Nr. 1315/2013 und (EU) Nr. 347/2013 festgelegt sind, Listen von Vorhaben, vorrangigen Korridoren und Bereichen erstellt, auf die diese Verordnung Anwendung finden sollte; diese Listen sollten in Anhang I der vorliegenden Verordnung aufgenommen werden. Was den Verkehrsbereich anbelangt, so sollte – zur Berücksichtigung möglichen Änderungen der politischen Prioritäten und technischen Fähigkeiten sowie bei den Verkehrsflüssen – der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) Rechtsakte zur Änderung von Teil I des Anhangs I zu erlassen und die Förderprioritäten für Maßnahmen, die gemäß Artikel 7 Absatz 2 förderfähig sind, in den Arbeitsprogrammen detailliert zu umschreiben.

(60) Zur Berücksichtigung des tatsächlichen Finanzierungsbedarfs im Rahmen der spezifischen Verkehrsziele und zur Umsetzung der Ergebnisse der Halbzeitbewertung sollte, für den Fall, dass sich eine Abweichung von der Zuweisung für ein spezifisches Verkehrsziel nach Teil VI des Anhangs der vorliegenden Verordnung um mehr als fünf Prozentpunkte als erforderlich erweist, der Kommission gemäß Artikel 290 des AEUV die Befugnis übertragen werden, die Richtprozentsätze für jedes spezifische Verkehrsziel abzuändern. Ungeachtet der Richtprozentsätze für spezifische Verkehrsziele kann der aus dem Kohäsionsfonds übertragene Betrag in Höhe von 11 305 500 000 EUR vollständig zur Finanzierung von Vorhaben zur Verwirklichung des Kernnetzes oder von in Teil I des Anhangs der vorliegenden Verordnung festgelegten Vorhaben und Prioritäten verwendet werden.

(61) Um den Schlussfolgerungen aus der Nutzung der CEF, einschließlich jener in ihrer Halbzeitbewertung enthaltenen, Rechnung zu tragen, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 AEUV die Befugnis übertragen werden, Rechtsakte zur Änderung der Liste der allgemeinen Vorgaben, die bei der Festlegung der Vergabekriterien zu berücksichtigen sind, zu erlassen.

▼B

(62) Bei der Annahme delegierter Rechtsakte nach dieser Verordnung ist es von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihren Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

(63) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse bezüglich Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogrammen übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ausgeübt werden ([1]).

(64) Die finanziellen Interessen der Union sollten während des gesamten Ausgabenzyklus durch angemessene Maßnahmen geschützt werden, darunter die Prävention, Aufdeckung und Untersuchung von Unregelmäßigkeiten, die Rückforderung entgangener, rechtsgrundlos gezahlter oder nicht widmungsgemäß verwendeter Mittel und gegebenenfalls die Verhängung von Sanktionen gemäß der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012. Das Europäische Parlament sollte über alle solche Maßnahmen unterrichtet werden.

(65) Zur Gewährleistung eines breiten und fairen Wettbewerbs für Vorhaben, die mit Fördermitteln aus der CEF finanziert werden, sollte die Vertragsform den Zielsetzungen und Umständen des Vorhabens entsprechen. ►C1 Die Vertragsbedingungen sollten so abgefasst werden, dass die mit dem Auftrag verbundenen Risiken in fairer Weise aufgeteilt werden, um den wirtschaftlichsten Preis und die Erfüllung des Auftrags mit optimaler Effizienz zu erzielen ◄. Dieser Grundsatz sollte unabhängig davon gelten, ob ein nationales oder ein internationales Vertragsmuster angewendet wird.

(66) Einige Infrastrukturprojekte von gemeinsamem Interesse könnten an Nachbarschafts- und Heranführungsländer oder andere Drittländer anknüpfen oder durch sie verlaufen. Die CEF sollte vereinfachte Mittel für die Anbindung und Finanzierung dieser Infrastrukturen bieten, um die Kohärenz zwischen den internen und den externen Instrumenten des Haushalts der Union zu wahren.

(67) Nehmen Drittländer und in Drittländern niedergelassene Stellen an Maßnahmen teil, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse beitragen, so können Finanzhilfen nur dann gewährt werden, wenn es unwahrscheinlich ist, dass die Maßnahme angemessen mit anderen Formen finanzieller Unterstützung gefördert werden kann, die im Rahmen der CEF oder in anderen Unionsprogrammen vorgesehen sind.

(68) Die in Teil V des Anhangs I dieser Verordnung dargelegte allgemeine Orientierung, auf deren Grundlage die Kommission die Folgen in den Bereichen Soziales, Klima und Umwelt berücksichtigen muss, sollte im Bereich Energie im Einklang mit dem Ansatz gemäß Artikel 4 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 347/2013.

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

▼B

(69) Im Telekommunikationssektor sollte die allgemeine Orientierung zur Berücksichtigung der stimulierenden Wirkung der Unterstützung durch die Union auf öffentliche und private Investitionen nur auf jene digitalen Diensteinfrastrukturen anwendbar sein, die auf die Mobilisierung zusätzlicher Investitionen abzielen.

(70) Die allgemeine Orientierung zur Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Dimension sollte in Bezug auf Breitbandnetze nicht anwendbar sein, da alle Investitionen im Breitbandbereich, einschließlich jener innerhalb der Grenzen der Mitgliedstaaten, die Anbindung der transeuropäischen Telekommunikationsnetze verstärken werden.

(71) Die Teilnahme an der CEF von Ländern der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA), die Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (im Folgenden „EWR-Abkommen“) sind, sollte gemäß den im EWR-Abkommen festgelegten Bedingungen erfolgen. Für diese Zwecke sollte jeder von dieser Verordnung erfasste Sektor als ein separates Programm gelten. Die Teilnahme von EFTA-Staaten an der CEF sollte insbesondere im Telekommunikationsbereich vorgesehen werden.

(72) Was den Verkehr betrifft, so sollten in Bezug auf die Förderfähigkeit von Vorhaben von gemeinsamem Interesse in Drittländern im Rahmen dieser Verordnung die in Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 enthaltenen Übersichtskarten gelten. In Drittländern, für die die genannte Verordnung keine Übersichtskarten enthält, sollten Vorhaben von gemeinsamem Interesse förderfähig sein, wenn eine andauernde gegenseitige Zusammenarbeit im Hinblick auf eine Einigung über solche Übersichtskarten besteht.

(73) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Koordinierung der Entwicklung und Finanzierung der transeuropäischen Netze, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen des Bedürfnisses der Koordinierung dieser Ziele auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

(74) Die Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] sollten aus Gründen der Klarheit aufgehoben werden.

(75) Diese Verordnung sollte am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten, damit die delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte nach dieser Verordnung rechtzeitig erlassen werden können —

[1] Verordnung (EG) Nr. 67/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze (ABl. L 27 vom 30.1.2010. S. 20).

▼B

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

TITEL I

GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

KAPITEL I

Fazilität „Connecting Europe“

Artikel 1

Gegenstand

Mit dieser Verordnung wird die Fazilität „Connecting Europe“ (im Folgenden „CEF“) geschaffen, die die Bedingungen, Methoden und Verfahren zur Bereitstellung einer finanziellen Unterstützung der Union für transeuropäische Netze festlegt, um Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich der Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastrukturen zu unterstützen und potenzielle Synergien zwischen diesen Sektoren zu nutzen. Ferner enthält sie eine Aufstellung der Mittel, die unter dem mehrjährigen Finanzrahmen für die Jahre 2014-2020 bereitzustellen sind.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ bezeichnet ein Vorhaben, das in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 oder der Verordnung (EU) Nr. 347/2013 oder in einer Verordnung über Leitlinien für transeuropäische Netze im Bereich der Telekommunikationsinfrastruktur angegeben ist;

2. „grenzübergreifender Abschnitt“ bezeichnet im Bereich Verkehr den Abschnitt, der die Kontinuität eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse zwischen den am nächsten gelegenen städtischen Knoten auf beiden Seiten der Grenze zwischen zwei Mitgliedstaaten oder zwischen einem Mitgliedstaat und einem Nachbarland gewährleistet;

3. „Nachbarland“ bezeichnet ein Land, das unter die Europäische Nachbarschaftspolitik einschließlich der strategischen Partnerschaft oder die Erweiterungspolitik fällt oder dem Europäischen Wirtschaftsraum oder der Europäischen Freihandelsassoziation angehört;

4. „Drittland“ bezeichnet ein Nachbarland oder jegliches andere Land, mit dem die Union zusammenarbeiten kann, um die Ziele dieser Verordnung zu erreichen;

5. „Arbeiten“ bezeichnet den Kauf, die Lieferung und den Einsatz von Komponenten, Systemen und Dienstleistungen, einschließlich Software, die Durchführung der ein Vorhaben betreffenden Entwicklungs-, Bau- und Herstellungsaktivitäten, die Bauabnahme und die Inbetriebnahme eines Vorhabens;

▼B

6. „Studien“ bezeichnet die zur Vorbereitung der Durchführung eines Vorhabens erforderlichen Tätigkeiten, wie Vorstudien, Kartierung, Durchführbarkeits-, Bewertungs-, Prüf- und Validierungsstudien, einschließlich in Form von Software, und jede andere technische Unterstützungsmaßnahme, einschließlich der Vorarbeiten zur Festlegung und Entwicklung eines Vorhabens und für die Entscheidungen über die Finanzierung, wie etwa Erkundung der betreffenden Standorte und Vorbereitung des Finanzierungspakets;

7. „programmunterstützende Maßnahmen“ bezeichnet auf der Ebene des CEF Begleitmaßnahmen, die zur Durchführung des Programms und zur Durchführung der einzelnen sektorspezifischen Leitlinien erforderlich sind, wie Dienstleistungen, insbesondere die Bereitstellung von technischer Unterstützung, auch für die Inanspruchnahme von Finanzierungsinstrumenten, sowie Tätigkeiten der Vorbereitung, der Durchführbarkeit, der Koordinierung, der Überwachung, der Anhörung der Betroffenen, der Kontrolle, des Audits und der Bewertung, die unmittelbar zur Verwaltung der CEF und zur Erreichung ihrer Ziele erforderlich sind. Hierzu gehören insbesondere Studien, Sitzungen, Infrastrukturkartierung, Informationen, Verbreitung, Maßnahmen zur Kommunikation und Sensibilisierung, Ausgaben im Zusammenhang mit IT-Werkzeugen und -Netzen mit Schwerpunkt auf dem Informationsaustausch über die CEF, zusammen mit allen anderen Ausgaben der Kommission für technische und administrative Unterstützung, die gegebenenfalls für die Verwaltung der CEF oder für die Durchführung der einzelnen sektorspezifischen Leitlinien erforderlich sind. Programmunterstützende Maßnahmen umfassen ferner Tätigkeiten, die erforderlich sind, um die Vorbereitung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse insbesondere in Mitgliedsstaaten, die mit Mitteln aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden können, zu erleichtern, im Hinblick auf die Mobilisierung von Finanzierungsmitteln im Rahmen dieser Verordnung oder auf dem Finanzmarkt. Programmunterstützende Maßnahmen umfassen gegebenenfalls auch die Übernahme von Kosten der Exekutivagentur (im Folgenden „Exekutivagentur“), die von der Kommission mit der Durchführung spezifischer Teile der CEF beauftragt wurde;

8. „Maßnahme“ bezeichnet jede Tätigkeit, deren technische und finanzielle Unabhängigkeit festgestellt worden ist, die zeitlich begrenzt ist und die zur Durchführung eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse erforderlich ist;

9. „förderfähige Kosten“ hat dieselbe Bedeutung wie in der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012;

10. „Empfänger“ bezeichnet einen Mitgliedstaat, eine internationale Organisation oder ein öffentliches oder privates Unternehmen oder eine öffentliche oder private Stelle, der/die/das für den Erhalt einer finanziellen Unterstützung der Union nach dieser Verordnung und gemäß den in dem betreffenden Arbeitsprogramm gemäß Artikel 17 festgelegten Regelungen ausgewählt wurde;

11. „durchführende Stelle“ bezeichnet ein öffentliches oder privates Unternehmen oder eine öffentliche oder private Stelle, das/die von einem Empfänger benannt wurde, wenn es sich bei dem Empfänger um einen Mitgliedstaat oder eine internationale Organisation handelt, um die betreffende Maßnahme durchzuführen. Über die Benennung entscheidet der Empfänger im Rahmen seiner eigenen Verantwortung und, falls sie die Vergabe eines öffentlichen Auftrags erfordert, in Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften der Union und der Mitgliedstaaten für die Vergabe öffentlicher Aufträge;

12. „Gesamtnetz“ bezeichnet die Verkehrsinfrastruktur gemäß Angabe nach Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;

▼B

13. „Kernnetz“ bezeichnet die Verkehrsinfrastruktur gemäß Angabe nach Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;

14. „Kernnetzkorridore“ bezeichnet ein Instrument, das die koordinierte Errichtung des Kernnetzes gemäß Kapitel IV der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ermöglicht und in Teil I des Anhangs dieser Verordnung aufgeführt ist;

15. „Engpass“ bezeichnet im Verkehrssektor ein physisches, technisches oder funktionelles Hindernis, das zu einem Systembruch führt, der die Kontinuität von Verkehrsflüssen über große Entfernungen oder im grenzübergreifenden Bereich beeinträchtigt, und das durch die Errichtung neuer Infrastrukturen oder den grundlegenden Ausbau vorhandener Infrastrukturen, womit sich erhebliche Verbesserungen im Sinne einer Beseitigung der durch den Engpass verursachten Einschränkungen erzielen lassen, überwunden werden kann;

16. „Priorität“ bezeichnet einen vorrangigen Stromkorridor, einen vorrangigen Gaskorridor oder vorrangige thematische Gebiete gemäß Verordnung (EU) Nr. 347/2013;

17. „Telematiksysteme“ bezeichnet die Systeme im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013;

18. „Energieinfrastruktur“ bezeichnet die Infrastruktur im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 347/2013;

19. „Synergien zwischen den Sektoren“ bezeichnet das Vorliegen ähnlicher oder einander ergänzender Maßnahmen in mindestens zwei der drei Sektoren Verkehr, Telekommunikation und Energie, was dank der Zusammenführung finanzieller, technischer oder personeller Mittel eine Optimierung der Kosten oder der Ergebnisse ermöglichen kann;

20. „isoliertes Netz“ bezeichnet das Eisenbahnverkehrsnetz eines Mitgliedstaats oder einen Teil davon im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.

Artikel 3

Allgemeine Ziele

Die CEF ermöglicht es, Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Rahmen der Politik für die transeuropäischen Netze in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Energie vorzubereiten und durchzuführen. Mit der CEF wird insbesondere die Durchführung derjenigen Vorhaben von gemeinsamem Interesse unterstützt, die die Entwicklung und die Errichtung neuer Infrastrukturen und Dienste oder den Ausbau vorhandener Infrastrukturen und Dienste in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Energie bezwecken. Der Schwerpunkt wird dabei auf Verbindungslücken im Bereich Verkehr gelegt. Die Fazilität „Connecting Europe“ leistet ferner einen Beitrag zur Unterstützung von Vorhaben mit einem europäischen Mehrwert und einem beträchtlichen gesellschaftlichen Nutzen, für die keine angemessene Finanzierung vom Markt bereitgestellt wird. Für die ermittelten Sektoren Verkehr, Telekommunikation und Energie gelten folgende allgemeine Ziele:

a) Die Fazilität soll einen Beitrag zu einem intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstum gemäß der Strategie Europa 2020 leisten, durch den Aufbau moderner, leistungsfähiger transeuropäischer Netze, die den erwarteten künftigen Verkehrsströmen Rechnung tragen, so dass sich Vorteile für die gesamte Union hinsichtlich einer

▼B

Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt und des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts im Binnenmarkt ergeben und ein Umfeld geschaffen wird, das zu mehr privaten, öffentlichen oder öffentlich-privaten Investitionen führt, indem Finanzierungsinstrumente und direkte Unterstützung der Union kombiniert werden, wenn den Vorhaben eine solche Kombination von Instrumenten zugute kommen könnte, und indem Synergien zwischen den Sektoren angemessen genutzt werden.

Die Erreichung dieses Ziels wird anhand des Umfangs privater, öffentlicher oder öffentlich-privater Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemessen, insbesondere anhand des Umfangs privater Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die durch die Finanzierungsinstrumente nach dieser Verordnung verwirklicht werden. Besonderes Augenmerk gilt dem effizienten Einsatz öffentlicher Investitionen.

b) Sie soll der Union die Erreichung ihrer Ziele in Bezug auf eine nachhaltige Entwicklung ermöglichen, unter anderem bis 2020 die Treibhausgasemissionen um mindestens 20 % gegenüber dem Niveau von 1990 zu senken, die Energieeffizienz um 20 % zu steigern und den Anteil der erneuerbaren Energien auf 20 % anzuheben, um so zur Erreichung der mittel- und langfristigen Ziele der Union hinsichtlich der Verringerung der CO_2-Emissionen beizutragen, und dabei eine größere Solidarität zwischen den Mitgliedstaaten gewährleisten.

Artikel 4

Sektorspezifische Ziele

(1) Unbeschadet der allgemeinen Ziele des Artikels 3 trägt die CEF zur Erreichung der in den Absätzen 2, 3 und 4 dieses Artikels genannten, sektorspezifischen Ziele bei:

(2) Im Verkehrssektor unterstützt die CEF Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, die gemäß weiterer Spezifikation nach Artikel 4 der genannten Verordnung die nachstehend aufgeführten Ziele verfolgen:

a) Beseitigung von Engpässen, Ausbau der Interoperabilität des Eisenbahnverkehrs, Überbrückung fehlender Bindeglieder und insbesondere Verbesserung grenzübergreifender Abschnitte. Das Erreichen dieses Ziels wird anhand von Folgendem gemessen:

   i) Zahl neuer oder verbesserter grenzübergreifender Verbindungen,

   ii) Zahl der Kilometer der Eisenbahnstrecken, die an die europäische Regelspurweite angepasst und mit ERTMS ausgestattet wurden,

   iii) Zahl beseitigter Engpässe und Abschnitte mit vergrößerter Kapazität auf Verkehrsstrecken für alle Verkehrsträger, denen Mittel durch die CEF bereitgestellt wurden,

   iv) Länge des Binnenwasserstraßennetzes je Kategorie in der Union, und

   v) Länge des gemäß den Anforderungen des Artikels 39 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 aufgerüsteten Eisenbahnnetzes in der Union;

▼B

b) Gewährleistung langfristig nachhaltiger und effizienter Verkehrssysteme, im Hinblick auf die Vorbereitung auf die erwarteten künftigen Verkehrsströme sowie auf die Ermöglichung der Verringerung der CO_2-Emissionen bei sämtlichen Verkehrsträgern durch den Übergang zu innovativen CO_2-armen und energieeffizienten Verkehrstechnologien bei gleichzeitiger Verbesserung der Sicherheit. Das Erreichen dieses Ziels wird anhand von Folgendem gemessen:

   i) Zahl der Stellen in der Union für die Versorgung von Fahrzeugen, die das TEN-V-Kernnetz für den Straßenverkehr nutzen, mit alternativen Kraftstoffen,

   ii) Zahl der Binnen- und Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes in der Union, die mit Versorgungsstellen für alternative Kraftstoffe ausgerüstet sind, und

   iii) Verringerung der Verkehrstoten im Straßennetz in der Union;

c) Optimierung der Integration und Interkonnektivität der Verkehrsträger und Steigerung der Interoperabilität von Verkehrsdiensten bei gleichzeitiger Gewährleistung der Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastrukturen. Das Erreichen dieses Ziels wird anhand von Folgendem gemessen:

   i) Zahl der multimodalen logistischen Plattformen, einschließlich Binnen- und Seehäfen und Flughäfen, die an das Eisenbahnverkehrsnetz angeschlossen sind,

   ii) Zahl der verbesserten Schienen-Straßen-Terminals, sowie der verbesserten oder neuen Verbindungen zwischen Häfen durch Meeresautobahnen,

   iii) Zahl der Kilometer der Binnenwasserstraßen, die mit RIS ausgerüstet sind, und

   iv) Grad des Einsatzes des SESAR Systems, von VTMIS und IVS für den Straßenverkehrssektor.

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

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

Richtprozentsätze zur Veranschaulichung des Anteils der in Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a genannten Gesamthaushaltsmittel, der für die drei verkehrsspezifischen Ziele jeweils zuzuteilen ist, sind in Teil IV des Anhangs I dieser Verordnung angegeben. Die Kommission darf um nicht mehr als fünf Prozentpunkte von diesen Richtprozentsätzen abweichen.

(3) Im Energiesektor unterstützt die CEF Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die eines oder mehrere der folgenden Ziele verfolgen:

a) Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit durch Förderung der weiteren Integration des Energiebinnenmarkts und der grenzübergreifenden Interoperabilität der Strom- und Gasnetze. Das Erreichen dieses Ziels wird ex post anhand von Folgendem gemessen:

▼B

i) Anzahl der Vorhaben zur tatsächlichen Zusammenschaltung der Netze von Mitgliedstaaten und zur Beseitigung interner Hindernisse;

ii) Verringerung oder Beseitigung der Isolierung der Mitgliedstaaten im Energiebereich;

iii) Prozentsatz der grenzüberschreitenden Stromübertragungsleistung im Verhältnis zur vorhandenen Erzeugungskapazität in dem betreffenden Mitgliedstaat;

iv) Preiskonvergenz auf den Gas- und/oder Strommärkten der betreffenden Mitgliedstaaten; und

v) Prozentsatz der Spitzennachfrage der beiden betreffenden Mitgliedstaaten, der durch umkehrbare Gasflussverbindungen gedeckt wird;

b) Steigerung der Energieversorgungssicherheit der Union.

Das Erreichen dieses Ziels wird ex post anhand von Folgendem gemessen:

i) Anzahl der Vorhaben, die eine Diversifizierung der Versorgungsquellen, Lieferanten und Versorgungswege ermöglichen;

ii) Anzahl der Vorhaben zur Erhöhung der Speicherkapazität;

iii) Netzbelastbarkeit unter Berücksichtigung der Anzahl der Versorgungsunterbrechungen und der Unterbrechungsdauer;

iv) Umfang der vermiedenen Einschränkungen bei erneuerbarer Energie;

v) Anbindung isolierter Märkte an stärker diversifizierte Versorgungsquellen;

vi) optimale Nutzung der vorhandenen Energieinfrastruktur;

c) Leistung eines Beitrags zur nachhaltigen Entwicklung und zum Umweltschutz, unter anderem durch die Integration von Energie aus erneuerbaren Quellen in die Übertragungsnetze und durch die Entwicklung von intelligenten Energienetzen und Kohlendioxidnetzen.

Das Erreichen dieses Ziels wird ex post anhand von Folgendem gemessen:

i) Umfang der Übertragung von regenerativ erzeugtem Strom vom Ort der Erzeugung zu größeren Verbrauchszentren und Speicherorten;

ii) Umfang der vermiedenen Einschränkungen bei erneuerbarer Energie;

iii) Zahl der eingeleiteten Vorhaben im Bereich der intelligenten Netze, denen die CEF zugute gekommen ist, und die durch sie ermöglichte Reaktion auf der Nachfrageseite;

iv) Umfang der CO_2-Emissionen, die durch die Vorhaben, denen die CEF zugute gekommen ist, vermieden wurden.

▼B

Die in diesem Absatz genannten Indikatoren, die für die Ex-post-Messung des Erreichens der Ziele genutzt werden, stellen keine Kriterien für die Auswahl oder die Förderfähigkeit von Maßnahmen dar, die eine Unterstützung aus der CEF erhalten.

Die Bedingungen für die Förderfähigkeit für eine finanzielle Unterstützung der Union für Vorhaben von gemeinsamem Interesse sind in Artikel 14 der Verordnung (EU) Nr. 347/2013 enthalten; die Kriterien für die Auswahl von Vorhaben von gemeinsamem Interesse finden sich in Artikel 4 der genannten Verordnung.

(4) Im Telekommunikationssektor unterstützt die CEF Maßnahmen zur Unterstützung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die die in einer Verordnung über Leitlinien für transeuropäische Netze im Bereich Telekommunikationsinfrastruktur aufgeführten Ziele verfolgen.

Artikel 5

Finanzmittel

(1) Die Finanzausstattung für die Durchführung der CEF wird für den Zeitraum von 2014 bis 2020 auf 33 242 259 000 EUR ([1]) zu jeweiligen Preisen festgesetzt. Dieser Betrag wird wie folgt aufgeteilt:

a) Verkehrssektor: 26 250 582 000 EUR, wovon 11 305 500 000 EUR aus dem Kohäsionsfonds übertragen werden und gemäß dieser Verordnung ausschließlich in Mitgliedstaaten ausgegeben werden, die mit Mitteln des Kohäsionsfonds gefördert werden können;

b) Telekommunikationssektor:1 141 602 000 EUR;

c) Energiesektor: 5 850 075 000 EUR.

Diese Beträge gelten unbeschadet der Anwendung des in der Verordnung des Rates (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 ([2]) vorgesehenen Flexibilitätsmechanismus.

(2) Die Finanzausstattung für die Durchführung der CEF deckt Ausgaben für Folgendes ab:

a) Maßnahmen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse beitragen, und programmunterstützende Maßnahmen, gemäß Artikel 7;

b) programmunterstützende Maßnahmen, die erforderlich sind, um den Übergang zwischen der CEF und den nach der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 getroffenen Maßnahmen zu gewährleisten, in Höhe von bis zu 1 % der Mittelausstattung; die Kosten der Exekutivagentur sind darin enthalten.

([1]) Die Finanzausstattung des CEF für den Zeitraum von 2014 bis 2020 in konstanten Preisen von 2011 beträgt 29 300 000 000 EUR, die sich wie folgt aufteilen: 23 174 000 000 EUR, einschließlich 10 000 000 000 EUR für die Kohäsionsländer (Verkehr), 5 126 000 000 EUR (Energie) und 1 000 000 000 EUR (Telekommunikation).

([2]) Verordnung des Rates (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 vom 2. Dezember 2013 zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014–2020 (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 884).

▼B

(3) Nach der Halbzeitbewertung gemäß Artikel 27 Absatz 1 können das Europäische Parlament und der Rat auf Vorschlag der Kommission Mittel der in Absatz 1 genannten Zuweisung zwischen den Verkehrs-, Telekommunikations- und Energie-Sektoren übertragen, ausgenommen der vom Kohäsionsfonds übertragene Betrag in Höhe von 11 305 500 000 EUR zur Finanzierung von Verkehrsprojekten in den Mitgliedstaaten, die mit Mitteln aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden können.

(4) Die jährlichen Mittel werden vom Europäischen Parlament und dem Rat in den Grenzen des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014-2020 bewilligt.

KAPITEL II

Formen der Finanzierung und Finanzbestimmungen

Artikel 6

Formen der finanziellen Unterstützung

(1) Die CEF wird durch eine oder mehrere Formen der finanziellen Unterstützung, die in der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 vorgesehen sind, bereitgestellt, insbesondere durch Finanzhilfen, Vergabe öffentlicher Aufträge und Finanzierungsinstrumente.

(2) Für die Zwecke dieser Verordnung legen die in Artikel 17 genannten Arbeitsprogramme die Arten der finanziellen Unterstützung fest, d.h. Finanzhilfen, Vergabe öffentlicher Aufträge und Finanzierungsinstrumente.

(3) Die Kommission kann nach einer Kosten-Nutzen-Analyse die in Artikel 58 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 62 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 genannten Einrichtungen, insbesondere die Exekutivagentur, mit einem Teil der Durchführung der CEF betrauen; dies erfolgt im Hinblick auf die Anforderungen einer optimalen und effizienten Verwaltung der CEF für die drei Sektoren Verkehr, Telekommunikation und Energie. Die Kommission kann auch die in Artikel 58 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 genannten Einrichtungen mit einem Teil der Durchführung der CEF betrauen.

Artikel 7

Förderfähigkeit und Bedingungen für die Gewährung einer finanziellen Unterstützung

(1) Nur Maßnahmen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß den Verordnungen (EU) Nr. 1315/2013 und (EU) Nr. 347/2013 und einer Verordnung über Leitlinien für transeuropäische Netze im Bereich der Telekommunikationsinfrastruktur beitragen sowie programmunterstützende Maßnahmen sind durch eine finanzielle Unterstützung der Union in Form von Finanzhilfen, Finanzierungsinstrumenten und Vergabe öffentlicher Aufträge förderfähig.

(2) Im Verkehrssektor sind nur Maßnahmen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 beitragen, sowie programmunterstützende Maßnahmen durch eine finanzielle Unterstützung der Union in Form der Vergabe öffentlicher Aufträge und von Finanzierungsinstrumenten nach der vorliegenden Verordnung förderfähig. Nur die nachstehenden Maßnahmen sind durch eine finanzielle Unterstützung der Union in Form von Finanzhilfen nach der vorliegenden Verordnung förderfähig:

▼B

a) Maßnahmen zur Realisierung des Kernnetzes gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, einschließlich der Einführung neuer Technologien und Innovationen gemäß Artikel 33 der genannten Verordnung, sowie in Teil I von Anhang I der vorliegenden Verordnung genannte Vorhaben und Prioritäten,

b) Maßnahmen zur Realisierung des Gesamtnetzes gemäß Kapitel II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, wenn diese Maßnahmen zur Überbrückung fehlender Bindeglieder, zur Erleichterung grenzübergreifender Verkehrsflüsse oder zur Beseitigung von Engpässen beitragen und wenn diese Maßnahmen ferner zur Entwicklung des Kernverkehrsnetzes beitragen oder Kernnetzkorridore untereinander verbinden oder wenn diese Maßnahmen zur Entwicklung von ERTMS auf Hauptrouten von Eisenbahngüterverkehrskorridoren im Sinne des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 beitragen, bis zu einer Obergrenze von 5 % der dem Bereich Verkehr zugewiesenen Finanzausstattung gemäß Artikel 5 der vorliegenden Verordnung,

c) Studien für Vorhaben im gemeinsamen Interesse im Sinne des Artikels 8 Absatz 1 Buchstaben b und c der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013,

d) Studien zu vorrangigen Vorhaben grenzübergreifender Art im Sinne des Anhangs III des Beschlusses Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates [1];

e) Maßnahmen zur Unterstützung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Sinne des Artikels 8 Absatz 1 Buchstaben a, d und e der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013,

f) Maßnahmen zur Umsetzung von Verkehrsinfrastruktur an Knoten des Kernnetzes, einschließlich städtischer Knoten, im Sinne des Artikels 41 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013,

g) Maßnahmen zur Unterstützung von Telematiksystemen gemäß Artikel 31 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013,

h) Maßnahmen zur Unterstützung von Güterverkehrsdiensten gemäß Artikel 32 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013,

i) Maßnahmen zur Verringerung des Güterschienenverkehrslärms, unter anderem durch Nachrüstung vorhandenen Rollmaterials, in Zusammenarbeit unter anderem mit dem Eisenbahnsektor,

j) programmunterstützende Maßnahmen,

k) Maßnahmen zur Realisierung sicherer und geschützter Infrastrukturen gemäß Artikel 34 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013,

l) Maßnahmen zur Unterstützung von Meeresautobahnen gemäß Artikel 21 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.

Für verkehrsbezogene Maßnahmen, die einen grenzüberschreitenden Abschnitt oder einen Teil eines solchen Abschnitts betreffen, kann nur dann eine finanzielle Unterstützung der Union gewährt werden, wenn zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten oder den betreffenden Mitgliedstaaten und Drittländern eine schriftliche Übereinkunft über die Fertigstellung des grenzüberschreitenden Abschnitts besteht.

[1] Beschluss Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes Text von Bedeutung für den EWR. (ABl. L 204 vom 5.8.2010, S. 1).

▼B

(3) Im Energiesektor sind alle Maßnahmen zur Durchführung derjenigen Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die vorrangige Korridore und Gebiete gemäß Teil II des Anhangs I der vorliegenden Verordnung betreffen und die die Bedingungen gemäß Artikel 14 der Verordnung (EU) Nr. 347/2013 erfüllen, sowie programmunterstützende Maßnahmen durch eine finanzielle Unterstützung der Union in Form von Finanzierungsinstrumenten, Vergabe öffentlicher Aufträge und Finanzhilfen nach dieser Verordnung förderfähig.

Um einen möglichst effizienten Einsatz der Haushaltsmittel der Union im Hinblick auf eine Verstärkung des Multiplikatoreffekts der finanziellen Unterstützung der Union zu ermöglichen, stellt die Kommission vorrangig finanzielle Unterstützung in Form von Finanzierungsinstrumenten bereit, wann immer dies angezeigt ist, sofern die Marktakzeptanz ausreichend ist und ohne die Obergrenze für den Einsatz von Finanzierungsinstrumenten gemäß Artikel 14 Absatz 2 und Artikel 21 Absatz 4 zu überschreiten.

(4) Im Telekommunikationssektor sind alle Maßnahmen zur Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und programmunterstützende Maßnahmen, die in einer Verordnung über Leitlinien für transeuropäische Netze im Bereich der Telekommunikationsinfrastruktur aufgeführt sind und die gemäß der genannten Verordnung festgelegten Kriterien für die Förderfähigkeit erfüllen, durch eine finanzielle Unterstützung der Union nach dieser Verordnung wie folgt förderfähig:

a) generische Dienste, Kerndienstplattformen und programmunterstützende Maßnahmen werden durch Finanzhilfen und/oder Vergabe öffentlicher Aufträge finanziert;

b) Maßnahmen im Bereich der Breitbandnetze werden durch Finanzierungsinstrumente finanziert.

(5) Maßnahmen mit Synergien zwischen den Sektoren, die einen Beitrag zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse leisten, die nach mindestens zwei der in Artikel 2 Nummer 1 genannten Verordnungen förderfähig sind, sind nur dann durch eine finanzielle Unterstützung nach der vorliegenden Verordnung zum Zwecke von Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen, die mehrere Sektoren betreffen, gemäß Artikel 17 Absatz 7 förderfähig, wenn die Komponenten und Kosten einer solchen Maßnahme deutlich nach Sektoren im Sinne der Absätze 2, 3 und 4 dieses Artikels getrennt werden können.

KAPITEL III

Finanzhilfen

Artikel 8

Formen der Finanzhilfe und förderfähige Kosten

(1) Finanzhilfen nach dieser Verordnung können in einer Form erfolgen, die in der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 vorgesehen ist.

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

(2) Unbeschadet der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012, können Ausgaben für Maßnahmen, die sich aus Vorhaben ergeben, die in das erste Mehrjahresprogramm und in die Jahresarbeitsprogramme aufgenommen wurden, ab dem 1. Januar 2014 förderfähig sein.

▼B

(3) Nur Ausgaben, die in Mitgliedstaaten getätigt wurden, können förderfähig sein, ausgenommen wenn das Vorhaben von gemeinsamem Interesse das Hoheitsgebiet von einem oder mehreren Drittländern einbezieht und die Maßnahme unerlässlich ist, um die Ziele des betreffenden Vorhabens zu erreichen.

(4) Die Kosten von Ausrüstungen und Infrastruktur, die vom Empfänger als Investitionsausgaben behandelt werden, können in ihrer Gesamtheit förderfähig sein.

(5) Ausgaben im Zusammenhang mit Umweltstudien bezüglich des Umweltschutzes und bezüglich der Einhaltung des einschlägigen Unionsrechts können förderfähig sein.

(6) Ausgaben im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken sind keine förderfähigen Kosten, mit Ausnahme der Mittel, die aus dem Kohäsionsfonds im Verkehrssektor gemäß einer Verordnung mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds, sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds übertragen wurden.

(7) Die förderfähigen Kosten umfassen die Mehrwertsteuer („MwSt“) gemäß Artikel 126 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012.

Bezüglich des vom Kohäsionsfonds übertragenen Betrags in Höhe von 11 305 500 000 EUR zur Ausgabe in Mitgliedstaaten, die mit Mitteln aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden können, gelten als Förderfähigkeitsregeln hinsichtlich der Mehrwertsteuer die für den Kohäsionsfonds anwendbaren Förderfähigkeitsregeln gemäß einer Verordnung mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds, sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds.

(8) Bestimmungen zur Förderfähigkeit von Kosten, die Empfängern entstehen, gelten analog auch für Kosten, die durchführenden Einrichtungen entstehen.

Artikel 9

Bedingungen für die Teilnahme

(1) Vorschläge werden von einem oder mehreren Mitgliedstaaten oder mit Zustimmung der betreffenden Mitgliedstaaten durch internationale Organisationen, gemeinsame Unternehmen oder öffentliche oder private Unternehmen oder Stellen, die in Mitgliedstaaten niedergelassen sind, eingereicht.

(2) Vorschläge können von Stellen vorgelegt werden, die nach geltendem nationalen Recht keine Rechtspersönlichkeit besitzen, sofern ihre Vertreter die Fähigkeit haben, rechtliche Verpflichtungen in ihrem Namen einzugehen, und Gewähr dafür bieten, dass die finanziellen Interessen der Union in gleichwertiger Weise wie im Fall von Rechtspersonen geschützt sind.

(3) Von natürlichen Personen eingereichte Vorschläge kommen für eine Förderung nicht in Betracht.

▼B

(4) Soweit es zur Erreichung der Ziele eines bestimmten Vorhabens von gemeinsamem Interesse erforderlich ist und soweit für ihre Teilnahme eine hinreichende Begründung vorliegt, können Drittländer und in Drittländern niedergelassene Stellen an Maßnahmen teilnehmen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse beitragen.

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

(5) Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogramme gemäß Artikel 17 können zusätzlich spezifische Bestimmungen zur Einreichung von Vorschlägen enthalten.

Artikel 10

Finanzierungssätze

(1) Außer in den in der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 genannten Fällen werden Vorschläge anhand von Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen ausgewählt, die auf den in Artikel 17 der vorliegenden Verordnung genannten Arbeitsprogrammen beruhen.

(2) Im Verkehrssektor beträgt die finanzielle Unterstützung der Union höchstens

a) hinsichtlich Finanzhilfen für Studien: 50 % der förderfähigen Kosten;

b) hinsichtlich Finanzhilfen für Arbeiten:

i) bei Eisenbahn- und Straßenverkehrsnetzen in denjenigen Mitgliedstaaten, die in ihrem Gebiet nicht über ein Eisenbahnnetz verfügen, oder in Mitgliedstaaten – oder in Teilen davon – mit einem isolierten Netz ohne Schienen-Ferngüterverkehr: 20 % der förderfähigen Kosten, wobei der Finanzierungssatz für Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen auf maximal 30 % und für Maßnahmen bezüglich grenzübergreifender Abschnitte und für Maßnahmen zur Verstärkung der Interoperabilität im Eisenbahnverkehr auf 40 % erhöht werden kann;

ii) bei Binnenwasserstraßen: 20 % der förderfähigen Kosten, wobei der Finanzierungssatz für Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen auf maximal 40 % und für Maßnahmen bezüglich grenzübergreifender Abschnitte auf maximal 40 % erhöht werden kann;

iii) bei Landverkehr, Anbindungen an und Entwicklung von multimodalen logistischen Plattformen einschließlich Anbindungen an Binnen- und Seehäfen und Flughäfen, sowie Entwicklung von Häfen: 20 % der förderfähigen Kosten;

iv) bei Maßnahmen zur Verringerung des Güterschienenverkehrslärms, unter anderem durch Nachrüstung vorhandenen Rollmaterials: 20 % der förderfähigen Kosten bis zu einer kombinierten Obergrenze von 1 % der in Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a genannten Haushaltsmittel;

▼B

v) für eine bessere Zugänglichkeit zu Verkehrsinfrastruktur für Menschen mit Behinderung: 30 % der förderfähigen Kosten für Anpassungsarbeiten, die 10 % der förderfähigen Gesamtarbeitskosten keinesfalls übersteigen dürfen;

vi) bei Maßnahmen zur Unterstützung neuer Technologien und der Innovation bei allen Verkehrsträgern: 20 % der förderfähigen Kosten;

vii) bei Maßnahmen zur Unterstützung grenzübergreifender Straßenabschnitte: 10 % der förderfähigen Kosten;

c) hinsichtlich Finanzhilfen für Telematiksysteme und -dienste:

i) bei landgestützten Komponenten des ERTMS, des SESAR Systems, der RIS und des VTMIS: 50 % der förderfähigen Kosten;

ii) bei landgestützten Komponenten des IVS für den Straßenverkehrssektor: 20 % der förderfähigen Kosten;

iii) bei bordseitigen Komponenten des ERTMS: 50 % der förderfähigen Kosten;

iv) bei bordseitigen Komponenten des SESAR Systems, von RIS, VTMIS und IVS für den Straßenverkehrssektor: 20 % der förderfähigen Kosten bis zu einer kombinierten Obergrenze von 5 % der in Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a genannten Haushaltsmittel;

v) bei Maßnahmen zur Unterstützung der Entwicklung von Meeresautobahnen: 30 % der förderfähigen Kosten.

Die Kommission schafft Voraussetzungen, die der Entwicklung von Vorhaben in Bezug auf Meeresautobahnen mit Drittländern zuträglich sind;

vi) bei anderen als den unter den Ziffern i bis iv genannten Telematiksystemen, Güterverkehrsdiensten und sicheren Parkplätzen im Kernstraßennetz: 20 % der förderfähigen Kosten.

(3) Im Energiesektor beträgt die finanzielle Unterstützung der Union höchstens 50 % der förderfähigen Kosten von Studien und/oder Arbeiten. Die Finanzierungssätze können für Maßnahmen, die 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 % erhöht werden.

(4) Im Telekommunikationssektor beträgt die finanzielle Unterstützung der Union höchstens

a) bei Maßnahmen im Bereich generischer Dienste: 75 % der förderfähigen Kosten;

b) bei horizontalen Maßnahmen einschließlich Infrastrukturkartierung, Twinning-Maßnahmen und technischer Hilfeleistung: 75 % der förderfähigen Kosten.

▼B

Kerndienstplattformen sind typischerweise durch Vergabe öffentlicher Aufträge zu finanzieren. In Ausnahmefällen können sie – unbeschadet des Grundsatzes der Kofinanzierung – durch eine Finanzhilfe von bis zu 100 % der förderfähigen Kosten finanziert werden.

(5) Die Finanzierungssätze können für Maßnahmen, die Synergien zwischen mindestens zwei der durch die CEF erfassten Sektoren mit sich bringen, um bis zu 10 Prozentpunkte gegenüber den in den Absätzen 2, 3 und 4 vorgesehenen Prozentsätzen angehoben werden. Diese Anhebung gilt nicht für in Artikel 11 genannte Finanzierungssätze.

(6) Der Betrag der finanziellen Unterstützung für die ausgewählten Maßnahmen wird auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse eines jeden Projekts, der verfügbaren Haushaltsmittel der Union und der angestrebten möglichst großen Hebelwirkung der Unionsmittel angepasst.

Artikel 11

Spezifische Aufrufe für vom Kohäsionsfonds im Verkehrssektor übertragene Mittel

(1) Bezüglich des Betrags in Höhe von 11 305 500 000 EUR, der aus dem Kohäsionsfonds übertragen wird und ausschließlich in den Mitgliedstaaten auszugeben ist, die mit Mitteln aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden können, erfolgen spezifische Aufrufe für Vorhaben zur Schaffung des Kernnetzes oder für in Teil I von Anhang I festgelegte Vorhaben und horizontale Prioritäten ausschließlich in Mitgliedstaaten, die mit Mitteln aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden können.

(2) Die nach dieser Verordnung für den Verkehrssektor geltenden Bestimmungen gelten ebenfalls für solche spezifischen Aufrufe. Bis zum 31. Dezember 2016 wird bei der Auswahl der förderfähigen Vorhaben den nationalen Zuweisungen im Rahmen des Kohäsionsfonds Rechnung getragen. Die der CEF übertragenen Mittel, die nicht für Verkehrsinfrastrukturvorhaben gebunden sind, werden mit Wirkung vom 1. Januar 2017 allen Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt, die mit Mitteln aus dem Kohäsionsfonds zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben gemäß dieser Verordnung gefördert werden können.

(3) Zur Unterstützung von Mitgliedstaaten, die mit Mittel aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden können und die möglicherweise Schwierigkeiten bei der Gestaltung eines ausgereiften und/oder qualitativ hochwertigen Vorhabens, das jedoch einen ausreichenden Mehrwert für die Union hat, gegenüberstehen, muss den programmunterstützenden Maßnahmen besondere Beachtung zukommen, mit denen die Stärkung der institutionellen Kapazität und der Effizienz der öffentlichen Verwaltung und des Staatsdienstes mit Bezug auf die Entwicklung und Durchführung der Vorhaben, die in Teil I von Anhang I aufgelistet sind, angestrebt wird. Zur Sicherstellung der größtmöglichen Ausschöpfung der zugewiesenen Mittel in allen Mitgliedstaaten, die mit Mitteln aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden können, kann die Kommission zusätzliche Aufrufe veranlassen.

(4) Der aus dem Kohäsionsfonds übertragene Betrag in Höhe von 11 305 500 000 EUR kann erst ab dem 1. Januar 2017 zur Bindung von Haushaltsmitteln für Finanzierungsinstrumente nach dieser Verordnung verwendet werden. Ab diesem Datum kann der aus dem Kohäsionsfonds übertragene Betrag in Höhe von 11 305 500 000 EUR zur Bindung von Haushaltsmitteln für Vorhaben verwendet werden, für die von den beauftragten Einrichtungen bereits vertragliche Verpflichtungen eingegangen wurden.

▼B

(5) Unbeschadet des Artikels 10 sind die Finanzierungshöchstsätze bezüglich des vom Kohäsionsfonds übertragenen Betrags in Höhe von 11 305 500 000 EUR zur Ausgabe ausschließlich in Mitgliedstaaten, die mit Mitteln aus dem Kohäsionsfonds gefördert werden können, die für den Kohäsionsfonds anwendbaren Finanzierungshöchstsätze gemäß einer Verordnung mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds, sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds für Folgendes:

a) Maßnahmen hinsichtlich Finanzhilfen für Studien;

b) Maßnahmen hinsichtlich Finanzhilfen für Arbeiten:

   i) bei Eisenbahn und Binnenwasserstraßen;

   ii) bei Maßnahmen zur Unterstützung grenzübergreifender Straßenabschnitte und – in den Mitgliedstaaten, die über kein Eisenbahnnetz verfügen – des TEN-V-Straßennetzes;

   iii) Maßnahmen für den Landverkehr bei Verbindungen mit multimodalen Logistikplattfomen und der Entwicklung solcher Plattformen, einschließlich Verbindungen mit Binnen- und Seehäfen sowie Flughäfen, einschließlich Vorrichtungen zur automatischen Änderung der Spurweite, und der Entwicklung von Häfen einschließlich Eisbrecher-Kapazitäten, sowie von Anschlusspunkten, wobei ein besonderes Augenmerk auf Bahnverbindungen zu richten ist, ausgenommen in den Mitgliedstaaten, die über kein Eisenbahnnetz verfügen;

c) Maßnahmen hinsichtlich Finanzhilfen für Telematiksysteme und -dienste:

   i) beim ERTMS, bei den RIS und beim VTMIS, dem SESAR System und dem IVS für den Straßenbereich;

   ii) bei sonstigen Telematiksystemen;

   iii) bei Maßnahmen zur Unterstützung der Entwicklung von Meeresautobahnen;

d) Maßnahmen hinsichtlich Finanzhilfen zur Förderung neuer Technologien und zur Innovationsförderung für alle Verkehrsträger.

Artikel 12

Streichung, Herabsetzung, Aussetzung und Einstellung der Finanzhilfe

(1) Die Kommission streicht – außer in hinreichend begründeten Fällen – die finanzielle Unterstützung für Studien, die nicht innerhalb eines Jahres nach dem in den Bedingungen für die Bewilligung der finanziellen Unterstützung genannten Anfangstermin angelaufen sind, und für alle anderen gemäß dieser Verordnung förderfähigen Maßnahmen, die nicht innerhalb von zwei Jahren nach diesem Termin angelaufen sind.

▼B

(2) Die Kommission kann die finanzielle Unterstützung gemäß den Bedingungen der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 oder nach einer Bewertung des Projektfortschritts aussetzen, herabsetzen, zurückfordern oder einstellen, insbesondere in dem Fall, dass größere Verzögerungen bei der Durchführung der Maßnahme aufgetreten sind.

(3) Die Kommission kann die vollständige oder teilweise Rückzahlung der gewährten finanziellen Unterstützung verlangen, falls zwei Jahre nach dem in den Bedingungen für die Bewilligung der finanziellen Unterstützung genannten Fertigstellungstermin die Durchführung der Maßnahme, für die die finanzielle Unterstützung gewährt wurde, noch nicht abgeschlossen ist.

(4) Bevor die Kommission einen der in den Absätzen 1, 2 und 3 dieses Artikels vorgesehenen Beschlüsse fasst, prüft sie eingehend den jeweiligen Fall in Abstimmung mit den in Artikel 6 Absatz 3 jeweils genannten Einrichtungen und hört die betroffenen Empfänger an, so dass diese innerhalb einer angemessenen Frist Stellung nehmen können. Im Anschluss an die Halbzeitbewertung übermittelt sie dem Europäischen Parlament und dem Rat alle Beschlüsse, die bei der Annahme der Jahresarbeitsprogramme gemäß Artikel 17 gefasst wurden.

KAPITEL IV

Vergabe öffentlicher Aufträge

Artikel 13

Vergabe öffentlicher Aufträge

(1) Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge, die von der Kommission oder einer der in Artikel 6 Absatz 3 genannten Einrichtungen im eigenen Namen oder gemeinsam mit Mitgliedstaaten durchgeführt werden können,

a) spezifische Bedingungen vorsehen, wie den Ort der Leistung der Tätigkeiten, die Gegenstand des öffentlichen Auftrags sind, wenn solche Bedingungen durch die Ziele der Maßnahmen begründet sind und solche Bedingungen nicht gegen die Grundsätze der Union und der Mitgliedstaaten für die Vergabe öffentliche Aufträge verstoßen;

b) die mehrseitige Vergabe von Aufträgen im Rahmen desselben Verfahrens („mehrseitige Beschaffung“) genehmigen.

(2) Wenn dies begründet und für die Durchführung der Maßnahmen erforderlich ist, kann Absatz 1 auch auf Vergabeverfahren angewendet werden, die von Empfängern von Finanzhilfen durchgeführt werden.

KAPITEL V

FINANZIERUNGSINSTRUMENTE

Artikel 14

Arten von Finanzierungsinstrumenten

(1) Finanzierungsinstrumente, die gemäß Titel VIII der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 eingerichtet wurden, können verwendet werden, um Stellen, die Maßnahmen als Beitrag zu Vorhaben von

▼B

gemeinsamem Interesse gemäß der Definition in den Verordnungen (EU) Nr. 1315/2013 und (EU) Nr. 347/2013 und in einer Verordnung über Leitlinien für transeuropäische Netze im Bereich der Telekommunikationsinfrastruktur und zur Erreichung der Ziele dieser Vorhaben durchführen, den Zugang zu einer Finanzierung zu erleichtern. Die Finanzierungsinstrumente werden auf Vorabbewertungen von Marktunzulänglichkeiten oder suboptimalen Investitionsbedingungen und Investitionserfordernisse gestützt. Die wichtigsten Bestimmungen, Bedingungen und Verfahren in Bezug auf jedes Finanzierungsinstrument sind in Teil III von Anhang I der vorliegenden Verordnung niedergelegt.

(2) Der aus dem Gesamthaushalt der Union zu den Finanzierungsinstrumenten geleistete Beitrag darf insgesamt 10 % der Gesamtfinanzausstattung der CEF gemäß Artikel 5 Absatz 1 nicht übersteigen.

(3) Alle Finanzierungsinstrumente, die nach der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 eingerichtet wurden, und das Risikoteilungsinstrument für Projektanleihen, das nach dem Beschluss Nr. 1639/2006/EG eingerichtet wurde, können gegebenenfalls nach vorheriger Bewertung gemeinsam mit den im Rahmen der vorliegenden Verordnung eingerichteten Finanzierungsinstrumenten zusammengeführt werden.

Das Zusammenführen von Projektanleihen erfolgt vorbehaltlich des Zwischenberichts, der gemäß der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 und dem Beschluss Nr. 1639/2006/EG im zweiten Halbjahr 2013 zu erstellen ist. Die Projektanleiheninitiative wird in den Jahren 2014 und 2015 mit einer auf 230 000 000 EUR festgelegten Obergrenze schrittweise anlaufen. Die vollständige Durchführung der Initiative erfolgt vorbehaltlich einer im Jahr 2015 durchzuführenden unabhängigen umfassenden Bewertung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 und dem Beschluss Nr. 1639/2006/EG. Anhand dieser Bewertung und unter Berücksichtigung aller Optionen schlägt die Kommission gegebenenfalls geeignete Änderungen der Regelungen, einschließlich legislativer Änderungen, vor, insbesondere wenn die prognostizierte Marktakzeptanz nicht zufriedenstellend sein sollte oder falls ausreichend andere Quellen der langfristigen Fremdfinanzierung zur Verfügung stehen sollten.

(4) Zur Verwendung können folgende Finanzierungsinstrumente kommen:

a) Eigenkapitalinstrumente, wie Investmentfonds mit dem Schwerpunkt auf der Bereitstellung von Risikokapital für Maßnahmen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse beitragen;

b) Darlehen und/oder Bürgschaften, die durch Risikoteilungsinstrumente gestützt werden, einschließlich Kreditverbesserungsmechanismen für Projektanleihen (durch Unterstützung einzelner Vorhaben oder Projektpakete), die von einer Finanzinstitution aus eigenen Mitteln mit einem Beitrag der Union für die Bereitstellung und/oder Zuweisung von Kapital ausgegeben werden.

Artikel 15

Bedingungen für die finanzielle Unterstützung durch Finanzierungsinstrumente

(1) Mit Finanzierungsinstrumenten unterstützte Maßnahmen werden auf der Grundlage ihres Reifegrads ausgewählt und müssen eine sektorale Diversifizierung im Einklang mit den Artikeln 3 und 4 sowie eine ausgewogene geografische Verteilung auf die Mitgliedstaaten aufweisen. Sie müssen

▼B

a) europäischen Mehrwert erbringen,

b) den Zielen der Strategie Europa 2020 entsprechen,

c) im Hinblick auf die Unterstützung durch die Union eine Hebelwirkung aufweisen, d. h. durch sie soll eine Gesamtinvestition erzielt werden, die den Beitrag der Union entsprechend den vorab festgelegten Indikatoren übersteigt.

(2) Die Union, jeder Mitgliedstaat oder andere Investoren können eine finanzielle Unterstützung zusätzlich zu Beiträgen bereitstellen, die durch die Verwendung von Finanzierungsinstrumenten aufgebracht wurden, sofern die Kommission etwaigen Änderungen der Kriterien für die Förderfähigkeit von Maßnahmen und/oder der Investitionsstrategie des Instruments zustimmt, die aufgrund des zusätzlichen Beitrags gegebenenfalls erforderlich sind.

(3) Mit den Finanzierungsinstrumenten ist eine Verstärkung der Multiplikatorwirkung der Ausgaben der Union anzustreben, indem zusätzliche Mittel von privaten Investoren mobilisiert werden. Die Finanzierungsinstrumente können annehmbare Renditen generieren, um die Ziele der anderen Partner oder Investoren zu erfüllen, während gleichzeitig angestrebt wird, den Wert der mit Haushaltsmitteln der Union bereitgestellten Vermögenswerte zu bewahren.

(4) Die Finanzierungsinstrumente gemäß dieser Verordnung können mit Finanzhilfen kombiniert werden, die mit Haushaltsmitteln der Union finanziert werden.

(5) Die Kommission kann in den in Artikel 17 aufgeführten Arbeitsprogrammen in Anbetracht der spezifischen Anforderungen der Sektoren Verkehr, Telekommunikation und Energie zusätzliche Bedingungen festlegen.

Artikel 16

Maßnahmen in Drittländern

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

KAPITEL VI

Programmplanung, Durchführung und Kontrolle

Artikel 17

Mehrjahres- und/oder Jahresarbeitsprogramme

(1) Die Kommission nimmt mittels Durchführungsrechtsakten für den Verkehrs-, Telekom-munikations- und Energiesektor jeweils Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogramme an. Die Kommission kann auch Mehrjahres- und Jahresarbeitsprogramme annehmen, die für mehr als einen Sektor gelten. Die betreffenden Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren des Artikels 25 Absatz 2 erlassen.

(2) Die Kommission überprüft die Mehrjahresarbeitsprogramme mindestens zur Halbzeit. Falls erforderlich ändert sie das Mehrjahresarbeitsprogramm durch einen Durchführungsrechtsakt. Die betreffenden Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren des Artikels 25 Absatz 2 erlassen.

▼B

(3) Die Kommission nimmt für in Teil I des Anhangs I aufgeführte Vorhaben von gemeinsamem Interesse Mehrjahresarbeitsprogramme für den Verkehrssektor an.

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

Für die Programmplanung der Mitgliedstaaten sind die in Teil I von Anhang I aufgeführten Vorhaben nicht bindend. Die Entscheidung, diese Vorhaben durchzuführen, fällt in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten und ist von der Verfügbarkeit öffentlicher Mittel und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit der Vorhaben gemäß Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 abhängig.

(4) Die Kommission nimmt die Jahresarbeitsprogramme in den Verkehrs-, Telekommunikations- und Energiesektoren für Vorhaben von gemeinsamem Interesse an, die nicht in den Mehrjahresarbeitsprogrammen enthalten sind.

(5) Die Kommission bestimmt bei der Annahme der Mehrjahresarbeitsprogramme und sektorbezogenen Jahresarbeitsprogramme die Auswahl- und Zuschlagskriterien gemäß den Zielen und Prioritäten, die in Artikel 3 und 4 der vorliegenden Verordnung und in den Verordnungen (EU) Nr. 1315/2013 und (EU) Nr. 347/2013 oder in einer Verordnung über Leitlinien für transeuropäische Netze im Bereich der Telekommunikationsinfrastruktur festgelegt sind. Bei der Festlegung der Zuschlagskriterien berücksichtigt die Kommission die in Teil V von Anhang I dieser Verordnung niedergelegten allgemeinen Vorgaben.

(6) Im Energiesektor wird in den beiden ersten Jahresarbeitsprogrammen Vorhaben von gemeinsamem Interesse und dazugehörigen Maßnahmen Vorrang eingeräumt, mit denen die Isolation im Energiebereich beendet und Energieengpässe beseitigt werden sollen und die auf die Vollendung des Energiebinnenmarkts abzielen.

(7) Die Arbeitsprogramme werden so koordiniert, dass Synergien zwischen den Sektoren Verkehr, Energie und Telekommunikation genutzt werden, insbesondere auf Gebieten wie intelligente Energienetze, Elektromobilität, intelligente und nachhaltige Verkehrssysteme, gemeinsame Wegerechte oder Kopplung der Infrastrukturen. Die Kommission nimmt mindestens einen Aufruf zur Einreichung von Vorschlägen, die mehrere Sektoren betreffen, für Maßnahmen an, die gemäß Artikel 7 Absatz 5 förderfähig sind, wobei die Mittelzuweisungen für jeden Sektor entsprechend dem Anteil eines jeden Sektors an den förderfähigen Kosten der für eine Finanzierung im Rahmen der CEF ausgewählten Maßnahmen gewichtet werden.

Artikel 18

Gewährung der finanziellen Unterstützung durch die Union

(1) Nach jedem Aufruf zur Einreichung von Vorschlägen auf der Grundlage eines Mehrjahres- oder Jahresarbeitsprogramms gemäß Artikel 17 entscheidet die Kommission nach dem in Artikel 25 genannten Prüfverfahren über die Höhe der finanziellen Unterstützung, die für die ausgewählten Vorhaben oder Teilvorhaben gewährt werden. Die Kommission legt die Durchführungsbedingungen und -modalitäten fest.

▼B

(2) Die Kommission benachrichtigt die Empfänger und die betreffenden Mitgliedstaaten über die Gewährung finanzieller Unterstützung.

Artikel 19

Jahrestranchen

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

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

Artikel 20

Übertragung der jährlichen Mittel

Mittel, die am Ende des Haushaltsjahrs, für das sie in den Haushaltsplan eingestellt wurden, nicht verwendet worden sind, werden gemäß der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 auf das Folgejahr übertragen.

Artikel 21

Delegierte Rechtsakte

(1) Vorbehaltlich der Billigung des betroffenen Mitgliedstaats bzw. der betroffenen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 172 Absatz 2 AEUV wird die Kommission ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 dieser Verordnung bezüglich der Änderung von Teil I von Anhang I dieser Verordnung zu erlassen, um den wechselnden Finanzierungsprioritäten bei den transeuropäischen Netzen und den Änderungen in Bezug auf Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 festgelegt sind, Rechnung zu tragen. Bei der Änderung von Teil I von Anhang I dieser Verordnung gewährleistet die Kommission, dass

a) die Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 wahrscheinlich ganz oder teilweise im Rahmen des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014-2020 verwirklicht werden;

b) die Änderungen den Kriterien für die Förderfähigkeit gemäß Artikel 7 dieser Verordnung genügen;

c) hinsichtlich Teil I von Anhang I dieser Verordnung alle Abschnitte Infrastrukturvorhaben umfassen, die zu ihrer Verwirklichung in ein Mehrjahresarbeitsprogramm gemäß Artikel 17 Absatz 3 dieser Verordnung einbezogen werden müssen, ohne dass eine Anpassung der Kernnetzkorridore vorgenommen wird.

▼B

(2) Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 dieser Verordnung bezüglich der Änderung der in Teil III von Anhang I dieser Verordnung niedergelegten wichtigsten Bestimmungen, Bedingungen und Verfahren für den Beitrag der Union zu jedem nach dem Fremdkapitalrahmen oder dem Beteiligungsrahmen gemäß Teil III von Anhang I eingerichteten Finanzierungsinstrument zu erlassen, um den Ergebnissen des Zwischenberichts und der unabhängigen umfassenden Bewertung der Pilotphase der Initiative „Europa-2020-Projektanleihen“zu entsprechen, die gemäß dem Beschluss Nr. 1639/2006/EG und der Verordnung (EG) Nr. 680/2007 eingerichtet wurde und um den sich ändernden Marktbedingungen im Hinblick auf die Optimierung der Gestaltung und Durchführung der Finanzierungsinstrumente nach dieser Verordnung Rechnung zu tragen.

Nimmt die Kommission in den in Unterabsatz 1 genannten Fällen eine Änderung von Teil III von Anhang I dieser Verordnung vor, so gewährleistet sie jederzeit Folgendes:

a) die Änderungen werden im Einklang mit den in der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 festgelegten Anforderungen, einschließlich der Ex-ante-Bewertung nach deren Artikel 140 Absatz 2 Buchstabe f, vorgenommen, und

b) die Änderungen beschränken sich auf:

   i) die Änderung des Schwellenwerts für die Finanzierung über nachrangiges Fremdkapital gemäß dem Teil III Abschnitt I Nummer 1 Buchstaben a und b von Anhang I dieser Verordnung mit dem Ziel einer sektoralen Diversifizierung und einer ausgewogenen geografischen Verteilung auf die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 15;

   ii) die Änderung des Schwellenwerts für die Finanzierung über vorrangiges Fremdkapital gemäß Teil III Abschnitt I Nummer 1 Buchstabe a von Anhang I dieser Verordnung mit dem Ziel einer sektoralen Diversifizierung und einer ausgewogenen geografischen Verteilung auf die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 15;

   iii) die Kombination mit anderen Finanzierungsquellen gemäß Teil III Abschnitt I Nummer 3 und Abschnitt II Nummer 3 von Anhang I;

   iv) die Auswahl beauftragter Einrichtungen gemäß Teil III Abschnitt I Nummer 4 und Abschnitt II Nummer 4 von Anhang I und

   v) die Preisfestsetzung, Risiko- und Einnahmenteilung gemäß Teil III Abschnitt I Nummer 6 und Abschnitt II Nummer 6 von Anhang I.

(3) Für den Verkehrssektor wird die Kommission im Rahmen der allgemeinen Ziele gemäß Artikel 3 und der sektorspezifischen Ziele gemäß Artikel 4 Absatz 2 ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 zu erlassen, in denen die Förderprioritäten im Einzelnen festgelegt werden, die sich in den in Artikel 17 genannten Arbeitsprogrammen für die Laufzeit der CEF in Bezug auf die förderfähigen Maßnahmen nach Artikel 7 Absatz 2 widerspiegeln müssen. Die Kommission erlässt bis zum 22. Dezember 2014 einen entsprechenden delegierten Rechtsakt.

(4) Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 zu erlassen, um die in Artikel 14 Absatz 2 festgelegte Obergrenze auf 20 % anzuheben, sofern die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

▼B

i) es liegt eine positive Bewertung der 2015 durchgeführten Pilotphase der Projektanleiheninitiative vor, und

ii) die Inanspruchnahme von Finanzierungsinstrumenten übersteigt 8 % der im Rahmen von Vorhaben eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen.

(5) Für den Fall, dass es sich als notwendig erweist, von den Zuweisungen für ein verkehrssektorspezifisches Ziel um mehr als fünf Prozentpunkte abzuweichen, wird die Kommission ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 im Hinblick auf die Änderung der in Teil IV von Anhang I festgelegten Richtprozentsätze zu erlassen.

(6) Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 im Hinblick auf die Änderung der Liste der allgemeinen Vorgaben in Teil V von Anhang I, die bei der Festlegung der Vergabekriterien zu berücksichtigen sind, zu erlassen, um der Halbzeitbewertung dieser Verordnung oder den aus der Anwendung dieser Verordnung gezogenen Schlüssen Rechnung zu tragen. Dies erfolgt in Übereinstimmung mit den entsprechenden sektorspezifischen Leitlinien.

Artikel 22

Verantwortlichkeiten der Empfänger und Mitgliedstaaten

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

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

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission jährlich, soweit anwendbar mittels eines interaktiven geografischen und technischen Informationssystems über die Fortschritte bei der Durchführung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse und der hierfür getätigten Investitionen, einschließlich des Betrags der für das Erreichen der Klimaschutzziele verwendeten Unterstützung. Auf dieser Grundlage veröffentlicht die Kommission Informationen über die einzelnen Vorhaben im Rahmen der CEF und aktualisiert diese Informationen mindestens einmal jährlich.

Artikel 23

Einhaltung der Politik und des Rechts der Europäischen Union

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

▼B

Artikel 24

Schutz der finanziellen Interessen der Union

(1) Die Kommission gewährleistet bei der Durchführung der nach dieser Verordnung finanzierten Maßnahmen den Schutz der finanziellen Interessen der Union durch geeignete Präventivmaßnahmen gegen Betrug, Korruption und sonstige rechtswidrige Handlungen, durch wirksame Kontrollen und – bei Feststellung von Unregelmäßigkeiten – Wiedereinziehung zu Unrecht gezahlter Beträge sowie gegebenenfalls durch wirksame, angemessene und abschreckende administrative und finanzielle Sanktionen.

(2) Die Kommission oder ihre Vertreter und der Rechnungshof sind befugt, die Tätigkeiten von allen Empfängern, durchführenden Stellen, Auftragnehmern und Unterauftragnehmern, die Unionsmittel gemäß dieser Verordnung erhalten haben, anhand von Unterlagen sowie Kontrollen vor Ort zu prüfen.

(3) Das Europäische Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF) kann gemäß den Vorschriften und Verfahren, die in der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] und in der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 des Rates [2] niedergelegt sind, Untersuchungen einschließlich Kontrollen und Überprüfungen vor Ort durchführen, um festzustellen, ob im Zusammenhang mit einer Finanzhilfevereinbarung, einem Finanzhilfebeschluss oder einem gemäß dieser Verordnung finanzierten Vertrag ein Betrugs- oder Korruptionsdelikt oder eine sonstige rechtswidrige Handlung, die die finanziellen Interessen der Union beeinträchtigt, vorliegt.

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

TITEL II

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 25

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird vom CEF-Koordinierungsausschuss unterstützt. Der Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

---

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

[2] Verordnung (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).

▼B

(3) Der Ausschuss gewährleistet eine horizontale Übersicht über die in Artikel 17 genannten Arbeitsprogramme, um sicherzustellen, dass diese kohärent sind und dass Synergien zwischen den Verkehrs-, Telekommunikations- und Energie-Sektoren ermittelt, genutzt und bewertet werden. Er bemüht sich insbesondere darum, diese Arbeitsprogramme im Hinblick darauf zu koordinieren, dass Aufrufe zur Einreichung von Vorschlägen, die mehrere Sektoren betreffen, ermöglicht werden.

Artikel 26

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 21 wird der Kommission vom 1. Januar 2014 bis 31. Dezember 2020 übertragen.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 21 kann vom Europäischen Parlament oder dem Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft getretenen sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 21 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 27

Bewertung

(1) Im Hinblick auf eine Entscheidung zur Verlängerung, Änderung oder Aussetzung der Maßnahmen bereitet die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den betreffenden Empfängern spätestens bis zum 31. Dezember 2017 einen dem Europäischen Parlament und dem Rat vorzulegenden Bewertungsbericht über das Erreichen der Ziele aller Maßnahmen (hinsichtlich der Ergebnisse und Auswirkungen), über die Effizienz des Mitteleinsatzes und den europäischen Mehrwert der CEF vor. Gegenstand der Bewertung sind zudem das Vereinfachungspotenzial, die interne und externe Kohärenz der Maßnahmen, die weitere Relevanz aller Ziele und deren Beitrag zu den Prioritäten der Union eines intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums, einschließlich der Auswirkungen der Maßnahmen auf den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt ein. Der Bewertungsbericht enthält eine Beurteilung der von der Kommission bei der Verwaltung der CEF auf finanzieller, technischer und personeller Ebene erzielten Skalenerträge und gegebenenfalls der Gesamtzahl der Vorhaben, bei denen die Synergien zwischen den Sektoren genutzt wurden. Im Rahmen dieser Bewertung wird außerdem geprüft, wie die Finanzierungsinstrumente effizienter gestaltet werden können. Im Bewertungsbericht sind Bewertungsergebnisse zu den langfristigen Auswirkungen der Vorgängermaßnahmen zu berücksichtigen.

▼B

(2) Die CEF trägt der unabhängigen und umfassenden Bewertung der Europa-2020-Projektanleiheninitiative, die im Jahr 2015 durchzuführen ist, Rechnung. Auf der Grundlage dieser Bewertung beurteilen die Kommission und die Mitgliedstaaten die Relevanz der Europa-2020-Projektanleiheninitiative sowie ihre Wirksamkeit im Hinblick auf die Steigerung des Investitionsvolumens bei vorrangigen Vorhaben und die Verbesserung des Wirkungsgrades der Ausgaben der Union.

(3) Die Kommission nimmt eine Ex-post-Bewertung in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und Empfängern vor. Die Ex-post-Bewertung prüft die Wirksamkeit und Effizienz der CEF und ihre Auswirkungen auf den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt sowie ihren Beitrag zu den Prioritäten der Union eines intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums und Umfang und Ergebnisse der für das Erreichen der Klimaschutzziele eingesetzten Unterstützung.

(4) Bei Bewertungen ist der an den Leistungsindikatoren gemäß Artikel 3 und 4 gemessene Fortschritt zu berücksichtigen.

(5) Die Kommission übermittelt die Schlussfolgerungen dieser Bewertungen dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen.

(6) Die Kommission und die Mitgliedstaaten können mit Unterstützung anderer möglicher Empfänger eine Bewertung der Durchführungsmodalitäten der Vorhaben sowie der Auswirkungen ihrer Durchführung vornehmen, um zu beurteilen, ob die Ziele, einschließlich der umweltbezogenen Ziele, erreicht worden sind.

(7) Die Kommission kann einen von einem Vorhaben von gemeinsamem Interesse betroffenen Mitgliedstaat auffordern, eine spezifische Bewertung der Maßnahmen und verbundenen Vorhaben, die im Rahmen dieser Verordnung gefördert werden, vorzunehmen oder ihr gegebenenfalls die für eine Bewertung solcher Vorhaben erforderlichen Informationen und die erforderliche Unterstützung zur Verfügung zu stellen.

Artikel 28

Information, Kommunikation und Publizität

(1) Die betreffenden Empfänger und gegebenenfalls die betreffenden Mitgliedstaaten stellen sicher, dass den im Rahmen dieser Verordnung gewährten Hilfen eine angemessene Publizität und Transparenz zuteil wird, damit die Öffentlichkeit über die Rolle der Union bei der Durchführung der Vorhaben informiert wird.

(2) Die Kommission führt Maßnahmen zur Information und Kommunikation über die Vorhaben und Ergebnisse der CEF durch. Mittel, die für Kommunikationsmaßnahmen nach Artikel 5 Absatz 2 dieser Verordnung zugewiesen werden, tragen zur institutionellen Kommunikation über die politischen Prioritäten der Union bei, soweit sie mit den in Artikel 3 genannten allgemeinen Zielen dieser Verordnung in Zusammenhang stehen.

▼B

Artikel 29

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010

Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 wird wie folgt geändert:

Der Anhang der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 wird durch den Anhang II der vorliegenden Verordnung ersetzt. Folglich werden die überarbeiteten Schienengüterverkehrskorridore weiterhin den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 unterworfen.

Artikel 30

Übergangsbestimmungen

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

Artikel 31

Aufhebung

Unbeschadet des Artikels 30 dieser Verordnung werden die Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010 mit Wirkung vom 1. Januar 2014 aufgehoben.

Artikel 32

Inkrafttreten

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

Sie gilt ab dem 1. Januar 2014.

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

▼B

ANHANG I

TEIL I

LISTE DER VORERMITTELTEN VORHABEN IM KERNNETZ IM VERKEHRSSEKTOR

1. **Horizontale Prioritäten**

Innovatives Management & Dienstleistungen	Einheitlicher europäischer Luftraum – SESAR System
Innovatives Management & Dienstleistungen	Telematiksysteme für Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsverkehr sowie Wasserfahrzeuge (ITS, ERTMS, RIS und VTMIS)
Innovatives Management & Dienstleistungen	Seehäfen des Verkehrskernnetzes, Meeresautobahnen und Flughäfen, sichere und geschützte Infrastrukturen
Neue Technologien und Innovation	Neue Technologien und Innovation gemäß Artikel 33 Buchstaben a bis d der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013

2. **Kernnetzkorridore**

Ostsee – Adria

ANPASSUNG:

Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków

Gdańsk – Warszawa – Katowice

Katowice – Ostrava – Brno – Wien

Szczecin/Świnoujście – oznań – Wrocław – Ostrava

Katowice – Žilina – Bratislava – Wien

Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste

Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna

Graz – Maribor –Ljubljana – Koper/Trieste

VORERMITTELTE ABSCHNITTE EINSCHLIESSLICH VORHABEN:

Gdynia - Katowice	Eisenbahn	Arbeiten
Gdynia, Gdańsk	Häfen	Hafenanbindungen, (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen
Warszawa - Katowice	Eisenbahn	Arbeiten
Wroclaw – Poznań – Szczecin/Świnoujście	Eisenbahn	Arbeiten
Świnoujście, Szczecin	Hafen	Hafenanbindungen
Bielsko Biala – Žilina	Straßenverkehr	Arbeiten
Katowice - Ostrava - Brno - Wien & Katowice - Žilina - Bratislava - Wien	Eisenbahn	Arbeiten, insbesondere grenzübergreifende Abschnitte PL-CZ, CZ-AT, PL-SK und SK-AT, Bahnstrecke Brno-Přerov; (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen und Anbindungen Flughäfen - Eisenbahn

▼B

Wien - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia - Ravenna	Eisenbahn	teilweiser Bau neuer Strecken (Semmering-Basistunnel und Koralm-Bahnstrecke), Schienenmodernisierung; Arbeiten noch nicht abgeschlossen; (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen; Modernisierung der zweispurigen Verbindung zwischen Udine - Cervignano und Trieste
Graz - Maribor - Pragersko	Eisenbahn	Studien und Arbeiten für zweite Spur
Trieste, Venezia, Ravenna, Koper	Häfen	Hafenanbindungen, (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen

Nordsee – Ostsee

ANPASSUNG:

Helsinki – Tallinn – Rīga

Ventspils – Rīga

Rīga – Kaunas

Klaipėda – Kaunas – Vilnius

Kaunas – Warszawa

Grenze BY – Warszawa – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hamburg

Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Hannover

Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven

Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht

Utrecht – Amsterdam

Utrecht – Rotterdam – Antwerpen

Hannover – Köln – Antwerpen

VORERMITTELTE ABSCHNITTE EINSCHLIESSLICH VORHABEN:

Helsinki – Tallinn	Häfen, Meeresautobahnen	Hafenanbindungen, (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen und ihrer Anbindungen, Eisbrecher-Kapazitäten, Meeresautobahnen
Tallinn – Rīga– Kaunas – Warszawa	Eisenbahn	(detaillierte) Studien für neue, vollständig bezüglich UIC-Lichtraumprofil interoperable Strecke; Beginn der Arbeiten für die neue Strecke vor 2020; Modernisierung und neue Strecke auf Staatsgebiet PL; Anbindungen Eisenbahn – Flughäfen/Häfen, Schienen-Straßen-Terminals, Meeresautobahnen
Ventspils – Rīga	Eisenbahn	Modernisierung, Hafenanbindungen, Meeresautobahnen
Klaipėda – Kaunas	Eisenbahn	Modernisierung, Hafenanbindungen, Meeresautobahnen
Kaunas – Vilnius	Eisenbahn	Modernisierung, Anbindungen Flughäfen, Schienen-Straßen-Terminals

▼B

Via-Baltica-Korridor	Straßenverkehr	Arbeiten an grenzüberschreitenden Abschnitten (EE, LV, LT, PL)
Grenze BY – Warszawa – Poznań – Grenze DE	Eisenbahn	Arbeiten an bestehender Strecke, Studien für Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr
Grenze PL – Berlin – Hannover – Amsterdam/ Rotterdam	Eisenbahn	Studien und Modernisierung mehrerer Abschnitte (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlin)
Wilhelmshaven – Bremerhaven – Bremen	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Berlin – Magdeburg – Hannover, Mittellandkanal, westdeutsche Kanäle, Rhein, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	Binnenschifffahrt	Studien, Arbeiten zur Verbesserung der Schiffbarkeit und Modernisierung von Wasserstraßen und Schleusen
Schleusen Amsterdam & Amsterdam – Rijnkanaal	Binnenschifffahrt	Studien zu Schleusen noch nicht abgeschlossen; Hafen: Anbindungen (Studien und Arbeiten, einschließlich Modernisierung der Beatrix-Schleuse)

Mittelmeer

ANPASSUNG:

Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona

Sevilla – Bobadilla – Murcia

Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille/Lyon – Torino – Novara – Milano – Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest

Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – Grenze UA

VORERMITTELTE ABSCHNITTE EINSCHLIESSLICH VORHABEN:

Algeciras – Madrid	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen, Beginn der Arbeiten vor 2015, abzuschließen bis 2020
Sevilla – Antequera – Granada – Almería – Cartagena – Murcia – Alicante – Valencia	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Madrid – Zaragoza – Barcelona	Eisenbahn	Modernisierung bestehender Strecken (Spurweite, Neben- und Abstellgleise, Bahnsteige)
Valencia – Tarragona – Barcelona	Eisenbahn	Bau 2014 - 2020
Barcelona	Hafen	Anbindungen Eisenbahn an Hafen und Flughafen
Barcelona – Perpignan	Eisenbahn	grenzübergreifender Abschnitt, Arbeiten noch nicht abgeschlossen, neue Strecke fertiggestellt bis 2015, Modernisierung der bestehenden Strecke (Spurweite, Neben- und Abstellgleise, Bahnsteige)
Perpignan – Montpellier	Eisenbahn	Umgehung Nîmes – Montpellier Inbetriebnahme 2017, Montpellier – Perpignan 2020

▼B

Lyon	Eisenbahn	Entlastung der Engpässe Lyon: Studien und Arbeiten
Lyon – Avignon – Marseille	Eisenbahn	Modernisierung
Lyon – Torino	Eisenbahn	grenzübergreifender Abschnitt, Arbeiten Basistunnel; Studien und Arbeiten Zufahrtstrecken
Milano – Brescia	Eisenbahn	teilweise Modernisierung, teilweise neue Hochgeschwindigkeitsstrecke
Brescia – Venezia – Trieste	Eisenbahn	Beginn der Arbeiten an verschiedenen Abschnitten vor 2014 in Synergie mit Modernisierungsmaßnahmen, die in sich überschneidenden Abschnitten wie im Korridor Ostsee – Adria durchgeführt werden
Milano – Cremona – Mantova – Porto Levante/Venezia – Ravenna/ Trieste	Binnenschifffahrt	Studien und Arbeiten
Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	Binnenhäfen	Hafenanbindungen, (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen
Trieste – Divača	Eisenbahn	Studien und Teilmodernisierung noch nicht abgeschlossen; grenzübergreifender Abschnitt fertigzustellen nach 2020
Koper – Divača – Ljubljana – Pragersko	Eisenbahn	Studien und Modernisierung/teilweise neue Strecke
Rijeka – Zagreb – Budapest	Eisenbahn	Studien und Arbeiten (einschließlich Bau einer neuen Spur und einer zweiten Spur zwischen Rijeka und Grenze HU
Rijeka	Hafen	Modernisierung und Ausbau der Infrastruktur, Entwicklung multimodaler Plattformen und Anbindungen
Ljubljana – Zagreb	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Knoten Ljubljana	Eisenbahn	Eisenbahnknoten Ljubljana, einschließlich multimodale Plattform; Anbindung Eisenbahn – Flughafen
Pragersko – Zalalövö	Eisenbahn	grenzübergreifender Abschnitt: Studien, Beginn der Arbeiten vor 2020
Lendava – Letenye	Straßenverkehr	grenzübergreifend, Modernisierung
Boba – Székesfehérvár	Eisenbahn	Modernisierung
Budapest – Miskolc – Grenze UA	Eisenbahn	Modernisierung
Vásárosnamény – Grenze UA	Straßenverkehr	grenzübergreifend, Modernisierung

Orient/Östliches Mittelmeer

ANPASSUNG:

Hamburg – Berlin

Rostock – Berlin – Dresden

Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburg – Dresden

▼B

Dresden – Ústí nad Labem – Mělník/Praha - Kolín

Kolín – Pardubice – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Timişoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofia

Sofia – Plovdiv – Burgas

Plovdiv – Grenze TR

Sofia – Thessaloniki – Athína – Piraeus – Lemesos – Lefkosia

Athína – Patras/Igoumenitsa

VORERMITTELTE ABSCHNITTE EINSCHLIESSLICH VORHABEN:

Dresden - Praha	Eisenbahn	Studien für Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr
Praha	Eisenbahn	Modernisierung, Umgehung Güterverkehr; Anbindung Eisenbahn–Flughafen
Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	Binnenschifffahrt	Studien Elbe und Vltava, Arbeiten zur Verbesserung der Schiffbarkeit und Modernisierung
Schleusen Děčín	Binnenschifffahrt	Studien
Praha - Brno - Břeclav	Eisenbahn	Modernisierung, einschließlich des Eisenbahnknotens Brno und der multimodalen Plattform;
Břeclav – Bratislava	Eisenbahn	grenzübergreifend, Modernisierung
Bratislava – Hegyeshalom	Eisenbahn	grenzübergreifend, Modernisierung
Mosonmagyaróvár – Grenze SK	Straßenverkehr	grenzübergreifend, Modernisierung
Tata – Biatorbágy	Eisenbahn	Modernisierung
Budapest – Arad – Timişoara – Calafat	Eisenbahn	Modernisierung in HU fast abgeschlossen, in RO noch nicht abgeschlossen
Vidin – Sofia – Burgas – /Grenze TR Sofia – Thessaloniki – Athína/Piraeus	Eisenbahn	Studien und Arbeiten Vidin – Sofia – Thessaloniki – Athína; Modernisierung Sofia – Burgas-/Grenze TR
Vidin – Craiova	Straßenverkehr	grenzübergreifend, Modernisierung
Thessaloniki, Igoumenitsa	Hafen	Modernisierung und Ausbau der Infrastruktur, multimodale Anbindungen
Athína/Piraeus/Heraklion – Lemesos	Hafen, Meeresautobahnen	Hafenkapazität und multimodale Anbindungen
Lemesos – Lefkosia	Häfen, multimodale Plattformen	Modernisierung der modalen Anbindung einschließlich Südring Lefkosia, Studien und Arbeiten, Verkehrsmanagamentsysteme
Lefkosia – Larnaca	multimodale Plattformen	multimodale Anbindungen und Telematiksysteme

▼B

Patras	Hafen	Hafenanbindungen, (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen
Athína – Patras	Eisenbahn	Studien und Arbeiten, Hafenanbindungen

Skandinavien – Mittelmeer

ANPASSUNG:

Grenze RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Stockholm – Malmö

Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg

Malmö – København – Kolding/Lübeck – Hamburg – Hannover

Bremen – Hannover – Nürnberg

Rostock – Berlin – Leipzig – München

Nürnberg – München – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Firenze

Livorno/La Spezia - Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Valletta

Napoli – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – Valletta

VORERMITTELTE ABSCHNITTE EINSCHLIESSLICH VORHABEN:

Hamina/Kotka – Helsinki	Hafen, Eisenbahn	Hafenanbindungen, Modernisierung Eisenbahn, Eisbrecher-Kapazitäten
Helsinki	Eisenbahn	Anbindung Eisenbahn – Flughafen
Grenze RU – Helsinki	Eisenbahn	Arbeiten noch nicht abgeschlossen
Helsinki – Turku	Eisenbahn	Modernisierung
Turku/Naantali – Stockholm	Häfen, Meeresautobahnen	Hafenanbindungen, Eisbrecher-Kapazitäten
Stockholm – Malmö (Nordisches Dreieck)	Eisenbahn	Arbeiten auf bestimmten Abschnitten noch nicht abgeschlossen
Trelleborg – Malmö – Göteborg – Grenze NO	Eisenbahn, Hafen, Meeresautobahnen	Arbeiten, multimodale Plattformen und Hafen-Hinterland-Verbindungen
Fehmarn	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen, Bauarbeiten, feste Querung Fehmarnbelt ab 2015
København – Hamburg via Fehmarn: Anschlüsse	Eisenbahn	Anschlüsse DK bis 2020 abzuschließen, Anschlüsse DE in zwei Phasen abzuschließen: Elektrifizierung (eine Spur) und Abschluss der festen Querung; zwei Spuren sieben Jahre später
Rostock	Häfen, Meeresautobahnen	Anbindungen Häfen an Eisenbahn; schadstoffarme Fähren; Eisbrecher-Kapazitäten
Rostock – Berlin – Nürnberg	Eisenbahn	Studien und Modernisierung
Hamburg/Bremen – Hannover	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen

▼B

Halle – Leipzig – Nürnberg	Eisenbahn	Arbeiten noch nicht abgeschlossen, Abschluss bis 2017
München – Wörgl	Eisenbahn	Zugang zum Brenner-Basistunnel und grenzübergreifender Abschnitt: Studien
Brenner-Basistunnel	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Fortezza – Verona	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Napoli – Bari	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Napoli – Reggio Calabria	Eisenbahn	Modernisierung
Verona – Bologna	Eisenbahn	Modernisierung läuft
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	Häfen	Hafenanbindungen, (weitere) Entwicklung multimodaler Plattformen
Messina – Catania – Augusta/Palermo	Eisenbahn	Modernisierung (restliche Abschnitte)
Palermo/Taranto – Valletta/Marsaxlokk	Häfen, Meeresautobahnen	Hafenanbindungen
Valletta – Marsaxlokk	Hafen, Flughafen	Modernisierung der modalen Anbindung einschließlich Marsaxlokk – Luqa – Valletta
Bologna – Ancona	Eisenbahn	Modernisierung

Rheingebiet – Alpen

ANPASSUNG:

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

VORERMITTELTE ABSCHNITTE EINSCHLIESSLICH VORHABEN:

Genova	Hafen	Hafenanbindungen
Genova - Milano/Novara - Grenze CH	Eisenbahn	Studien; Beginn der Arbeiten vor 2020
Basel – Antwerpen/Rotterdam - Amsterdam	Binnenschifffahrt	Arbeiten zur Verbesserung der Schiffbarkeit
Karlsruhe - Basel	Eisenbahn	Arbeiten laufen
Frankfurt - Mannheim	Eisenbahn	Studien laufen
Liège	Eisenbahn	Schienenanbindung Hafen und Flughafen
Rotterdam – Zevenaar	Eisenbahn	Studien laufen, Modernisierung

▼B

Zevenaar - Emmerich - Oberhausen	Eisenbahn	Arbeiten laufen
Zeebrugge – Gent – Antwerpen - Grenze DE	Eisenbahn	Modernisierung

Atlantik

ANPASSUNG:

Algeciras – Bobadilla – Madrid

Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid

Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto

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

VORERMITTELTE ABSCHNITTE EINSCHLIESSLICH VORHABEN:

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

Nordsee – Mittelmeer

ANPASSUNG:

Belfast – Baile Átha Cliath/Dublin – Corcaigh/Cork

Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham

Birmingham – Felixstowe/London /Southampton

London – Lille – Brussel/Bruxelles

▼B

Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg

Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille

Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel

Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris

VORERMITTELTE ABSCHNITTE EINSCHLIESSLICH VORHABEN:

Corcaigh/Cork - Dublin - Baile Átha Cliath/Belfast	Eisenbahn	Studien und Arbeiten; Anschlüsse Baile Átha Cliath/Dublin (DART)
Belfast	Hafen, multimodale Verbindungen	Modernisierung
Glasgow – Edinburgh	Eisenbahn	Modernisierung
Manchester – Liverpool	Eisenbahn	Modernisierung und Elektrifizierung, einschließlich Northern Hub
Birmingham – Reading – Southampton	Eisenbahn	Modernisierung der Güterverkehrsstrecke
Baile Átha Cliath/Dublin, Corcaigh/Cork, Southampton	Häfen, Eisenbahn	Studien und Arbeiten in Bezug auf Hafenkapazität, Meeresautobahnen und Anbindungen
Dunkerque	Hafen	weitere Entwicklung multimodaler Plattformen und Anbindungen
Calais – Paris	Eisenbahn	Vorstudien
Bruxelles/Brussel	Eisenbahn	Studien und Arbeiten (Nord-Süd-Anbindung konventionell und Hochgeschwindigkeit)
Felixstowe – Midlands	Eisenbahn, Hafen, multimodale Plattformen	Modernisierung Eisenbahn, Hafenanbindungen und multimodale Plattformen
Maas, einschließlich Maaswerken	Binnenschifffahrt	Modernisierung
Albertkanaal/Kanal Bocholt-Herentals	Binnenschifffahrt	Modernisierung
Rhein-Schelde-Korridor Volkerak-Schleuse und Kreekrak-Schleuse, Krammer-Schleuse und Schleuse bei Hansweert	Binnenschifffahrt	Schleusen: Studien laufen
Terneuzen	Seeverkehr	Schleusen: Studien laufen; Arbeiten
Terneuzen – Gent	Binnenschifffahrt	Studien, Modernisierung
Zeebrugge	Hafen	Schleusen: Studien, Anbindungen (Studien und Arbeiten)
Antwerpen	Seeverkehr, Hafen, Eisenbahn	Schleusen: Studien laufen; Hafen: Anbindungen (einschließlich zweiter Schienenverkehrszugang zum Hafen von Antwerpen)
Rotterdam – Antwerpen	Eisenbahn	Modernisierung der Güterschienenverkehrsstrecke

▼B

Kanal Seine Nord; Seine – Escaut	Binnenschifffahrt	Studien und Arbeiten; Modernisierung einschließlich grenzüberschreitende und multimodale Verbindungen
Dunkerque – Lille	Binnenschifffahrt	Studien laufen
Antwerpen, Bruxelles/Brussel, Charleroi	Binnenschifffahrt	Modernisierung
Modernisierung Wasserstraßen in der Wallonie	Binnenschifffahrt	Studien, Modernisierung, intermodale Verbindungen
Bruxelles/Brussel – Luxembourg – Strasbourg	Eisenbahn	Arbeiten laufen
Antwerpen – Namur – Grenze LU – Grenze FR	Eisenbahn	Modernisierung der Güterschienenverkehrsstrecke
Strasbourg – Mulhouse – Basel	Eisenbahn	Modernisierung
Eisenbahnverbindungen Luxembourg – Dijon – Lyon (TGV Rhein – Rhône)	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Lyon	Eisenbahn	östliche Umgehung: Studien und Arbeiten
Kanal Saône – Mosel/Rhein	Binnenschifffahrt	Vorstudien laufen
Rhône	Binnenschifffahrt	Modernisierung
Hafen Marseille-Fos	Hafen	Anbindungen und multimodale Terminals
Lyon – Avignon – Hafen Marseille – Fos	Eisenbahn	Modernisierung

Rhein – Donau

ANPASSUNG:

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz

Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz

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

Wels/Linz – Wien – Bratislava – Budapest – Vukovar

Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Braşov/Craiova – Bucureşti – Constanţa – Sulina

VORERMITTELTE ABSCHNITTE EINSCHLIESSLICH VORHABEN:

Eisenbahnverbindung Strasbourg - Kehl Appenweier	Eisenbahn	Arbeiten Anbindung Appenweier
Karlsruhe - Stuttgart - München	Eisenbahn	Studien und Arbeiten laufen
Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – UA border	Eisenbahn	Modernisierung, multimodale Plattformen

▼B

Zlín – Žilina	Straßenverkehr	grenzübergreifender Straßenabschnitt:
München – Praha	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Nürnberg – Praha	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
München - Mühldorf - Freilassing - Salzburg	Eisenbahn	Studien und Arbeiten laufen
Salzburg - Wels	Eisenbahn	Studien
Nürnberg - Regensburg - Passau - Wels	Eisenbahn	Studien und Arbeiten laufen
Eisenbahnverbindung Wels - Wien	Eisenbahn	Abschluss voraussichtlich 2017
Wien – Bratislava / Wien – Budapest / Bratislava – Budapest	Eisenbahn	Studien Hochgeschwindigkeitsverkehr (einschließlich der Angleichung der Verbindungen zwischen den drei Städten)
Budapest - Arad	Eisenbahn	Studien zum Hochgeschwindigkeitsnetz zwischen Budapest und Arad
Komárom – Komárno	Binnenschifffahrt	Studien und Arbeiten für eine grenzübergreifende Brücke
Arad - Braşov - Bucureşti - Constanţa	Eisenbahn	Modernisierung bestimmter Abschnitte; Studien Hochgeschwindigkeitsverkehr
Main – Main-Donau-Kanal	Binnenschifffahrt	Studien und Arbeiten an verschiedenen Abschnitten und Engpässen; Binnenhäfen: multimodale Anbindungen an Eisenbahn
Slavonski Brod	Hafen	Studien und Arbeiten
Giurgiu, Galaţi	Hafen	Weiterentwicklung multimodaler Plattformen und Verbindungen mit dem Hinterland: Studien und Arbeiten
Donau (Kehlheim - Constanţa/Midia/Sulina)	Binnenschifffahrt	Studien und Arbeiten an verschiedenen Abschnitten und Engpässen; Binnenhäfen: multimodale Anbindungen
Sava	Binnenschifffahrt	Studien und Arbeiten an verschiedenen Abschnitten und Engpässen (einschließlich grenzübergreifender Brücke)
Bucureşti – Dunăre Kanal	Binnenschifffahrt	Studien und Arbeiten
Constanţa	Hafen, Meeresautobahnen	Hafenanbindungen, Meeresautobahnen(einschließlich Eisbrecher-Kapazitäten)
Craiova – Bucureşti	Eisenbahn	Studien und Arbeiten

3. **Andere Abschnitte des Kernnetzes**

Sofia bis Grenze FYROM	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien laufen
Sofia bis Grenze Serbien	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien laufen
Timişoara – Grenze Serbien	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien laufen
Wrocław – Praha	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien

▼B

Nowa Sól – Hradec Králové	Grenzübergreifend	Straßenverkehr	Arbeiten
Brno – Grenze AT	Grenzübergreifend	Straßenverkehr	Modernisierung
Budapest – Zvolen	Grenzübergreifend	Straßenverkehr	Modernisierung
Budapest – Grenze RS	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien
Bottnischer Korridor: Luleå – Oulu	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Iaşi – Grenze MD	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien noch nicht abgeschlossen und Arbeiten
Suceava – Grenze UA	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Vorrangige Vorhaben gemäß Anhang III des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (Praha – Linz, neuer Hochkapazitäts-Schienenstrang: Zentrale Trans-Pyrenäen-Verbindung, "Eiserner Rhein" (Rheidt-Antwerpen))	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Studien laufen
Târgu Neamt – Ungheni	Grenzübergreifend	Straßenverkehr	Modernisierung
Marijampolė – Kybartai (Grenze LT/RU)	Grenzübergreifend	Straßenverkehr	Modernisierung
Vilnius – Grenze LT/BY	Grenzübergreifend	Straßenverkehr	Modernisierung
Ioannina – Kakavia (Grenze EL/AL)	Grenzübergreifend	Straßenverkehr	Studien
Kleidi – Polikastro – Evzonoi (Grenze EL/FYROM)	Grenzübergreifend	Straßenverkehr	Modernisierung
Serres – Promahonas – Grenze EL/BG	Grenzübergreifend	Straßenverkehr	Arbeiten laufen
Alexandroupoli – Kipoi Grenze EL/TR	Grenzübergreifend	Straßenverkehr	Studien und Arbeiten
Dubrovnik – Grenze HR/ME	Grenzübergreifend	Straßenverkehr	Arbeiten
Kędzierzyn Koźle – Chałupki-granica	Grenzübergreifend	Eisenbahn	Arbeiten
A Coruña - Vigo - Palencia Gijón - Palencia	Engpass	Eisenbahn, Meeresautobahnen	Arbeiten laufen (einschließlich Häfen und multimodaler Plattformen)
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	Engpass	Eisenbahn	Studien
Eisenbahn Egnatia	Engpass	Eisenbahn	Studien laufen
Sundsvall – Umeå – Luleå	Engpass	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Zagreb – Grenze SR	Engpass	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
A Coruña – Madrid (Hochgeschwindigkeitsschienenstrecke)	Engpass	Eisenbahn	Arbeiten laufen

▼B

Stockholm – Gävle – Sundsvall	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Arbeiten
Mjölby – Hallsberg – Gävle	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Arbeiten
Bothnian – Kiruna – Grenze NO	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Milford Hafen – Swansea – Cardiff	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung
Eisenbahnverbindung Sionainn/Shannon Faing/ Foynes – Gabhal Luimnigh/Limerick Junction	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Studien
Hochgeschwindigkeit 2	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Studien und Arbeiten für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke London – Midlands
Grenze UA – Kraków – Katowice – Wrocław – Dresden	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Arbeiten
Riga – Grenze RU/BY	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung
Vilnius – Grenze BY	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung, Anbindung Flughafen
Kybartai – Kaunas	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung
Tallinn – Tartu – Koidula – Grenze RU	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung
Marseille – Toulon – Nice – Ventimiglia - Genova	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Studien Hochgeschwindigkeitsverkehr
Bordeaux – Toulouse	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Studien Hochgeschwindigkeitsverkehr
Helsinki – Oulu	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung von Abschnitten
Bilbao – Pamplona – Zaragoza – Sagunto	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Brunsbüttel – Kiel (Nord-Ostseekanal)	Kernnetz – Sonstiges	Binnenschifffahrt	Verbesserung der Navigationsbedingungen
Cardiff - Bristol - London	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung, einschließlich Crossrail
Alba-Iulia – Turda – Dej – Suceava – Pașcani – Iași	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
București- Buzău	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung und Wiederaufbau der Schienenverkehrsinfrastruktur, und Verbindungen mit dem Hinterland;
Ruhrgebiet – Münster – Osnabrück – Hamburg	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung des Abschnitts Münster – Lünen (zweigleisige Strecke)

▼B

Nantes - Tours - Lyon	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Studien und Arbeiten
Ploieşti – Suceava	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Studien
Heraklion	Kernnetz – Sonstiges	Flughafen, Infrastruktur/ Systeme des kombinierten Verkehrs	Studien und Bauarbeiten, Modernisierung und Entwicklungsinfrastruktur, multimodale Anbindungen
Huelva – Sevilla	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Arbeiten laufen
Fredericia – Frederikshavn	Kernnetz – Sonstiges	Eisenbahn	Modernisierung, einschließlich Elektrifizierung
Barcelona – Valencia – Livorno	Kernnetz – Sonstiges	Meeresautobahn	Modernisierung

TEIL II

LISTE DER VORRANGIGEN INFRASTRUKTURKORRIDORE UND GEBIETE IM ENERGIESEKTOR

1. **Vorrangige stromkorridore**

(1) Offshore-Netz der nördlichen Meere ("NSOG"): Ausbau des integrierten Offshore-Stromnetzes und der entsprechenden Verbindungsleitungen in der Nordsee, in der Irischen See, im Ärmelkanal, in der Ostsee und in angrenzenden Meeren, um Strom aus erneuerbaren Offshore-Energiequellen zu den Verbrauchs- und Speicherzentren zu transportieren und den grenzüberschreitenden Stromaustausch auszubauen.

Betroffene Mitgliedstaaten: Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Irland, Luxemburg, Niederlande, Schweden, Vereinigtes Königreich;

(2) Nord-Süd-Stromverbindungsleitungen in Westeuropa ("NSI West Electricity"): Verbindungsleitungen zwischen Mitgliedstaaten dieses Raums und mit dem Mittelmeerraum, einschließlich der Iberischen Halbinsel, insbesondere um Strom aus erneuerbaren Energiequellen zu integrieren und die Binnennetzinfrastruktur zur Förderung der Marktintegration in diesem Raum auszubauen.

Betroffene Mitgliedstaaten: Belgien, Deutschland, Frankreich, Irland, Italien, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Portugal, Spanien, Vereinigtes Königreich;

(3) Nord-Süd-Stromverbindungsleitungen in Mittelosteuropa und Südosteuropa ("NSI East Electricity"): Verbindungsleitungen und Binnenleitungen in Nord-Süd- sowie in Ost-West-Richtung zur Vervollständigung des Binnenmarkts und zur Integration der Erzeugung aus erneuerbaren Energiequellen.

Betroffene Mitgliedstaaten: Bulgarien, Deutschland, Griechenland, Italien, Kroatien, Österreich, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Ungarn, Zypern;

(4) Stromverbundplan für den Energiemarkt im Ostseeraum ("BEMIP Electricity"): Verbindungsleitung zwischen Mitgliedstaaten des Ostseeraums und entsprechender Ausbau der Binnennetzinfrastruktur zur Beendigung der Isolierung der baltischen Staaten und zur Förderung der Marktintegration, unter anderem durch das Hinwirken auf die Integration erneuerbarer Energieträger in diesem Raum.

Betroffene Mitgliedstaaten: Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Polen, Schweden.

▼B

2. **Vorrangige gaskorridore**

(1) Nord-Süd-Gasverbindungsleitungen in Westeuropa ("NSI West Gas"): Gasinfrastruktur für Nord-Süd-Gaslastflüsse in Westeuropa zur weiteren Diversifizierung der Versorgungswege und zur Steigerung der kurzfristig lieferbaren Gasmengen.

Betroffene Mitgliedstaaten: Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Irland, Italien, Luxemburg, Malta, Niederlande, Portugal, Spanien, Vereinigtes Königreich;

(2) Nord-Süd-Gasverbindungsleitungen in Mittelosteuropa und Südosteuropa ("NSI East Gas"): Gasinfrastruktur für regionale Verbindungen zwischen dem Ostseeraum, der Adria und der Ägäis, dem östlichen Mittelmeer und dem Schwarzen Meer sowie in diesen Räumen und um die Diversifizierung und Sicherheit der Gasversorgung zu verbessern.

Betroffene Mitgliedstaaten: Bulgarien, Deutschland, Griechenland, Italien, Kroatien, Österreich, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Ungarn, Zypern;

(3) Südlicher Gaskorridor ("SGC"): Infrastruktur für eine Gasfernleitung vom Kaspischen Becken, von Zentralasien, vom Nahen Osten und vom östlichen Mittelmeerbecken in die Union für eine stärker diversifizierte Gasversorgung.

Betroffene Mitgliedstaaten: Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Kroatien, Österreich, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Ungarn, Zypern;

(4) Gasverbundplan für den Energiemarkt im Ostseeraum ("BEMIP Gas" für "Baltic Energy Market Interconnection Plan in gas"): Gasinfrastruktur zur Beendigung der Isolation der drei baltischen Staaten und Finnlands sowie ihrer Abhängigkeit von einem einzigen Lieferanten, zum entsprechenden Ausbau der Binnennetzinfrastruktur und zur stärkeren Diversifizierung und Sicherung der Lieferungen in den Ostseeraum.

Betroffene Mitgliedstaaten: Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Polen, Schweden.

3. **Vorrangige thematische gebiete**

(1) Realisierung intelligenter Netze: Einführung von Technologien für intelligente Netze in der gesamten Union, um das Verhalten und die Handlungen aller an das Stromnetz angeschlossenen Nutzer auf effiziente Weise zu integrieren, insbesondere die Erzeugung großer Strommengen aus erneuerbaren oder dezentralen Energiequellen und die Reaktion bei der Nachfrage der Verbraucher.

Betroffene Mitgliedstaaten: alle.

(2) Stromautobahnen: erste Stromautobahnen bis 2020 im Hinblick auf den Bau eines Stromautobahnsystems in der gesamten Union, das in der Lage ist,

a) die ständig zunehmende Erzeugung überschüssiger Windenergie in den nördlichen Meeren und in der Ostsee und die zunehmende Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen in Ost- und Südeuropa und auch in Nordafrika aufzunehmen;

b) diese neuen Stromerzeugungszentren mit großen Speichern in den nordischen Ländern, den Alpen und anderen Gebieten mit großen Verbrauchszentren zu verbinden und

c) eine zunehmend variable und dezentrale Stromversorgung und die flexible Stromnachfrage zu bewältigen.

Betroffene Mitgliedstaaten: alle.

▼B

(3) Grenzüberschreitendes Kohlendioxidnetz: Entwicklung einer Infrastruktur für den Transport von Kohlendioxid zwischen den Mitgliedstaaten und benachbarten Drittländern im Hinblick auf die Realisierung der Kohlendioxidabscheidung und -speicherung.

Betroffene Mitgliedstaaten: alle.

TEIL III

BESTIMMUNGEN, BEDINGUNGEN UND VERFAHREN IN BEZUG AUF FINANZIERUNGSINSTRUMENTE

Ziel und Begründung

Ziel der Finanzierungsinstrumente im Rahmen der CEF ist es, Infrastrukturvorhaben den Zugang zu Projekt- und Unternehmensfinanzierung zu erleichtern, indem Finanzmittel der Union als Hebel eingesetzt werden.

Die Finanzierungsinstrumente sollen zur Finanzierung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse mit einem klaren europäischen Mehrwert beitragen und die stärkere Beteiligung des Privatsektors an langfristigen Finanzierungen entsprechender Vorhaben in den Verkehrs-, Telekommunikations- und Energiesektoren, einschließlich Breitbandnetze, erleichtern.

Mit den Finanzierungsinstrumenten werden Vorhaben mit mittel- bis langfristigem Finanzierungsbedarf gefördert; dadurch sollen größere Vorteile in Bezug auf Marktwirkung, Verwaltungseffizienz und Ressourcennutzung erzielt werden.

Damit soll den Akteuren des Infrastruktursektors wie Finanzierern, Behörden, Infrastrukturbetreibern, Bauunternehmen und Betreibern ein kohärentes, marktorientiertes Instrumentarium der finanziellen Unterstützung der Union an die Hand gegeben werden.

Die Finanzierungsinstrumente umfassen

a) ein Instrument für Darlehen und Bürgschaften, die durch Risikoteilungsinstrumente gestützt werden, einschließlich Bonitätsverbesserungsmechanismen für Projektanleihen ('Fremdfinanzierungsinstrument') und

b) ein Instrument für Eigenkapitalfinanzierung ('Eigenkapitalinstrument'),

die dazu beitragen sollen, Marktbeschränkungen zu überwinden, indem die Finanzierung und/oder die Risikoprofile von Infrastrukturinvestitionen verbessert werden. Dies wiederum soll den Zugang von Unternehmen und anderen Empfängern zu Darlehen, Bürgschaften, Beteiligungen und anderen Formen der privaten Finanzierung verbessern.

Vor der endgültigen Ausgestaltung des Fremdfinanzierungs- und des Eigenkapitalinstruments führt die Kommission eine Ex-ante-Bewertung gemäß der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 durch. Bewertungen bestehender vergleichbarer Finanzierungsinstrumente fließen gegebenenfalls in diese Bewertung ein.

I. **Fremdfinanzierungsinstrument**

1. *Allgemeine Bestimmungen*

Das Fremdfinanzierungsinstrument soll zu einer Beseitigung der Mängel der europäischen Fremdkapitalmärkte durch Risikoteilung bei Fremdfinanzierungen beitragen. Fremdfinanzierung wird von betrauten Einrichtungen oder spezialisierten Investitionsgesellschaften in Form von vorrangigen und nachrangigen Verbindlichkeiten oder Bürgschaften bereitgestellt.

▼B

Das Fremdfinanzierungsinstrument besteht aus einem Risikoteilungsinstrument für Darlehen und Bürgschaften und aus der Projektanleiheninitiative. Die Projektträger können außerdem Eigenkapitalfinanzierung im Rahmen des Eigenkapitalinstruments in Anspruch nehmen.

a. Risikoteilungsinstrument für Darlehen und Bürgschaften

Das Risikoteilungsinstrument für Darlehen und Bürgschaften dient der Schaffung einer zusätzlichen Risikokapazität in den betrauten Einrichtungen. Damit können die betrauten Einrichtungen nachrangige und vorrangige Verbindlichkeiten mit oder ohne Sicherheitsleistung für Vorhaben und Unternehmen bereitstellen, um den Zugang der Projektträger zu Bankkrediten zu erleichtern. Ist die Fremdkapitalfinanzierung nachrangig, so ist sie gegenüber der vorrangigen Verbindlichkeit nachrangig, rangiert aber vor Eigenkapital und entsprechenden eigenkapitalbezogenen Finanzierungsformen.

Die nachrangige Fremdkapitalfinanzierung ohne Sicherheitsleistung übersteigt nicht 30 % des Gesamtbetrags der ausgegebenen vorrangigen Verbindlichkeit.

Die vorrangige Fremdkapitalfinanzierung im Rahmen des Fremdfinanzierungsinstruments übersteigt nicht 50 % des Gesamtbetrags der vorrangigen Verbindlichkeit, die von der betrauten Einrichtung oder der spezialisierten Investitionsgesellschaft bereitgestellt wird.

b. Projektanleiheninitiative

Das Risikoteilungsinstrument für Projektanleihen wird als nachrangige Fremdkapitalfinanzierung konzipiert, um Projektgesellschaften, die sich vorrangiges Fremdkapital in Form von Anleihen beschaffen, die Finanzierung zu erleichtern. Dieses Bonitätsverbesserungsinstrument soll dazu beitragen, dass das vorrangige Fremdkapital die Einstufung in "Investment Grade" erzielen kann.

Die Projektanleiheninitiative ist gegenüber der vorrangigen Verbindlichkeit nachrangig, rangiert aber vor Eigenkapital und eigenkapitalbezogenen Finanzierungsformen.

Die nachrangige Fremdkapitalfinanzierung übersteigt nicht 30 % des Gesamtbetrags der ausgegebenen vorrangigen Verbindlichkeit.

2. *Finanzielle Parameter und Hebelwirkung*

Die Parameter für Risiko- und Einnahmenteilung werden so gewählt, dass bestimmte politische Ziele, etwa die Ausrichtung auf bestimmte Projektkategorien, erreicht werden können, auch wenn das Fremdfinanzierungsinstrument seinen marktabhängigen Charakter bewahrt.

Die erwartete Hebelwirkung des Fremdfinanzierungsinstruments – definiert als die Gesamtfinanzierung (d. h. Unionsbeitrag zuzüglich der Beiträge anderer Finanzierungsquellen) dividiert durch den Unionsbeitrag – wird sich voraussichtlich in einer Größenordnung von 6 bis 15 bewegen und ist abhängig von der Art der betreffenden Operation (Höhe des Risikos, angestrebte Empfänger und jeweilige Kreditfinanzierung).

3. *Kombination mit anderen Finanzierungsquellen*

Die Finanzierung über das Fremdfinanzierungsinstrument kann mit den nachstehend aufgeführten anderen zweckgebundenen Haushaltsbeiträgen gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 und der einschlägigen Rechtsgrundlage kombiniert werden:

a) sonstige Teile der CEF;

b) sonstige Instrumente, Programme und Haushaltslinien des Unionshaushalts;

c) Mitgliedstaaten, einschließlich regionaler und lokaler Behörden, die eigene Mittel oder im Rahmen der Fonds der Kohäsionspolitik zur Verfügung stehende Mittel beitragen möchten, wenn dadurch die Art des Instruments nicht geändert wird.

▼B

4. *Durchführung*

Betraute Einrichtungen

Die betrauten Einrichtungen werden im Einklang mit der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 ausgewählt.

Die Durchführung im Rahmen der indirekten Mittelverwaltung kann in Form einer direkten Übertragung von Aufgaben an die betrauten Einrichtungen erfolgen. Bei Instrumenten mit direkter Aufgabenübertragung (d. h. im Rahmen der indirekten Mittelverwaltung) verwalten die betrauten Einrichtungen den Beitrag der Union zum Fremdfinanzierungsinstrument und sind Partner im Rahmen der Risikoteilung.

Ferner kann die Errichtung spezialisierter Investitionsgesellschaften erwogen werden, um die Zusammenführung der Beiträge verschiedener Investoren zu ermöglichen. Der Beitrag der Union kann dem Beitrag anderer Investoren nachrangig sein.

Ausgestaltung und Durchführung

Die Ausgestaltung wird an die in der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 festgelegten allgemeinen Bestimmungen für Finanzierungsinstrumente angepasst.

Die genauen Bestimmungen und die Bedingungen für die Durchführung des Fremdfinanzierungsinstruments, einschließlich der Überwachung und Kontrolle, werden in einer Vereinbarung zwischen der Kommission und der jeweiligen betrauten Einrichtung festgelegt, wobei die Bestimmungen dieses Anhangs und der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 zu berücksichtigen sind.

Treuhandkonto

Die betraute Einrichtung richtet ein Treuhandkonto für die Bereitstellung des Unionsbeitrags und die Einnahmen aus dem Unionsbeitrag ein.

5. *Verwendung des Unionsbeitrags*

Der Unionsbeitrag wird verwendet

a) zur Vornahme von Rückstellungen für Kreditausfallrisiken;

b) zur Abdeckung vereinbarter Gebühren und Kosten im Zusammenhang mit der Einrichtung und der Verwaltung des Fremdfinanzierungsinstruments, einschließlich seiner Bewertung und programmunterstützende Maßnahmen, die im Einklang mit der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 und nach marktüblichen Grundsätzen beschlossen wurden. Die an die betraute Einrichtung zu leistenden Verwaltungs- und leistungsbezogenen Gebühren übersteigen nicht 2 % bzw. 3 % des Unionsbeitrags, der tatsächlich für einzelne Vorhaben verwendet wurde; hierzu vereinbaren die Kommission und die betrauten Einrichtungen eine kostenbasierte Methode;

c) für programmunterstützende Maßnahmen, die in einem direkten Zusammenhang stehen.

6. *Preisfestsetzung, Risiko- und Einnahmenteilung*

Das Fremdfinanzierungsinstrument ist entgeltlich; der Preis wird im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen und Kriterien der betrauten Einrichtungen oder der spezialisierten Investitionsgesellschaften und nach marktüblichen Grundsätzen dem Empfänger in Rechnung gestellt.

Was die direkte Übertragung von Aufgaben an die betrauten Einrichtungen anbelangt, so findet das Risikoteilungssystem seinen Niederschlag in einer entsprechenden Aufteilung der Risikovergütung, die die betraute Einrichtung den Darlehensnehmern berechnet, zwischen der Union und der betrauten Einrichtung.

Was die direkte Übertragung von Aufgaben an die betrauten Einrichtungen anbelangt, so findet das Risikoteilungssystem seinen Niederschlag in einer entsprechenden Aufteilung der Risikovergütung, die die betraute Einrichtung den Darlehensnehmern berechnet, zwischen der Union und der betrauten Einrichtung.

▼B

Unbeschadet des gewählten Risikoteilungssystems trägt die betraute Einrichtung immer einen Teil des festgelegten Risikos und immer den vollen Anteil des Restrisikos.

Das durch den Unionshaushalt abgedeckte Höchstrisiko übersteigt nicht 50 % des Risikos des angestrebten Schuldenportfolios im Rahmen des Fremdfinanzierungsinstruments. Die Obergrenze von 50 % für die maximale Risikoübernahme gilt für die Zielgröße der spezialisierten Investitionsgesellschaften.

7. *Anträge und Genehmigungsverfahren*

Anträge sind an die betraute Einrichtung bzw. eine spezialisierte Investitionsgesellschaft gemäß deren üblichen Antragsverfahren zu richten. Die betrauten Einrichtungen und die spezialisierten Investitionsgesellschaften genehmigen die Vorhaben gemäß ihren internen Verfahren.

8. *Laufzeit des Fremdfinanzierungsinstruments*

Die Kommission nimmt die Mittelbindung für die letzte Tranche des Unionsbeitrags zum Fremdfinanzierungsinstrument bis zum 31. Dezember 2020 vor. Die tatsächliche Genehmigung der Fremdfinanzierung durch die betrauten Einrichtungen oder die spezialisierten Investitionsgesellschaften muss bis zum 31. Dezember 2022 abgeschlossen sein.

9. *Ende der Laufzeit*

Der dem Fremdfinanzierungsinstrument zugewiesene Unionsbeitrag wird dem entsprechenden Treuhandkonto gutgeschrieben, wenn die Fremdfinanzierung ausläuft oder zurückgezahlt wird. Auf dem Treuhandkonto verbleiben ausreichende Mittel, um die Gebühren oder Risiken im Zusammenhang mit dem Fremdfinanzierungsinstrument bis zum Ende ihrer Laufzeit zu decken.

10. *Berichterstattung*

Die Verfahren für die Berichterstattung über die Durchführung des Fremdfinanzierungsinstruments werden von der Kommission und der betrauten Einrichtung in der Vereinbarung im Einklang mit der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 festgelegt.

Außerdem erstattet die Kommission mit Unterstützung der betrauten Einrichtungen jährlich bis 2023 dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Durchführung, die vorherrschenden Marktbedingungen für den Einsatz des Instruments, die aktualisierten Vorhaben und die Projektplanung, einschließlich Informationen über Vorhaben in verschiedenen Phasen des Verfahrens, unter Wahrung der Vertraulichkeit und sensibler Marktauskünfte gemäß Artikel 140 Absatz 8 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 Bericht.

11. *Überwachung, Kontrolle und Bewertung*

Die Kommission überwacht die Durchführung des Fremdfinanzierungsinstruments – gegebenenfalls auch durch Kontrollen vor Ort – und führt Überprüfungen und Kontrollen in Einklang mit der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 durch.

12. *Programmunterstützende Maßnahmen*

Die Durchführung des Fremdfinanzierungsinstruments kann durch eine Reihe flankierender Maßnahmen unterstützt werden. Hierzu kann unter anderem Folgendes gehören: technische und finanzielle Unterstützung, Maßnahmen zur Sensibilisierung der Kapitalgeber und Programme mit Anreizen für private Investoren.

Die Europäische Investitionsbank leistet auf Ersuchen der Kommission oder der betroffenen Mitgliedstaaten technische Unterstützung, einschließlich zur finanziellen Strukturierung, für Vorhaben von gemeinsamem Interesse, unter anderem auch für Vorhaben zur Verwirklichung der Kernnetzkorridore gemäß Teil I. Diese technische Unterstützung schließt auch Unterstützung für die Verwaltungen im Hinblick auf den Ausbau angemessener institutioneller Kapazität ein.

▼B

II. **Eigenkapitalinstrument**

1. *Allgemeine Bestimmungen*

Das Eigenkapitalinstrument soll zu einer Beseitigung der Mängel der europäischen Kapitalmärkte beitragen, indem Eigenkapitalinvestitionen und eigenkapitalähnliche Investitionen ermöglicht werden.

Der Unionsbeitrag wird auf folgende Höchstbeträge begrenzt:

— 33 % der Zielgröße des Eigenkapitalfonds oder

— die Koinvestitionen der Union in ein Vorhaben übersteigen nicht 30 % des Gesamtkapitals eines Unternehmens.

Die Projektträger können zusätzlich Fremdfinanzierung im Rahmen des Fremdfinanzierungsinstruments in Anspruch nehmen.

2. *Finanzielle Parameter und Hebelwirkung*

Die Investitionsparameter werden so gewählt, dass bestimmte politische Ziele, etwa die Ausrichtung auf bestimmte Kategorien von Infrastrukturvorhaben, erreicht werden können, wobei das Instrument seinen marktabhängigen Charakter bewahrt.

Die erwartete Hebelwirkung des Eigenkapitalinstruments – definiert als die Gesamtfinanzierung (d. h. Unionsbeitrag zuzüglich der Beiträge anderer Investoren) dividiert durch den Unionsbeitrag – wird sich voraussichtlich in einer Größenordnung von 5 bis 10 bewegen und ist abhängig von Besonderheiten des Marktes.

3. *Kombination mit anderen Finanzierungsquellen*

Die Finanzierung über das Eigenkapitalinstrument kann mit den nachstehend aufgeführten anderen zweckgebundenen Haushaltsbeiträgen gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 und der einschlägigen Rechtsgrundlage kombiniert werden:

a) sonstige Teile der CEF;

b) sonstige Instrumente, Programme und Haushaltslinien des Unionshaushalts; und

c) Mitgliedstaaten, einschließlich regionaler und lokaler Behörden, die eigene Mittel oder im Rahmen der Finanzmittel der Kohäsionspolitik zur Verfügung stehende Mittel beitragen möchten, wenn dadurch die Art des Instruments nicht geändert wird.

4. *Durchführung*

Betraute Einrichtungen

Die betrauten Einrichtungen werden im Einklang mit der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 ausgewählt.

Die Durchführung im Rahmen der indirekten Mittelverwaltung kann in Form einer direkten Übertragung von Aufgaben an die betrauten Einrichtungen im Rahmen der indirekten Mittelverwaltung erfolgen. Bei Instrumenten mit direkter Aufgabenübertragung (d. h. im Rahmen der indirekten Mittelverwaltung) verwalten die betrauten Einrichtungen den Unionsbeitrag zum Eigenkapitalinstrument.

Ferner kann die Errichtung spezialisierter Investitionsgesellschaften erwogen werden, um die Zusammenführung der Beiträge verschiedener Investoren zu ermöglichen. Der Beitrag der Union kann dem Beitrag anderer Investoren nachrangig sein.

▼B

Um bestimmte politische Ziele zu erreichen, kann die betraute Einrichtung in ausreichend begründeten Fällen den Unionsbeitrag als Koinvestition für ein spezifisches Vorhaben bereitstellen.

Ausgestaltung und Durchführung

Die Ausgestaltung wird an die in der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 festgelegten allgemeinen Bestimmungen für Finanzierungsinstrumente angepasst.

Die genauen Bestimmungen und die Bedingungen für die Durchführung des Eigenkapitalinstruments, einschließlich der Überwachung und Kontrolle, werden in einer Vereinbarung zwischen der Kommission und der jeweiligen betrauten Einrichtung festgelegt, wobei die Bestimmungen dieses Anhangs und der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 zu berücksichtigen sind.

Treuhandkonto

Die betraute Einrichtung richtet ein Treuhandkonto für die Bereitstellung des Unionsbeitrags und die Einnahmen aus dem Unionsbeitrag ein.

5. *Verwendung des Unionsbeitrags*

Der Unionsbeitrag wird verwendet

a) für Kapitalbeteiligungen

b) zur Abdeckung vereinbarter Gebühren und Kosten im Zusammenhang mit der Einrichtung und der Verwaltung des Eigenkapitalinstruments, einschließlich seiner Bewertung, die im Einklang mit der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 und nach marktüblichen Grundsätzen festgelegt wurden, und

c) für unterstützende Maßnahmen, die in einem direkten Zusammenhang stehen.

6. *Preisfestsetzung, Risiko- und Einnahmenteilung*

Die Vergütung für das Beteiligungskapital umfasst die üblichen Ertragskomponenten, die den Beteiligungskapitalinvestoren zugerechnet werden, und hängt von der Leistung der betreffenden Investitionen ab.

7. *Anträge und Genehmigungsverfahren*

Anträge sind an die betraute Einrichtung bzw. eine spezialisierte Investitionsgesellschaft gemäß deren üblichen Antragsverfahren zu richten. Die betrauten Einrichtungen und die spezialisierten Investitionsgesellschaften genehmigen die Vorhaben gemäß ihren internen Verfahren.

8. *Laufzeit des Eigenkapitalinstruments*

Die Kommission nimmt die Mittelbindung für die letzte Tranche des Unionsbeitrags zum Eigenkapitalinstrument bis zum 31. Dezember 2020 vor. Die tatsächliche Genehmigung der Beteiligungskapitalinvestitionen durch die betrauten Einrichtungen oder die spezialisierten Investitionsgesellschaften muss bis zum 31. Dezember 2022 abgeschlossen sein.

9. *Ende der Laufzeit*

Der dem Eigenkapitalinstrument zugewiesene Unionsbeitrag wird dem entsprechenden Treuhandkonto gutgeschrieben, wenn die Investitionen beendet oder anderweitig fällig sind. Auf dem Treuhandkonto verbleiben ausreichende Mittel, um die Gebühren oder Risiken im Zusammenhang mit dem Eigenkapitalinstrument bis zum Ende der Laufzeit zu decken.

10. *Berichterstattung*

Die Verfahren für die jährliche Berichterstattung über die Durchführung des Eigenkapitalinstruments werden von der Kommission und der betrauten Einrichtung in der Vereinbarung im Einklang mit der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 festgelegt.

▼B

Außerdem erstattet die Kommission mit Unterstützung der betrauten Einrichtungen jährlich bis 2023 dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Durchführung gemäß Artikel 140 Absatz 8 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 Bericht.

11. *Überwachung, Kontrolle und Bewertung*

Die Kommission überwacht die Durchführung des Eigenkapitalinstruments – gegebenenfalls auch durch Kontrollen vor Ort – und führt Überprüfungen und Kontrollen in Einklang mit der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 durch.

12. *Unterstützende Maßnahmen*

Die Durchführung des Eigenkapitalinstruments kann durch eine Reihe flankierender Maßnahmen unterstützt werden. Hierzu kann unter anderem Folgendes gehören: technische und finanzielle Unterstützung, Maßnahmen zur Sensibilisierung der Kapitalgeber und Programme mit Anreizen für private Investoren.

TEIL IV

RICHTPROZENTSÄTZE FÜR SPEZIFISCHE VERKEHRSZIELE

Die in Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a genannten Haushaltsmittel mit Ausnahme der den programmunterstützenden Maßnahmen zugewiesenen Mittel werden wie folgt auf die spezifischen Verkehrsziele gemäß Artikel 4 Absatz 2 aufgeteilt:

a) Beseitigung von Engpässen, Ausbau der Interoperabilität des Eisenbahnverkehrs, Überbrückung fehlender Bindeglieder und – insbesondere – Verbesserung grenzübergreifender Abschnitte – 80 %;

b) Gewährleistung langfristig nachhaltiger und effizienter Verkehrssysteme, im Hinblick auf die Vorbereitung auf die erwarteten künftigen Verkehrsströme sowie auf die Ermöglichung der Verringerung der CO_2-Emissionen bei sämtlichen Verkehrsträgern durch den Übergang zu innovativen CO_2-armen und energieeffizienten Verkehrstechnologien, bei gleichzeitiger Optimierung der Sicherheit – 5 %;

c) Optimierung der Integration und Anbindungen der Verkehrsträger und Steigerung der Interoperabilität von Verkehrsdiensten bei gleichzeitiger Gewährleistung der Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastrukturen und unter Berücksichtigung der Obergrenze bei bordseitigen Komponenten des SESAR Systems, von RIS, VTMIS und IVS für den Straßenverkehrssektor gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer vi – 15 %.

Der aus dem Kohäsionsfonds übertragene Betrag in Höhe von 11 305 500 000 EUR werden vollständig zur Finanzierung von Vorhaben zur Verwirklichung des Kernnetzes oder von in Teil I dieses Anhangs festgelegten Vorhaben und Prioritäten verwendet.

TEIL V:

LISTE DER ALLGEMEINEN VORGABEN, DIE BEI DER FESTLEGUNG DER VERGABEKRITERIEN ZU BERÜCKSICHTIGEN SIND

Bei der Festlegung der Vergabekriterien gemäß Artikel 17 Absatz 5 sind mindestens die folgenden allgemeinen Vorgaben zu berücksichtigen:

a) Ausgereiftheit der Aktion im Rahmen der Projektentwicklung;

b) Solidität des vorgeschlagenen Durchführungsplans;

c) gegebenenfalls stimulierende Wirkung der Unterstützung durch die Union auf öffentliche und private Investitionen;

▼B

d) die Notwendigkeit, finanzielle Hürden wie unzureichende Marktfinanzierung zu überwinden;

e) gegebenenfalls Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft, das Klima und die Umwelt sowie Barrierefreiheit;

f) gegebenenfalls grenzüberschreitende Dimension.

▼M1

TEIL VI

FINANZIERUNGSPRIORITÄTEN IM VERKEHRSBEREICH FÜR DIE MEHRJÄHRIGEN UND JÄHRLICHEN ARBEITSPROGRAMME

1. **Finanzierungsprioritäten für mehrjährige Arbeitsprogramme**

1.1. Finanzierungsprioritäten für das Ziel der Schließung von Lücken, der Beseitigung von Engpässen, der Verbesserung der Interoperabilität im Schienenverkehr und insbesondere der Verbesserung der grenzüberschreitenden Abschnitte:

i) vorermittelte Vorhaben auf den Korridoren des Kernnetzes (Schiene, Binnenschifffahrt, Straße, See- und Binnenhäfen),

ii) vorermittelte Vorhaben auf anderen Abschnitten des Kernnetzes (Schiene, Binnenschifffahrt, Straße, See- und Binnenhäfen),

iii) Interoperabilität im Schienenverkehr,

iv) Einführung des ERTMS.

1.2. Finanzierungsprioritäten für das Ziel der Gewährleistung langfristig nachhaltiger und effizienter Verkehrssysteme, in Vorbereitung der erwarteten künftigen Verkehrsströme und zur Ermöglichung der Dekarbonisierung aller Verkehrsträger durch die Umstellung auf innovative, CO_2-arme und energieeffiziente Verkehrstechnologien, bei gleichzeitiger Optimierung der Sicherheit:

i) Einführung von neuen Technologien und Innovationen bei allen Verkehrsträgern, mit dem Schwerpunkt auf Dekarbonisierung, Sicherheit und innovativen Technologien zur Förderung von Nachhaltigkeit, Betrieb, Management, Zugänglichkeit, Multimodalität und Effizienz des Netzes,

ii) sichere Infrastrukturen, einschließlich sicherer Parkplätze im Kernstraßennetz.

1.3. Finanzierungsprioritäten für das Ziel der Optimierung der Integration und Interkonnektivität der Verkehrsträger und der Steigerung der Interoperabilität von Verkehrsdiensten bei gleichzeitiger Gewährleistung der Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur:

i) einheitlicher europäischer Luftraum — SESAR,

ii) Binnenschifffahrtsinformationsdienste (River Information Services),

iii) intelligente Verkehrsdienste im Straßenverkehrssektor,

iv) Überwachungs- und Informationssysteme für den Schiffsverkehr,

v) Meeresautobahnen,

▼M1

vi) Aktionen zur Verwirklichung von Verkehrsinfrastrukturen an Knotenpunkten des Kernnetzes, einschließlich an städtischen Knotenpunkten,

vii) Verbindungen zu multimodalen Logistikplattformen und (weitere) Entwicklung solcher Plattformen.

1.4. Programmunterstützende Aktionen

2. **Finanzierungsprioritäten für jährliche Arbeitsprogramme**

2.1. Finanzierungsprioritäten für das Ziel der Beseitigung von Engpässen, der Verbesserung der Interoperabilität im Schienenverkehr, der Schließung von Lücken und insbesondere der Verbesserung der grenzüberschreitenden Abschnitte:

i) Schienen-, Binnenschifffahrts- und Straßenvorhaben im Kernnetz, einschließlich Verbindungen zu Binnen- und Seehäfen und Flughäfen sowie Entwicklung von Häfen,

ii) Projekte im Gesamtnetz (Schiene, Binnenschifffahrt, Straße, See- und Binnenhäfen),

iii) Projekte zur Anbindung des transeuropäischen Verkehrsnetzes an die Infrastrukturnetze der Nachbarländer, insbesondere im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Abschnitten (Schiene, Binnenschifffahrt, Straße, See- und Binnenhäfen).

2.2. Finanzierungsprioritäten für das Ziel der Gewährleistung langfristig nachhaltiger und effizienter Verkehrssysteme, in Vorbereitung der erwarteten künftigen Verkehrsströme und zur Ermöglichung der Dekarbonisierung aller Verkehrsträger durch die Umstellung auf innovative, CO_2-arme und energieeffiziente Verkehrstechnologien bei gleichzeitiger Optimierung der Sicherheit:

i) Einführung von neuen Technologien und Innovationen, die nicht unter das mehrjährige Arbeitsprogramm fallen,

ii) Güterverkehrsdienste,

iii) Aktionen zur Verringerung des Güterschienenverkehrslärms, auch durch Nachrüstung vorhandenen Rollmaterials.

2.3. Finanzierungsprioritäten für das Ziel der Optimierung der Integration und Interkonnektivität der Verkehrsträger und der Steigerung der Interoperabilität von Verkehrsdiensten bei gleichzeitiger Gewährleistung der Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur:

i) Telematikanwendungen, die nicht unter das mehrjährige Arbeitsprogramm fallen,

ii) Aktionen zur Verbesserung der Zugänglichkeit von Verkehrsinfrastrukturen für behinderte Menschen,

iii) Aktionen zur Verwirklichung von Verkehrsinfrastrukturen an Knotenpunkten des Kernnetzes, einschließlich an städtischen Knotenpunkten,

iv) Verbindungen zu multimodalen Logistikplattformen und (weitere) Entwicklung solcher Plattformen.

2.4. CEF-Finanzierungsinstrumente

i) Beitrag zu den in Artikel 14 und Teil III des Anhangs der CEF-Verordnung genannten Finanzierungsinstrumenten,

ii) programmunterstützende Aktionen für innovative Finanzierungsinstrumente.

▼B

ANHANG II

"*ANHANG*

LISTE ERSTER GÜTERVERKEHRSKORRIDORE

	Mitgliedstaaten	Hauptrouten ([1])	Einrichtung von Güterverkehrskorridoren:
"Rhein – Alpen"	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milano- Genova	bis 10. November 2013
"Nordsee – Mittelmeer"	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/ Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/ Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	bis 10. November 2013
"Skandinavien – Mittelmeer"	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö-København-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/ Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	bis 10. November 2015
"Atlantik"	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lisboa/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/ San Sebastian-Irun- Bordeaux-Paris/ Le Havre/Metz – Strasbourg (+)/ Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	bis 10. November 2013
"Ostsee - Adria"	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Wien/Klagenfurt-Udine-Venezia/ Trieste/ /Bologna/Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste	bis 10. November 2015
"Mittelmeer"	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milano-Verona-Padova/Venezia-Trieste/ Koper- Ljubljana-Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zagreb (+)-Budapest-Zahony (Grenze Ungarn-Ukraine)	bis 10. November 2013
"Orient/ Östliches Mittelmeer"	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— București-Constanța Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/ Rostock (*)/Hamburg (*)-Praha-Wien/ Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/Svilengrad (*) (Grenze Bulgarien-Türkei)/ Promachonas-Thessaloniki-Athína-Patras (*)	bis 10. November 2013

▼B

	Mitgliedstaaten	Hauptrouten ([1])	Einrichtung von Güterverkehrskorridoren:
"Nordsee – Ostsee" (°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven (+)/Bremerhaven/Hamburg (+)/ Amsterdam/ (+)Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Warszawa-Terespol (Grenze Polen-Belarus)/Kaunas-Riga (*)-Tallinn (*)	bis 10. November 2015
"Rhein-Donau" (‡)	FR, DE, AT, SK, HU, RO	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Braşov/Craiova-Bucureşti-Constanţa Čierna und Tisou (Grenze Slowakei/Ukraine)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	bis 10. November 2020

([1]) "/" kennzeichnet Alternativrouten. Im Einklang mit den TEN-V-Leitlinien müssen die Korridore Atlantik und Mittelmeer künftig durch die Schienengüterverkehrsverbindung Sines/Algeciras-Madrid-Paris ergänzt werden, die die Zentralpyrenäen mit einem Basistunnel durchquert.

(+) Mit + gekennzeichnete Routen werden spätestens drei Jahre nach dem in dieser Tabelle genannten Datum für die Einrichtung in die jeweiligen Korridore einbezogen. Bestehende Strukturen gemäß Artikel 8 und Artikel 13 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung werden angepasst, wenn weitere Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber an den jeweiligen Korridoren teilnehmen. Diese Einbeziehung stützt sich auf Marktstudien und berücksichtigt den Aspekt des bestehenden Personen- und Güterverkehrs im Einklang mit Artikel 14 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung.

(*) Mit * gekennzeichnete Routen werden spätestens fünf Jahre nach dem in dieser Tabellen genannten Datum für die Einrichtung in die jeweiligen Korridore einbezogen. Bestehende Strukturen gemäß Artikel 8 und Artikel 13 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung werden angepasst, wenn weitere Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber an den jeweiligen Korridoren teilnehmen. Diese Einbeziehung stützt sich auf Marktstudien und berücksichtigt den Aspekt des bestehenden Personen- und Güterverkehrs im Einklang mit Artikel 14 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung.

(°) Bis zur Verwirklichung der "Rail Baltica"-Eisenbahnlinie mit der Regelspurweite 1435 mm werden die Besonderheiten der verschiedenen Spurweitensysteme bei der Einrichtung und beim Betrieb dieses Korridors berücksichtigt.

(‡) Die Einrichtung dieses Korridors stützt sich auf Marktstudien und berücksichtigt den Aspekt des bestehenden Personen- und Güterverkehrs im Einklang mit Artikel 14 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung. Der Abschnitt "Čierna und Tisou (Grenze Slowakei/Ukraine)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha" wird bis 10. November 2013 eingerichtet."