Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 17. Juli 2025
(OR. en)

11711/25

Interinstitutionelles Dossier:
2025/0221 (COD)

TRANS 308
ENER 374
POLMIL 217
POLGEN 85
COMPET 751
MI 551
CADREFIN 94
FIN 881
CODEC 1032

VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	17. Juli 2025
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2025) 547 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ für den Zeitraum 2028-2034, zur Änderung der Verordnung (EU) 2024/1679 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2021/1153

EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 16.7.2025
COM(2025) 547 final

2025/0221 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ für den Zeitraum 2028-2034, zur Änderung der Verordnung (EU) 2024/1679 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2021/1153

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Am 16. Juli 2025 nahm die Kommission einen Vorschlag für den nächsten Mehrjährigen Finanzrahmen für den Zeitraum nach 2027 an, der eine Finanzausstattung in Höhe von 81 428 000 000 EUR für die Fazilität „Connecting Europe“ (im Folgenden „CEF“) umfasst, um Investitionen in die Infrastruktur Transeuropäischer Verkehrs- und Energienetze, einschließlich Projekten in den Bereichen militärische Mobilität und erneuerbare Energien, zu tätigen. Mit dem vorliegenden Vorschlag soll die Rechtsgrundlage für die CEF für den Zeitraum 2028-2034 geschaffen werden.

• Gründe und Ziele

Um zu einem intelligenten, nachhaltigen und inklusiven Wachstum zu gelangen, braucht die EU eine moderne, leistungsstarke und resiliente Infrastruktur, die zur Verbindung und zur Integration der gesamten EU und all ihren Regionen in den Bereichen Verkehr und Energie beiträgt. Diese Verbindungen sind eine wichtige Voraussetzung für den freien Verkehr von Personen, Waren, Kapital und Dienstleistungen.

Transeuropäische Verkehrs- und Energienetze

- erleichtern grenzüberschreitende Verbindungen,
- gewährleisten die Sicherheit der EU,
- steigern die Wettbewerbsfähigkeit der sozialen Marktwirtschaft in Europa,
- tragen zur Bekämpfung des Klimawandels bei und
- beheben die Isolation und fördern einen größeren wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt.

Transeuropäische Netze mit hoher Kapazität sind zudem erforderlich, um die Resilienz und die militärische Vorsorge der EU zu stärken.

Nahtlose Verbindungen in den Bereichen Verkehr und Energie in ganz Europa werden zum Erfolg des Binnenmarktes beitragen. Sie werden allen europäischen Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen konkrete Vorteile verschaffen, indem das Reisen, der Warenversand sowie der Zugang zu sicherer, erschwinglicher und dekarbonisierter Energie effizienter und nachhaltiger gestaltet wird.

Zu diesem Zweck werden im Rahmen der CEF Investitionen sowohl in die Verkehrs- und Energieinfrastruktur – durch den Ausbau der Transeuropäischen Netze – als auch in grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien gefördert. Angesichts der zunehmenden Risiken im Zusammenhang mit natur- und technologiebedingten Gefahren, sich wandelnden Sicherheitsbedrohungen und anderen Störungen ist es unerlässlich, sicherzustellen, dass Investitionen im Rahmen der CEF im Einklang mit den Zielen der Strategie der Union zur Krisenvorsorge risikobasiert und katastrophenresistent sind.

Die CEF konzentriert sich auf die Projekte mit besonders hohem Mehrwert für die EU und leitet Investitionen vorrangig in Projekte mit grenzüberschreitender Wirkung und in europaweite interoperable Systeme, die auch nach 2027 finanziert werden müssen. Durch die Unterstützung für grenzüberschreitende Projekte direkt auf EU-Ebene trägt die CEF dazu bei, Koordinierungsprobleme zu überwinden, die sich daraus ergeben, dass die Projekte mehrere

Rechtsordnungen betreffen. Mit ihrer effizienten Arbeitsweise wirkt die CEF Marktversagen entgegen und hilft dabei, weitere Investitionen und Finanzmittel aus sonstigen Quellen wie nationalen Haushalten, nationalen Energietarifsystemen und dem Privatsektor wirksam einzusetzen, wobei das gesamte Spektrum der im Rahmen der Haushaltsordnung zur Verfügung stehenden Instrumente genutzt wird.

Im Bereich Verkehr soll die CEF dazu beitragen, das Transeuropäische Verkehrsnetz (im Folgenden „TEN-V“) fertigzustellen, wobei das Kernnetz bis 2030 und das erweiterte Kernnetz bis 2040 fertiggestellt werden sollen. Die Entwicklung eines europaweiten multimodalen Verkehrsnetzes ist eine wesentliche Voraussetzung für Wachstum und Nachhaltigkeit in Europa – von den Häfen als Zugangstore bis hin zu den grundlegenden Landverbindungen, die für den Binnenmarkt und die Konnektivität der Regionen erforderlich sind. In diesem Zusammenhang wird sich die CEF insbesondere auf Infrastrukturprojekte mit einer stark grenzüberschreitenden Dimension konzentrieren, wie beispielsweise auf das Projekt „Rail Baltica“, den Brenner Basistunnel, die Binnenwasserstraße „Seine-Schelde“, die Projekte „Brno-Bratislava“ und „Thessaloniki-Bukarest“ oder Hinterlandanbindungen von TEN-V-Häfen.

Die CEF unterstützt zudem in enger Abstimmung mit dem Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit und den Plänen für national-regionale Partnerschaften die interoperable, sichere und intelligente Mobilität im TEN-V-Netz, z. B. durch die Einführung europäischer Verkehrsmanagementsysteme wie das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem oder die Binnenschifffahrtsinformationsdienste oder – sofern angebracht – durch deren Verknüpfung mit den EU-Weltraumsystemen wie Galileo, EGNOS und IRIS^2 mittels Interoperabilität, Standards oder Nutzerterminals, um Ortung, Navigation und Zeitgebung sowie sichere Konnektivität zu ermöglichen; zudem unterstützt die CEF den Übergang der EU zu einer nachhaltigen und dekarbonisierten Mobilität (z. B. durch die Bereitstellung einer landseitigen Stromversorgung für Schiffe in TEN-V-Häfen).

Über die CEF kann darüber hinaus in grenzüberschreitende Verbindungen mit Drittländern investiert werden, wodurch die TEN-V-Korridore auf Kandidatenländer ausgedehnt werden. Dies geschah beispielsweise im Zeitraum 2021-2027 mit den Verbindungen zur Ukraine und zur Republik Moldau, wodurch das Funktionieren der Solidaritätskorridore verbessert wurde und Vorbereitungsarbeiten zur Angleichung der Spurweite in diesen beiden Ländern an den EU-Standard initiiert wurden. Während dies aufgrund der Krise infolge des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine und in Erwartung der engeren Integration der Ukraine und der Republik Moldau in den EU-Markt gerechtfertigt war, standen jedoch wegen dieser Investitionen weniger Mittel für Projekte im Gebiet der Union zur Verfügung.

Wenn die grenzüberschreitenden TEN-V-Projekte nicht abgeschlossen werden, wird die Zunahme der Reisezeit und der Reisekosten für Personen und Güter zu wirtschaftlichen Verlusten führen, die sich aus einer geringeren Gesamtproduktivität und einem langsameren Wachstum des Handels innerhalb der EU ergeben. Im Vergleich zu einem Szenario, in dem die grenzüberschreitenden TEN-V-Projekte abgeschlossen sind, würde dies einer Verringerung des BIP um 0,4 % im Jahr 2030 und um 0,8 % im Jahr 2050 entsprechen. Ebenso würde die Beschäftigung in den Mitgliedstaaten 2030 um 0,08 % und 2050 um 0,13 % gegenüber dem Ausgangswert zurückgehen[1].

[1] Europäische Kommission: Generaldirektion Mobilität und Verkehr, Schade, W., Khanna, A., Mader, S., Streif, M. et al., *Support study on the climate adaptation and cross-border investment needs to realise the*

Im Rahmen der CEF sollten außerdem EU-Mittel für die Umsetzung von Verkehrsprojekten mit doppeltem Verwendungszweck (für zivile und militärische Nutzung) bereitgestellt werden, um eine nahtlose militärische Mobilität in der gesamten EU zu ermöglichen. Mit der derzeitigen Verkehrsinfrastruktur in der EU (einschließlich des TEN-V) sind kurzfristige und groß angelegte Bewegungen von Truppen, schwerer Ausrüstung und Material nicht möglich. Dies ist jedoch für die Sicherheit und Verteidigung Europas von größter Bedeutung, wie bereits in dem am 19. März 2025 angenommenen „Gemeinsamen Weißbuch zur europäischen Verteidigung – Bereitschaft 2030“ anerkannt wurde. Die CEF trägt darüber hinaus zum übergeordneten Ziel der „Europäischen Strategie für eine Union der Krisenvorsorge“ bei, eine sichere und resiliente Union zu schaffen, mit dem Ziel, die für die Gesellschaft lebenswichtigen Funktionen unter allen Umständen zu erhalten.

Die EU hat vier vorrangige multimodale Korridore für die militärische Mobilität über Schienen-, Straßen-, Fluss-, See- und Luftwege ermittelt, für die umfangreiche und dringende Investitionen erforderlich sind, um die Bewegung von Truppen und militärischer Ausrüstung zu erleichtern. Dazu zählen Investitionen in die Verbreiterung von Eisenbahntunneln, die Verstärkung von Straßen- und Eisenbahnbrücken sowie den Ausbau von Hafen- und Flughafenterminals. Gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und den militärischen Kreisen wurden vorrangige Investitionen ermittelt, um die dringendsten Engpässe (Hotspots) zu beseitigen.

Als wesentliches Instrument zur Vollendung der Energieunion werden im Rahmen der CEF zwei Arten von grenzüberschreitenden Energieprojekten finanziert:

- Energieinfrastrukturprojekte in den Bereichen Strom, Wasserstoff und Kohlendioxid, die umfassende grenzüberschreitende Auswirkungen haben und die den Status eines Vorhabens von gemeinsamem Interesse oder eines Vorhabens von gegenseitigem Interesse im Rahmen der TEN-E-Verordnung erhalten haben;
- grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien, die auf einer Kooperationsabkommen zwischen den Mitgliedstaaten im Rahmen der Erneuerbare-Energien-Richtlinie beruhen.

Diese Projekte sind von entscheidender Bedeutung, um i) die Energieversorgungssicherheit in der EU und in benachbarten Drittländern zu verbessern, ii) das Energiesystem zu dekarbonisieren, iii) die Integration erneuerbarer Energiequellen (Onshore- und Offshore-Energie) zu erleichtern, iv) die Integration der Energiemärkte zu verbessern und v) den Haushalten und Unternehmen in Europa Zugang zu erschwinglicher Energie zu verschaffen. Auf diese Weise wird ein Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft und zum Wohlstand der Menschen geleistet.

In seinen vom Rat „Verkehr, Telekommunikation und Energie“ am 30. Mai 2024 gebilligten Schlussfolgerungen zum Thema „Ausbau einer nachhaltigen Stromnetzinfrastruktur“ erkannte der Rat den „beispiellosen Investitionsbedarf an, der sowohl auf Übertragungs- als auch auf Verteilungsebene im Bereich der Stromnetze besteht, damit ein in hohem Maße vernetztes, integriertes und synchronisiertes europäisches Stromversorgungssystem gewährleistet ist“, ersuchte die Kommission, „nach Möglichkeiten zu suchen, wie die Investitionen in die Netzinfrastruktur insgesamt erhöht werden können“, und betonte, „dass es einer robusten Fazilität ‚Connecting Europe‘ bedarf, um angemessen auf den gestiegenen Bedarf an

---

TEN-T network, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/7839720.

Investitionen in Projekte zum Ausbau von Onshore- und Offshore-Netzen zu reagieren und diesen zu unterstützen“.

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

Das übergeordnete Ziel der CEF besteht darin, die Verwirklichung der politischen Ziele der EU in den Bereichen Verkehr und Energie für die Transeuropäischen Verkehrsnetze und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien zu unterstützen, indem Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse und Vorhaben von gegenseitigem Interesse ermöglicht oder beschleunigt und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei der Erzeugung erneuerbarer Energie unterstützt werden.

Im Bereich Verkehr trägt die CEF zu den langfristigen Zielen der EU bei, das TEN-V-Kernnetz bis 2030 fertigzustellen[2], das erweiterte Kernnetz bis 2040 fertigzustellen und – soweit erforderlich – durch vorbereitende Studien Fortschritte bei der Fertigstellung des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050 zu erzielen. Der nächste Mehrjährige Finanzrahmen (MFR) wird daher insbesondere für die Fertigstellung des Kernnetzes entscheidend sein.

Mit den im Rahmen der CEF finanzierten Investitionen wird auch der Übergang zu sauberer, interoperabler und multimodaler Mobilität unterstützt. Die CEF trägt zudem zum Aufbau eines europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes bei, mit dem die Hauptstädte der EU (auch durch Nachtzüge) miteinander verbunden werden sollen und der Schienengüterverkehr beschleunigt werden soll.

Im Bereich Energie ergänzt die CEF den Rahmen für die Transeuropäischen Energienetze (TEN-E) und die Auswahl von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und Vorhaben von gegenseitigem Interesse. Im Rahmen der TEN-E-Verordnung gilt für Investitionen in diese Vorhaben von gemeinsamem Interesse und Vorhaben von gegenseitigem Interesse der folgende dreistufige Ansatz. Erstens: Marktinvestitionen sollten Vorrang haben. Zweitens: Werden die Investitionen nicht über den Markt getätigt, sollten Regulierungsmaßnahmen geprüft werden, und erforderlichenfalls sollte der einschlägige Regulierungsrahmen angepasst werden. Drittens: Reichen die ersten beiden Schritte nicht aus, um die erforderlichen Investitionen in Vorhaben von gemeinsamem Interesse bereitzustellen, können CEF-Finanzhilfen als letztes Mittel für förderfähige Vorhaben von gemeinsamem Interesse gewährt werden. Mit der CEF werden auch die in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie festgelegten Kooperationsmechanismen wie statistische Transfers, gemeinsame Projekte oder gemeinsame Förderregelungen ergänzt.

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

Die Verkehrs- und Energieinfrastruktur und die Energieerzeugung werden in unterschiedlichem Maße durch verschiedene EU-Finanzierungsprogramme und -instrumente unterstützt, einschließlich der CEF, der Pläne für national-regionale Partnerschaften, des Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit, „Horizont Europa“ und dem Programm „Europa in der Welt“.

[2] Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

Es ist wichtig, die verschiedenen Finanzierungsprogramme und -instrumente der EU so effizient wie möglich einzusetzen, damit sich die von der EU geförderten Investitionen möglichst gut ergänzen und so der größtmögliche Mehrwert erzielt wird. Dies sollte mit der neuen Struktur des MFR erreicht werden, indem die Kohärenz zwischen den einschlägigen EU-Programmen gewahrt, Überschneidungen vermieden und der Schwerpunkt auf Investitionen mit hohem EU-Mehrwert gelegt wird.

Vor diesem Hintergrund sollte der Fokus des MFR darauf liegen, (i) Projekte mit grenzüberschreitender Dimension im Zusammenhang mit den TEN-V- und TEN-E-Netzen, (ii) Projekte für eine nahtlose militärische Mobilität in der gesamten EU und (iii) Projekte zur Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien zu unterstützen. Investitionen in das TEN-V-Netz im Rahmen der Pläne für national-regionale Partnerschaften sollten die Investitionen im Rahmen der CEF ergänzen.

Die Ausweitung der TEN-V-Korridore auf Kandidatenländer und die Verkehrs- und Energieinfrastruktur in Drittländern sollte in enger Abstimmung mit dem Programm „Europa in der Welt“ unterstützt werden.

Es wird ein starker Prozess der gemeinsamen Gestaltung zwischen Forschung und Innovation und der CEF verfolgt, insbesondere hinsichtlich der Dekarbonisierung aller Verkehrsträger, aber auch für den Energiesektor. Im Rahmen von „Horizont Europa“ werden Forschung und Innovation in den Bereichen Verkehr und Energie weiterhin unterstützt. Der Europäische Fonds für Wettbewerbsfähigkeit wird die Hochskalierung und Einführung modernster innovativer Lösungen hinsichtlich der Dekarbonisierung, Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Resilienz von Verkehr und Energie abdecken (z. B. das europäische Flugverkehrsmanagementsystem der neuen Generation, unterstützt durch KI- und Cloud-Technologien, zivile und militärische Doppelnutzung und die emissionsfreie Fähre der Zukunft). Im Rahmen des Fonds sollte insbesondere die optimale Kombination von privatem und öffentlichem Kapital für derartige Investitionen ermittelt werden.

Mit den im Rahmen der CEF finanzierten Maßnahmen sollte unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit auf Marktversagen oder suboptimale Investitionsbedingungen reagiert werden, ohne dass private Finanzierung dupliziert oder verdrängt wird; zudem sollten die Maßnahmen einen klaren EU-Mehrwert aufweisen. In dieser Hinsicht können die Maßnahmen der CEF und der Spar- und Investitionsunion[3] einander ergänzen, da öffentliche Mittel wirksam dazu beitragen können, das Risiko großer Infrastrukturprojekte zu verringern und private Investitionen in die EU anzuziehen, wodurch ein beträchtlicher Hebeleffekt erzielt wird. Gleichzeitig kann die zunehmende Verfügbarkeit effizienter Organismen für gemeinsame Anlagen, wie die europäischen langfristigen Investmentfonds (European Long-term Investment Funds, ELTIF), als wirksamer Katalysator für langfristige Investitionen institutioneller und anderer privater Anleger in Infrastrukturprojekte dienen und dadurch die im Rahmen der CEF verfügbaren Mittel ergänzen und erweitern. So wird zudem sichergestellt, dass die Maßnahmen des Programms und die EU-Beihilfevorschriften, einschließlich Mehrländerprojekten wie wichtigen Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse (Important Projects of Common European Interest, IPCEI), aufeinander abgestimmt sind und übermäßige Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt vermieden werden.

[3] COM(2025) 124 final.

Bei der Verwirklichung der Verkehrs- und Energieziele der Union ist sicherzustellen, dass Wettbewerbsfähigkeit, Wirtschaftswachstum, Zusammenhalt und Sicherheit im Einklang mit der Klima- und Umweltpolitik stehen. Die Investitionen sollten im Einklang mit der Politik und den Rechtsvorschriften der EU dabei helfen, die Klimaneutralität bis 2050 zu fördern, den Verlust an biologischer Vielfalt zu verhindern und die Umweltverschmutzung zu reduzieren oder zu beseitigen. Sofern es sich anbietet, könnten naturbasierte Lösungen in Projekte integriert werden, da sie häufig die Klimaresilienz verbessern können, kosteneffizient sind und Vorteile für die Gesellschaft mit sich bringen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Die europäischen Netze unterliegen Artikel 170 AEUV, wonach „die Union [...] zum Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze in den Bereichen der Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur bei[trägt]."

Das Recht der EU, im Bereich der Infrastrukturfinanzierung tätig zu werden, ergibt sich aus Artikel 171 AEUV, wo es heißt: Die Union „kann von den Mitgliedstaaten unterstützte Vorhaben von gemeinsamem Interesse […] insbesondere in Form von Durchführbarkeitsstudien, Anleihebürgschaften oder Zinszuschüssen unterstützen".

Artikel 172 AEUV bestimmt: „Die Leitlinien und die übrigen Maßnahmen nach Artikel 171 Absatz 1 werden vom Europäischen Parlament und vom Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren und nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses und des Ausschusses der Regionen festgelegt."

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien fällt unter Artikel 194 Absatz 1 AEUV, in dem es heißt: „Die Energiepolitik der Union verfolgt im Geiste der Solidarität zwischen den Mitgliedstaaten im Rahmen der Verwirklichung oder des Funktionierens des Binnenmarkts und unter Berücksichtigung der Notwendigkeit der Erhaltung und Verbesserung der Umwelt folgende Ziele: a) Sicherstellung des Funktionierens des Energiemarkts; b) Gewährleistung der Energieversorgungssicherheit in der Union; c) Förderung der Energieeffizienz und von Energieeinsparungen sowie Entwicklung neuer und erneuerbarer Energiequellen".

Zu diesem Zweck und gemäß Artikel 194 Absatz 2 AEUV „erlassen das Europäische Parlament und der Rat gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren die Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Ziele nach [Artikel 194] Absatz 1 zu verwirklichen."

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Die konkret mit der CEF angegangenen Probleme erfordern wegen ihres Ausmaßes und ihrer Art ein Vorgehen auf EU-Ebene, denn sie haben von Natur aus eine EU-weite Dimension und können daher effizienter auf EU-Ebene gelöst werden, was insgesamt zu einem größeren Nutzen, einer schnelleren Umsetzung und einer Senkung der Kosten führt, wenn die Kommission die Maßnahmen der Mitgliedstaaten koordiniert.

Die Finanzierung durch die EU ist zudem der geeignete Ansatz, um die typischen Finanzierungsherausforderungen grenzüberschreitender Projekte zu bewältigen. Die ungleiche Verteilung der Projektvorteile und -kosten zwischen den verschiedenen an den Projekten

beteiligten Mitgliedstaaten erschwert es, diese Projekte ausschließlich aus nationalen Finanzierungsquellen zu finanzieren.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und fällt in den Handlungsbereich der Transeuropäischen Netze gemäß Artikel 170 AEUV bzw. gemäß Artikel 194 in Bezug auf grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien. Die in diesem Vorschlag vorgesehenen Maßnahmen sind ausdrücklich auf die EU-Dimension der Verkehrs- und Energieinfrastrukturen sowie den grenzüberschreitenden Ausbau erneuerbarer Energiequellen beschränkt.

- **Wahl des Instruments**

Das Legislativinstrument und die Art der Maßnahme (d. h. Finanzierung) werden beide im AEUV festgelegt, der die Rechtsgrundlage für die CEF darstellt und aussagt, dass die Aufgaben, vorrangigen Ziele und die Organisation der Transeuropäischen Netze in Verordnungen festgelegt werden können.

3. ERGEBNISSE DER RÜCKBLICKENDEN EVALUIERUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Rückblickende Evaluierung/Eignungsprüfung bestehender Rechtsvorschriften**

Die Ex-post-Evaluierung der CEF 2014-2020 und die Zwischenevaluierung der CEF 2021-2027 werden parallel durchgeführt und sind bereits weit fortgeschritten.

Für die CEF 2014-2020 sind im Bereich Verkehr alle Finanzhilfevereinbarungen Ende 2024 ausgelaufen, und die Projekte werden derzeit abgeschlossen. Bislang wurde mehr als die Hälfte der Projekte abgeschlossen. Diese haben eine Ausschöpfungsquote von 91,3 % der zugewiesenen Mittel im Vergleich zum Betrag der derzeit geltenden Finanzhilfevereinbarung. Angesichts dieser hohen Ausschöpfungsquote wurden bei einem sehr großen Teil der abgeschlossenen Projekte die in der Finanzhilfevereinbarung festgelegten Ziele erreicht (z. B. Fortschritte bei der Umsetzung grenzüberschreitender Abschnitte, Einführung des ERTMS, verbesserte Hinterlandanbindungen von Häfen, verbesserte Binnenwasserstraßen usw.).

Im Bereich Energie umfasste die CEF 2014-2020 ein Portfolio von 149 Maßnahmen, von denen 141 bereits abgeschlossen wurden. Derzeit laufen rund 8 Maßnahmen, darunter große Bauprojekte im Stromsektor. Der finanzielle Fortschritt des gesamten CEF-1-Portfolios betrug Ende 2024 insgesamt 58 %.

Der Großteil der Mittel aus der CEF Verkehr und die Mehrheit der Mittel aus der CEF Energie für den Zeitraum 2021-2027 wurden Projekten zugewiesen. Die Mittel für militärische Mobilität im Rahmen der CEF Verkehr (1,7 Mrd. EUR) wurden nach der groß angelegten Invasion der Ukraine durch Russland vorgezogen und vollständig zugewiesen. Die letzten Mittel wurden Anfang 2024 zugewiesen, sodass für die verbleibenden vier Jahre des derzeitigen MFR keine Ressourcen mehr zur Verfügung stehen. Bis Ende 2024 wurden einige Projekte abgeschlossen (z. B. Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, sichere und gesicherte Parkflächen). Im Rahmen der CEF Energie wurden aus der ersten Liste von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und Vorhaben von gegenseitigem Interesse rund 166 Vorhaben ausgewählt, von denen 41 im Rahmen der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen 2024 Mittel erhielten, was den erheblichen Finanzierungsbedarf für grenzüberschreitende Energieinfrastrukturen verdeutlicht.

Da Investitionen in die Infrastruktur ein langfristiger Prozess sind, ist es noch zu früh, um die Ergebnisse der CEF 2021-2027 zu messen. Im Rahmen der CEF wurde eine nicht rückzahlbare Finanzhilfe in Höhe von 1,5 Mrd. EUR bereitgestellt, um die grenzüberschreitende Konnektivität zwischen der EU und der Ukraine zu verbessern und die Kapazitäten der Solidaritätskorridore und der TEN-V-Korridore zu erhöhen.

Die vorläufigen Ergebnisse beider CEF-Evaluierungen bestätigen, dass mit dem Programm gute Erfolge erzielt wurden. Aufgrund seiner Konzeption ist das Instrument geeignet, den historischen Mangel an Finanzmitteln für grenzüberschreitende Infrastrukturen mit hohem EU-Mehrwert zu beheben, indem Mittel für diese Projekte in einem speziellen zweckgebundenen Instrument gebündelt werden. Das Instrument steht im Einklang mit anderen Finanzierungsinstrumenten und -strategien der EU, insbesondere in den Bereichen Dekarbonisierung und ökologische Nachhaltigkeit. Das Governance-Modell (durch wettbewerbsorientierte Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen und die direkte Mittelverwaltung über eine zentrale Agentur) ist gut geeignet, um den Bedürfnissen des Programms gerecht zu werden und gleiche Wettbewerbsbedingungen für Antragsteller zu schaffen.

Die CEF-Mittel werden stets als unerlässlich erachtet, da sie wichtige Verkehrsprojekte ermöglichen, die andernfalls aufgrund unzureichender nationaler oder privater Finanzierung erheblich verzögert, in ihrem Anwendungsbereich reduziert oder gar nicht umgesetzt würden. Über die direkte finanzielle Unterstützung hinaus bietet die CEF auch eine erhebliche Hebelwirkung, indem sie zusätzliches öffentliches und privates Kapital mobilisiert und als strategischer Anhaltspunkt für Investitionen dient.

Die aktuelle Anzahl und der aktuelle Wert der nach Themen und Teilprogrammen finanzierten Maßnahmen sowie die aktuelle Leistungserklärung des Programms für die CEF 2021-2027 lassen erkennen, dass die meisten Output-Ziele der CEF voraussichtlich erreicht werden und die Erwartungen bezüglich der Outputs klar erfüllt werden. Auch wenn sich die vollständigen Ergebnisse und Auswirkungen erst nach einiger Zeit zeigen werden, deutet die derzeitige Entwicklung des Programms auf positive Resultate hin, die mit seinen Zielen im Einklang stehen.

Gemäß Artikel 22 Absatz 4 der derzeit geltenden Verordnung (EU) 2021/1153 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“[4] wird die Kommission im Herbst dieses Jahres einen Fortschrittsbericht über die Durchführung des Programms von 2021 bis 2024 veröffentlichen. Er enthält für jeden Sektor die verschiedenen Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen, die wichtigsten Investitionsbereiche und eine Beschreibung, wie die CEF auf aktuelle Krisen reagieren konnte.

- **Konsultation der Interessenträger**

Am 12. Februar startete eine Reihe öffentlicher Konsultationen über das gesamte Spektrum künftiger EU-Finanzierungen, die bis zum 6. Mai 2025 andauerten. Eine Konsultation betraf EU-Mittel, die in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und Regionen eingesetzt wurden, und zwar in den Bereichen Transeuropäische Netze, Kohäsionspolitik, Gemeinsame Agrarpolitik, Fischereipolitik, Meerespolitik und Innenpolitik.

[4] Artikel 22 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014 (Text von Bedeutung für den EWR).

In Bezug auf die Transeuropäischen Netze betonen die Interessenträger, dass es von entscheidender Bedeutung ist, ein spezielles Instrument auf EU-Ebene für die Verkehrsinfrastruktur (wie die CEF) fortzuführen, das von den nationalen Investitionsrahmen getrennt ist.

Die Behörden Mittel- und Osteuropas setzen sich für gezielte EU-Hilfen zur Modernisierung und zum Ausbau wichtiger TEN-V-Korridore ein und verweisen dabei auf Verzögerungen bei der Elektrifizierung, Engpässe bei der Güterverkehrskapazität und Lücken bei der multimodalen Konnektivität. So weisen beispielsweise die polnischen und rumänischen Befragten darauf hin, dass bessere Ost-West-Verbindungen und interoperable Signalgebungssysteme erforderlich sind, um die grenzüberschreitende Mobilität zu verbessern.

Mit Blick auf den Energiebereich weisen die Interessenträger auf mehrere anhaltende Herausforderungen hin, die die Wirksamkeit und Inklusivität der EU-Hilfen für Energieinfrastruktur untergraben. Behörden aus Rumänien, Polen, Deutschland und Spanien betonen, dass veraltete Netzinfrastrukturen, insbesondere in ländlichen und kohleabhängigen Gebieten, einen Engpass beim Ausbau erneuerbarer Energien darstellen. Diese Regionen verfügen häufig nicht über ausreichende Übertragungskapazitäten oder sind mit Verzögerungen bei der Netzmodernisierung konfrontiert, was dazu führt, dass Projekte ins Stocken geraten und die Klimaziele verfehlt werden. Regionale und kommunale Akteure, insbesondere aus Finnland und den baltischen Staaten, äußern Bedenken hinsichtlich der langsamen Fortschritte bei grenzüberschreitenden Verbindungsleitungen und der fragmentierten Planung auf nationaler und EU-Ebene. Dies wird als Schwächung der Resilienz und Interoperabilität des europäischen Energiesystems angesehen, insbesondere vor dem Hintergrund geopolitischer Spannungen.

Von März bis Mai 2025 organisierte die Kommission ein Europäisches Bürgerforum zum neuen EU-Haushalt, das den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit bot, mit den EU-Institutionen in Kontakt zu treten und sich am politischen Entscheidungsprozess der EU zu beteiligen. Die Veranstaltung umfasste drei Sitzungen, an denen 150 nach dem Zufallsprinzip ausgewählte Bürgerinnen und Bürger teilnahmen, darunter eine Präsenzsitzung vom 28. bis 30. März, eine Online-Sitzung vom 25. bis 27. April und eine dritte und letzte Sitzung in Brüssel vom 16. bis 18. Mai. Die Teilnehmenden kamen aus allen 27 EU-Ländern und spiegelten die Vielfalt der EU wider; sie erörterten, wo der EU-Haushalt den größten Mehrwert für die Europäerinnen und Europäer bringen könnte, und hoben auch die Bedeutung der grenzüberschreitenden Infrastruktur, insbesondere im Verkehrsbereich, hervor. Zahlreiche Mitgliedstaaten beantragten im Rahmen der Halbzeitüberprüfung des derzeitigen MFR im Jahr 2024 aufgrund der erschöpften CEF-Mittel zusätzliche Mittel für militärische Mobilität. Viele Mitgliedstaaten fordern zudem regelmäßig im Rahmen von Ratstagungen und von Formaten im Bereich Sicherheit und Verteidigung angesichts des allgemeinen geopolitischen Kontexts und der sich wandelnden Sicherheitsentwicklungen, dass die militärische Mobilität als Priorität für EU-Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur festgelegt wird.

- **Folgenabschätzung**

Der Vorschlag wird durch die Folgenabschätzung zu den künftigen auf nationaler Ebene vorab zugewiesenen Mitteln im Rahmen des MFR nach 2027 unterstützt, die dem Ausschuss für Regulierungskontrolle am 7. Juli 2025 übermittelt wurde. Der Ausschuss gab seine Stellungnahme am 10. Juli ab.

Die Folgenabschätzung konzentrierte sich auf die Konzeption und den Anwendungsbereich der Pläne für national-regionale Partnerschaften zur Umsetzung künftiger auf nationaler Ebene vorab zugewiesener Mittel. Für Investitionen in den transeuropäischen Verkehr (einschließlich der militärischen Mobilität), die Energieinfrastruktur und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien wurden zwei Optionen für die Finanzierung grenzüberschreitender Projekte geprüft: die Durchführung mittels auf nationaler Ebene vorab zugewiesener Mittel oder mittels eines speziellen Instruments für grenzüberschreitende Projekte.

In der Folgenabschätzung wurden die Erfahrungen aus der Durchführung grenzüberschreitender Projekte mittels der derzeitigen nationalen und regionalen Pläne (z. B. Kohäsionspolitik, Aufbau- und Resilienzfazilität) und die Erfahrungen im Rahmen der CEF verglichen. Ferner wurde der Verwaltungsaufwand für die Behörden und Vorhabenträger der Mitgliedstaaten für beide Optionen bewertet und die optimale Verwendung von EU-Mitteln erörtert.

Die Folgenabschätzung ergab, dass direkt verwaltete EU-Hilfen die für komplexe grenzüberschreitende Projekte erforderliche Berechenbarkeit und Stabilität gewährleisten würden. Die Vergabe von Finanzhilfen im Rahmen eines wettbewerbsorientierten und stufenweisen Ansatzes würde es ermöglichen, sich auf die ausgereiftesten Projekte zu konzentrieren.

Eine engere Verknüpfung der EU-Mittel mit den politischen Prioritäten der nationalen Pläne würde deren grenzüberschreitende Dimension stärken. Die Umsetzung grenzüberschreitender Infrastrukturprojekte im Rahmen der Pläne wäre jedoch sowohl für die Behörden der Mitgliedstaaten als auch für die Vorhabenträger komplexer und kostspieliger. Für die Mitgliedstaaten wäre es ein langwieriger Prozess, ihre Investitionsagenden mit denen der Nachbarländer abzustimmen, sowohl während der anfänglichen Verhandlungen über den Plan als auch im Falle von Änderungen. So müsste beispielsweise Deutschland seinen nationalen Plan mit acht Nachbarstaaten und Ungarn mit fünf Nachbarstaaten koordinieren. Kommt es in einem oder mehreren Mitgliedstaaten zu Verzögerungen im Verfahren, könnte dies Folgeverzögerungen nach sich ziehen. Die Kommission könnte diese Koordinierungsbemühungen zwar unterstützen (sowohl während der Verhandlungen als auch durch Bereitstellung technischer Hilfe im Rahmen der Pläne), doch die Belastung für die Behörden der Mitgliedstaaten wäre nach wie vor erheblich. Zudem könnte dies den Verwaltungsaufwand für Vorhabenträger deutlich erhöhen, da diese ihre grenzüberschreitenden Projekte im Rahmen mehrerer nationaler Pläne umsetzen und nach jeweils separaten Berichts- und Prüfungssystemen (eines pro Mitgliedstaat) Bericht erstatten müssten.

In der Folgenabschätzung wurde jedoch hervorgehoben, dass die Pläne für national-regionale Partnerschaften ergänzende Investitionen in grenzüberschreitende Abschnitte und Projekte von großer Bedeutung für die EU vorsehen könnten. Dazu könnten Abschnitte von nationalem Interesse in den Transeuropäischen Netzen und bestimmte Energieprojekte gehören, wie z. B. nationale Netzverstärkungen zur Unterstützung grenzüberschreitender Verbindungsleitungen. Da diese Projekte im Hoheitsgebiet eines einzigen Mitgliedstaats durchgeführt würden, fielen bei deren Durchführung nicht die genannten zusätzlichen Kosten für grenzüberschreitende Projekte mit Beteiligung mehrerer Mitgliedstaaten an. Zuweisungen für diese Projekte könnten auch von hoher Relevanz sein, wenn sie mit EU-Mitteln im Rahmen zentral verwalteter, grenzüberschreitender Auktionen für erneuerbare Energien kombiniert werden (gemäß dem Modell „Auktionen als Dienstleistung“).

Direkt verwaltete EU-Hilfen würden die für komplexe grenzüberschreitende Projekte erforderliche Berechenbarkeit und Stabilität gewährleisten. Die direkte Vergabe von Mitteln auf EU-Ebene würde es ermöglichen, das langfristige politische Engagement für strategische Projekte aufrechtzuerhalten und zugleich hinreichende Sicherheit, Berechenbarkeit und Stabilität für andere Investoren zu schaffen. Die direkte Verwaltung von Mitteln würde zudem eine koordinierte Durchführung von Projekten im Bereich der militärischen Mobilität fördern, um den nahtlosen und schnellen Transport von Truppen und militärischer Ausrüstung innerhalb der EU zu erleichtern.

Die Zuweisung von Finanzhilfen im Rahmen eines wettbewerbsorientierten und stufenweisen Ansatzes und mittels direkter Verwaltung würde die Berechenbarkeit der Finanzierung gewährleisten und es ermöglichen, sich auf die ausgereiftesten Projekte (bzw. Projektphasen) zu konzentrieren. Darüber hinaus könnten die von den Begünstigten nicht verwendeten Mittel anderen Projekten zugewiesen werden, wenn es erhebliche Verzögerungen bei der Durchführung gibt oder wenn die Projektkosten niedriger sind als ursprünglich erwartet (z. B. durch erfolgreiche Vergabe öffentlicher Aufträge). Mit dem Grundsatz „Use it or lose it“ der CEF wurde sichergestellt, dass die Mittel innerhalb des Programms optimiert und anderen Projekten zugewiesen werden, die den besten EU-Mehrwert bieten. Für die CEF 2014-2020 wird nach aktuellen Schätzungen erwartet, dass der Grundsatz „Use it or lose it“ die Mittelausschöpfung von rund 80 % auf 90 % steigern wird.

Die direkte Verwaltung komplexer grenzüberschreitender Projekte würde auch die Verwaltungskosten für die Behörden der Mitgliedstaaten senken. Größenvorteile im Rahmen eines kostenorientierten Umsetzungsmodells tragen dazu bei, die Gesamtkosten der direkten Mittelverwaltung niedrig zu halten. Dies wird durch die hohe Produktivität bestätigt; alle Bediensteten in Vollzeitäquivalenten verwalten im Durchschnitt Mittel von 25 Mio. EUR pro Jahr. Dies deckt den gesamten Lebenszyklus der Programmverwaltung – von der Veröffentlichung der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen bis zur Prüfung – ab, einschließlich der Rückmeldungen zur Politik und zur Berichterstattung. Die direkte Verwaltung grenzüberschreitender Verkehrs- und Energieprojekte ist kosteneffizient und macht 0,39 % der EU-Mittel im Zeitraum 2021-2027 aus, einschließlich sämtlicher Koordinierungs- und Verwaltungskosten, die der Kommission entstehen.

Ein separates Instrument würde hingegen Anstrengungen erfordern, um die Kohärenz mit den Investitionen in Verkehr und Energie zu gewährleisten, die in den Plänen enthalten wären.

Der Vorschlag der Kommission spiegelt die Vorteile eines speziellen Instruments für grenzüberschreitende Projekte wider, die in der Folgenabschätzung ermittelt wurden.

- **Vereinfachung**

Die umfassenden Vereinfachungsbemühungen der Kommission im Rahmen des MFR 2027 werden auch für die Umsetzung des CEF-Programms gelten.

Mit der CEF sollen Überschneidungen und die Komplexität verringert werden. Im Bereich der Verkehrs- und Energieinfrastruktur wird sich die CEF daher auf Projekte mit klar grenzüberschreitender Dimension konzentrieren, die die Investitionen im Rahmen der Pläne für national-regionalen Partnerschaften ergänzen.

Die Vorschriften der Pläne für national-regionale Partnerschaften und der CEF werden so weit wie möglich angeglichen. Eine klare Abgrenzung zwischen der CEF und den Plänen für national-regionale Partnerschaften und die Angleichung der Vorschriften werden die

derzeitige Komplexität der EU-Finanzierungslandschaft verringern und sowohl den Behörden der Mitgliedstaaten als auch den Begünstigten zugutekommen.

Zur weiteren Vereinfachung wird im Rahmen der CEF, sofern angebracht, bei der Vergabe von Finanzhilfen auf vereinfachte Kostenoptionen (Pauschalbeträge, Stückkosten) zurückgegriffen. Die Verordnung wird auch einen weiter vereinfachten Rechtsrahmen für die CEF vorsehen, indem Bestimmungen und Bedingungen in Arbeitsprogramme überführt werden können.

Die im Rahmen des MFR für die Zeit nach 2027 vorgeschlagene Verordnung (EU) [XXX]* des Europäischen Parlaments und des Rates [Leistungsverordnung] zielt darauf ab, die Inkohärenz und Komplexität der Überwachungs- und Berichterstattungspflichten zu reduzieren. Die Überwachungs-, Evaluierungs- und Berichterstattungsmodalitäten werden nicht für jedes Finanzierungsinstrument wie die CEF einzeln festgelegt, sondern für den gesamten MFR vereinfacht und gestrafft, auch in Bezug auf Information, Kommunikation und Sichtbarkeit.

4. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag der Kommission für die CEF enthält folgenden Betrag: 81 428 000 000 EUR (zu jeweiligen Preisen).

Ausgehend von den positiven Erfahrungen mit der Durchführung der vorangegangenen CEF-Programme schlägt die Kommission vor, das neue Programm für die beiden CEF-Bereiche ebenfalls in direkter Verwaltung durch die Kommission und eine Exekutivagentur durchzuführen.

Wie im Finanz- und Digitalbogen im Einzelnen dargelegt, decken die vorgeschlagenen Haushaltsmittel alle für die Durchführung des CEF-Programms erforderlichen operativen Ausgaben sowie die Personalkosten und sonstigen Verwaltungsausgaben im Zusammenhang mit der Programmverwaltung ab.

5. WEITERE ANGABEN

• Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags

Artikel 1 – Gegenstand

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

Artikel 2 – Begriffsbestimmungen

Dieser Artikel enthält die Begriffsbestimmungen in Bezug auf die Verordnung.

Artikel 3 – Ziele des Programms

In diesem Artikel werden das allgemeine Ziel des Programms und die spezifischen Ziele für jeden Bereich festgelegt.

Artikel 4 – Mittelausstattung

In diesem Artikel werden die indikativen Mittelzuweisungen für das Programm festgelegt.

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

Artikel 5 – Zusätzliche Mittel

Dieser Artikel enthält die Bedingungen für die zusätzlichen Finanzbeiträge zum Programm.

Artikel 6 – Alternative, kombinierte und kumulative Finanzierung

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

Artikel 7 – Mit dem Programm assoziierte Drittländer

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

Artikel 8 – Ausführung und Formen der Unionsfinanzierung

In diesem Artikel wird die Art der Mittelverwaltung der CEF als direkte Verwaltung festgelegt. Alle in der Haushaltsordnung vorgesehenen Formen der Finanzierung und finanziellen Unterstützung können genutzt werden. Die Unterstützung für Finanzierungsinstrumente oder Haushaltsgarantien erfolgt über das Investitionsinstrument des Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit (European Competitiveness Fund, ECF) oder den Umsetzungsmechanismus „Europa in der Welt“ (Global Europe, GE).

Artikel 9 – Förderfähigkeit

Dieser Artikel enthält die Kriterien, nach denen Personen und Stellen im Rahmen des Programms förderfähig sein können.

Artikel 10 – Ergänzende Vorschriften für Finanzhilfen

In diesem Artikel werden die Bedingungen für die Kürzung, Aussetzung, Kündigung oder Übertragung von Finanzhilfen festgelegt, um eine wirtschaftliche Haushaltsführung zu gewährleisten und die Risiken im Zusammenhang mit erheblichen Verzögerungen bei großen Infrastrukturprojekten zu mindern. Er sieht vor, dass Finanzhilfen gekürzt oder ganz aufgekündigt werden können, wenn die Maßnahme, für die eine Finanzhilfe gewährt wurde, ein Jahr nach dem in der Finanzhilfevereinbarung genannten Tag des Durchführungsbeginns nicht angelaufen ist oder wenn die Prüfung der Fortschritte der Maßnahme ergeben hat, dass der Verzug bei der Durchführung der Maßnahme so groß ist, dass die Ziele wahrscheinlich nicht erreicht werden können. Der Artikel sieht die Vereinfachung von Finanzhilfevereinbarungen für ein Gesamtprojekt vor.

In diesem Artikel werden zudem die Höchstsätze für die Kofinanzierung in den einzelnen Bereichen festgelegt.

Artikel 11 – Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien

In diesem Artikel werden die Ziele und Bedingungen für grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien festgelegt. Er sieht allgemeine Kriterien und Verfahrensvorschriften für die Auswahl dieser Projekte vor und ermächtigt die Kommission, im Wege eines delegierten Rechtsakts spezifische Kriterien und Einzelheiten des Verfahrens für solche Projekte festzulegen. Ferner sieht dieser Artikel die Möglichkeit vor, Mittel auf den mit der Verordnung (EU) 2018/1999 eingerichteten Finanzierungsmechanismus der Union für erneuerbare Energie zu übertragen.

Artikel 12 – Arbeitsprogramm

Dieser Artikel sieht die Umsetzung des Programms im Wege von Arbeitsprogrammen im Sinne des Artikels 110 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 vor.

Artikel 13 – Delegierte Rechtsakte

Durch diesen Artikel wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte in Bezug auf den Anhang der vorliegenden Verordnung zu erlassen.

Artikel 14 – Ausübung der Befugnisübertragung

Dieser Artikel enthält Standardbestimmungen über die Befugnisübertragung.

Artikel 15 – Ausschussverfahren

Dieser Artikel bezieht sich auf den CEF-Ausschuss als Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Ferner wird festgelegt, dass das in Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 vorgesehene Beratungsverfahren Anwendung findet.

Artikel 16 – Änderung der Verordnung (EU) 2024/1679

Dieser Artikel sieht eine Änderung von Artikel 48 der Verordnung (EU) 2024/1679 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes vor. Ziel ist es, die Rechtsgrundlage des Durchführungsrechtsakts der Kommission über Standards hinsichtlich der Infrastruktur mit Doppelnutzung, die derzeit in der CEF-Verordnung vorgesehen sind, zu ändern (Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2024/1679). Für diesen Durchführungsrechtsakt ist die Verordnung (EU) 2024/1679 zur Festlegung der Infrastrukturstandards für das TEN-V-Netz eine besser geeignete Rechtsgrundlage als ein CEF-Ausgabenprogramm. Die Durchführungsverordnung (EU) 2021/1328 der Kommission gilt jedoch weiterhin, bis die Kommission einen neuen Durchführungsrechtsakt gemäß Artikel 48.3 der Verordnung (EU) 2024/1679 erlässt.

Artikel 17 – Aufhebung

Mit diesem Artikel wird die vorherige CEF-Verordnung (Verordnung (EU) 2021/1153) aufgehoben.

Artikel 18 – Übergangsbestimmungen

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

Artikel 19 – Inkrafttreten und Anwendung

Nach diesem Artikel wird die Verordnung ab dem 1. Januar 2028 gelten.

Anhang

2025/0221 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ für den Zeitraum 2028-2034, zur Änderung der Verordnung (EU) 2024/1679 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2021/1153

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 172 Absatz 1 und Artikel 194 Absatz 2,

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,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der vorliegenden Verordnung wird das Programm der Fazilität „Connecting Europe“ (im Folgenden „Programm“) festgelegt, um Investitionen im Bereich der Transeuropäischen Netze für Verkehr und Energie zu beschleunigen und eine Hebelwirkung für Finanzmittel sowohl aus dem öffentlichen als auch dem privaten Sektor zu erzeugen sowie gleichzeitig die Rechtssicherheit zu steigern und den Grundsatz der Technologieneutralität zu wahren. Sie zielt auch darauf ab, die grenzübergreifende Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien zu erleichtern, z. B. durch die Unterstützung grenzüberschreitender Projekte. Das Programm sollte die vollständige Ausschöpfung von Synergien zwischen den Bereichen Verkehr und Energie erleichtern, um so die Wirksamkeit der Maßnahmen der Union zu steigern und eine Optimierung der Durchführungskosten zu ermöglichen. Mit der vorliegenden Verordnung wird eine Finanzausstattung für das Programm festgesetzt. Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung werden die jeweiligen Preise auf der Grundlage eines festen Deflators von 2 % berechnet.

(2) Die effiziente Beförderung von Personen[3] und Gütern ist eine wesentliche Säule für das Funktionieren der Union und spielt eine entscheidende Rolle bei der Förderung von Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftswachstum, der Sicherstellung des Zusammenhalts sowie der Verwirklichung der Klima- und Umweltziele. Der freie und effiziente Personen- und Warenverkehr in einem gut vernetzten und vollständigen Binnenmarkt verbessert die Konnektivität, gewährleistet den Zugang zu

1 *ABl. L..., S.
2 *ABl. L..., S.
3 Einschließlich Personen mit eingeschränkter Mobilität und Behinderungen.

Arbeitsplätzen und Dienstleistungen und unterstützt die lokale Wirtschaft und den Handel. Gleichzeitig ist ein dekarbonisiertes und nachhaltiges Verkehrssystem eine Voraussetzung dafür, die Klimaziele der Union zu erreichen und die strategische und nicht nachhaltige Abhängigkeit der Wirtschaft der Union von fossilen Kraft- und Brennstoffen anzugehen. Ein wirksamer und sicherer Güterverkehr ist für die Versorgung der Bürgerinnen und Bürger, die Aufrechterhaltung unserer Wirtschaft und die Unterstützung unserer militärischen Sicherheit unerlässlich. Im Draghi-Bericht über die Zukunft der europäischen Wettbewerbsfähigkeit[4] wird betont, wie wichtig es ist, die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu erhöhen, und es werden die Notwendigkeit eines integrierten Marktes für multimodalen Verkehr sowie die starke Nachfrage nach Dekarbonisierung und sauberen Lösungen hervorgehoben. Im Draghi-Bericht wird gefordert, die Digitalisierung in der Union in wichtigen Wirtschaftssektoren wie dem Verkehr voranzutreiben. Im Letta-Bericht über die Zukunft des Binnenmarkts wird hervorgehoben, dass der Verkehrssektor ein Schlüsselbereich ist, in dem eine vertiefte europäische Integration unerlässlich ist, um das Potenzial des Binnenmarkts voll auszuschöpfen. Im Letta-Bericht wird insbesondere die Notwendigkeit der Vollendung des TEN-V-Netzes unterstrichen und es werden die Chancen eines europaweiten Hochgeschwindigkeitsschienennetzes hervorgehoben, um das Reisen in Europa zu revolutionieren und die Integration der Union voranzutreiben. Im Niinistö-Bericht über die zivile und militärische Vorsorge Europas wird die Bedeutung von Verkehrskorridoren mit Doppelnutzung für militärische Bewegungen und Lieferketten, die Resilienz der Verkehrsinfrastruktur gegenüber dem Klimawandel und die Notwendigkeit sicherer Versorgungswege im Seeverkehr für den Außenhandel der Union hervorgehoben.

(3) Die Union sollte Projekte in benachteiligten, weniger vernetzten, ländlichen, Insel-, Küsten-, und Randgebieten, dicht besiedelten Gebieten, Gebieten in äußerster Randlage oder in abgelegenen Gebieten erleichtern, um den Zugang zu den Transeuropäischen Energie- und Verkehrsnetzen zu ermöglichen und gleichzeitig die Vorteile in Bezug auf Sicherheit, Wettbewerbsfähigkeit sowie sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt in der gesamten Union verfügbar zu machen. In der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates[5] wird die Infrastruktur des Transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegt, es werden die von ihr einzuhaltenden Anforderungen vorgegeben und Maßnahmen für ihre Verwirklichung vorgesehen. Jene Verordnung sieht die Fertigstellung des Kernnetzes des Transeuropäischen Verkehrsnetzes bis 2030 und des erweiterten Kernnetzes bis 2040 durch die Schaffung neuer Infrastruktur sowie die umfassende Modernisierung und Sanierung der vorhandenen Infrastruktur vor. Ziel ist ein leistungsstarkes Netz für die Beförderung von Personen und Gütern.

(4) Zur Erfüllung der in Verordnung (EU) 2024/1679 festgelegten Ziele ist es erforderlich, die Entwicklung grenzüberschreitender Projekte, einschließlich Häfen und deren Hinterlandverbindungen, sowie den Einsatz alternativer Kraftstoffe und die Beseitigung fehlender Verbindungen finanziell zu unterstützen und gegebenenfalls sicherzustellen, dass die durch das Programm unterstützten Maßnahmen mit den

---

4 Mario Draghi, „Eine Strategie für die Wettbewerbsfähigkeit Europas“, September 2024, https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_de.

5 Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024).

gemäß Artikel 54 der Verordnung (EU) 2024/1679 erstellten Korridor-Arbeitsplänen und mit der Entwicklung des Gesamtnetzes in Bezug auf Leistungsfähigkeit und Interoperabilität im Einklang stehen.

(5) Im Gemeinsamen Weißbuch zur europäischen Verteidigung – Bereitschaft 2030[6] wurde die militärische Mobilität als wesentliche Komponente für die Sicherheit und Verteidigung der Union anerkannt und der Unionsmehrwert bei der Förderung von Infrastruktur mit Doppelnutzung für die Mobilität hervorgehoben. Mit der Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates[7] wurde erstmals eine spezielle Finanzausstattung für die Entwicklung einer für zivile und Verteidigungszwecke doppelt nutzbaren Verkehrsinfrastruktur festgelegt. Es ist von wesentlicher Bedeutung, dass die Verkehrsinfrastruktur der Union eine rasche und effiziente Bewegung von Streitkräften, Material und Ausrüstung mittels Luft-, Land- und Schiffsverkehr ermöglicht. Dementsprechend sollte die Infrastruktur für alle Verkehrsträger modernisiert werden, um den militärischen Anforderungen zu genügen. Mit dem Programm sollte die Komplementarität mit den spezifischen Tätigkeiten angestrebt werden, die im Rahmen des Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit unterstützt werden (auch in Bezug auf wichtige Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse (IPCEI)), insbesondere mit dem Ziel, den Zugang der Mitgliedstaaten zu militärischen Mobilitätskapazitäten und deren Verfügbarkeit zu verbessern und die Entwicklung digitaler Lösungen zur Erleichterung der militärischen Mobilität sowie von Maßnahmen, die im Rahmen der Pläne für national-regionale Partnerschaften unterstützt werden, zu fördern.

(6) Im Bereich der militärischen Mobilität zielt das Programm darauf ab, unter Berücksichtigung des militärischen Fachwissens auf EU-Ebene dazu beizutragen, dass Militärgüter und Streitkräfte in der gesamten EU rasch und in großem Maßstab befördert werden können. Das Programm sollte im Einklang mit den Bemühungen der EU stehen, die Verteidigungsbereitschaft der EU gemäß dem Gemeinsamen Weißbuch zur europäischen Verteidigung – Bereitschaft 2030 zu erhöhen.

(7) Die Union hat ihre eigenen Weltraumsysteme für Ortung, Navigation und Zeitgebung (PNT) (Galileo, EGNOS und LEO PNT), ihr eigenes Erdbeobachtungs- und Überwachungsprogramm (Copernicus, EOGS) und ihre eigene sichere Konnektivität (GOVSATCOM und IRIS^2) entwickelt. Sie alle bieten hochentwickelte Dienste, die öffentlichen und privaten Nutzern große wirtschaftliche Vorteile bringen. Daher sollte jede im Rahmen der CEF finanzierte Verkehrs- oder Energieinfrastruktur, die PNT- oder Erdbeobachtungsdienste nutzt, technisch mit diesen Systemen kompatibel sein. Um eine solche Kompatibilität zu gewährleisten, kann mit dem Arbeitsprogramm gegebenenfalls sichergestellt werden, dass von der CEF unterstützte Maßnahmen, die PNT-, Konnektivitäts- oder Beobachtungstechnologien umfassen, mit den EU-Weltraumsystemen technisch kompatibel sind.

(8) In der Europäischen Strategie für die innere Sicherheit (PROTECT EU) wird betont, dass Sicherheit der Grundstein ist, auf dem alle unsere Freiheiten aufbauen. Zudem

---

6 Gemeinsames Weißbuch zur europäischen Verteidigung – Bereitschaft 2030, JOIN(2025) 120 final, 19.3.2025.

7 Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014 (ABl. L 249 vom 14.7.2021, S. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj).

basiert sie auf der Erwägung, dass die Sicherheit in allen Strategien der EU durchgängig berücksichtigt werden soll.

(9) Der Ausbau und die Modernisierung der Energieinfrastruktur sind wesentliche Voraussetzungen für eine echte, vollendete und vernetzte Energieunion, die die Energieversorgungssicherheit und -unabhängigkeit der Union, die Erschwinglichkeit der Energieversorgung und die industrielle Wettbewerbsfähigkeit gewährleistet und gleichzeitig dafür sorgt, dass die Klima- und Energieziele der Union für 2030 und die Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 erreicht werden. Für den Markthochlauf der zusätzlichen Erzeugung erneuerbarer Energie, einschließlich der Offshore-Erzeugung, zur Förderung der Dekarbonisierung und Elektrifizierung der Industrie und zur Gewährleistung eines gut funktionierenden und wettbewerbsfähigen Energiebinnenmarkts, der eine sichere und erschwingliche Energieversorgung bietet, sind Energienetze erforderlich. Auch im Draghi-Bericht wird betont, wie wichtig es ist, die Investitionen in die Energieinfrastruktur zu erhöhen. Im Draghi-Bericht wurde insbesondere auf Investitionen in Energienetze und die Notwendigkeit hingewiesen, den Ausbau der grenzüberschreitenden Energieinfrastruktur rasch zu steigern, um die Integration erneuerbarer Energien in das europäische System sicherzustellen und die europäische Industrie zu dekarbonisieren. Im Deal für eine saubere Industrie[8] und im Aktionsplan für erschwingliche Energie[9] betonte die Kommission die entscheidende Rolle der Vollendung der Energieunion durch Investitionen in Energieinfrastruktur und grenzüberschreitende Netze für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie und des Wohlstands der Menschen sowie für die Erschwinglichkeit und Sicherheit der Energieversorgung. Aus dem Aktionsplan für erschwingliche Energie geht hervor, dass alle Menschen, Gemeinschaften und Unternehmen vom sauberen Wandel profitieren sollen. Laut dem Marktbeobachtungsbericht über die Strominfrastruktur[10] der Agentur für die Zusammenarbeit der Energieregulierungsbehörden wird sich der grenzüberschreitende Kapazitätsbedarf bis 2030 auf 66 GW belaufen, wovon 32 GW derzeit noch nicht gedeckt sind. Die Unterstützung grenzüberschreitender Projekte durch das Programm wird eine wichtige Rolle dabei spielen, diese Lücke zu schließen.

(10) Besonderes Augenmerk sollte auf grenzüberschreitende Energieverbundnetze gelegt werden, einschließlich komplexer Projekte wie hybrider Verbindungsleitungen, auch jene, die zur Erreichung der mit der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates[11] festgelegten Stromverbundvorgabe von 15 % für 2030 erforderlich sind.

---

8 COM(2025) 85 final.

9 COM(2025) 79 final.

10 ACER: Electricity infrastructure development to support a competitive and sustainable energy system (Entwicklung der Strominfrastruktur zur Unterstützung eines wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Energiesystems), Marktbeobachtungsbericht 2024, https://www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Publications/ACER_2024_Monitoring_Electricity_Infrastructure.pdf.

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

(11) In der Verordnung (EU) 2022/869 des Europäischen Parlaments und des Rates[12] werden Leitlinien für die rechtzeitige Entwicklung und Interoperabilität der transeuropäischen Energieinfrastruktur festgelegt. Sie behandelt die Identifizierung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und Vorhaben von gegenseitigem Interesse und legt die Bedingungen dafür fest, dass diese Vorhaben für eine finanzielle Unterstützung durch die Union in Betracht kommen. Aufgrund ihres grenzüberschreitenden Charakters erzeugen Vorhaben von gemeinsamem Interesse und Vorhaben von gegenseitigem Interesse jedoch nicht nur erhebliche positive externe Effekte und fördern die Solidarität, sondern bringen auch spezifische Herausforderungen für die Vorhabenträger mit sich, da sie mehrere Rechtsordnungen betreffen, Herausforderungen bei der Koordinierung verursachen und eine häufig asymmetrische Verteilung von Kosten und Nutzen mit sich bringen. Sie erfordern daher Unterstützung auf Unionsebene.

(12) Im Energiebereich soll das Programm zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und Vorhaben von gegenseitigem Interesse beitragen, um die Integration des Energiemarkts und die grenzüberschreitende Interoperabilität der Energienetze zu fördern. Darüber hinaus zielt das Programm darauf ab, die Dekarbonisierung zu erleichtern, die Energieeffizienz zu fördern und die Versorgungssicherheit zu gewährleisten sowie die grenzübergreifende Zusammenarbeit im Bereich der Energie, einschließlich der Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen, sowie von Speicheranlagen, die die Förderfähigkeitskriterien der Verordnung (EU) 2022/869 nicht erfüllen, zu erleichtern. Dabei sind die Interessen aller möglicherweise betroffenen Interessenträger zu berücksichtigen.

(13) Die grenzübergreifende Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten oder zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern im Bereich der erneuerbaren Energien ist von entscheidender Bedeutung, um die Ziele der Union in Bezug auf Dekarbonisierung, Wettbewerbsfähigkeit, Vollendung des Energiebinnenmarkts und Versorgungssicherheit auf kosteneffiziente und nachhaltige Weise zu erreichen. Mit dem Programm soll dem Risiko begegnet werden, dass die grenzübergreifende Zusammenarbeit ohne finanziellen Beistand der Union auf einem suboptimalen Niveau bleibt.

(14) Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien sollten Kosteneinsparungen bei der Einführung erneuerbarer Energien in der gesamten Union oder andere Vorteile im Hinblick auf die Systemintegration, Versorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit oder Innovation im Vergleich zu einem ähnlichen, von einem der beteiligten Mitgliedstaaten oder Drittstaaten allein durchgeführten Projekt bewirken. Bei der Auswahl der Projekte sollte die Kommission insbesondere deren Beitrag zur weiteren Integration des Energiebinnenmarkts der Union berücksichtigen und sich bemühen, soweit möglich die geografische Ausgewogenheit zu berücksichtigen. Im Falle von Finanzhilfen für Arbeiten sollte der Antragsteller nachweisen, dass Marktversagen oder finanzielle Hindernisse wie unzureichende

[12] Verordnung (EU) 2022/869 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2022 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2009, (EU) 2019/942 und (EU) 2019/943 sowie der Richtlinien 2009/73/EG und (EU) 2019/944 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 347/2013 (ABl. L 152 vom 3.6.2022, S. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/869/oj).

wirtschaftliche Tragfähigkeit, hohe Vorlaufkosten oder fehlende Marktfinanzierungen überwunden werden müssen.

(15) Das Programm sollte eine Übertragung von Mitteln auf den mit Artikel 33 der Verordnung (EU) 2018/1999[13] eingerichteten Finanzierungsmechanismus der Union für erneuerbare Energie ermöglichen, um einen Beitrag zu dem in Artikel 3 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates[14] festgelegten Rahmen zu gewährleisten. Diese Übertragung kann auch Projekte betreffen, die als grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien definiert werden. Gegebenenfalls sollte sich die Kommission bemühen, jenen Projekten Vorrang bei der finanziellen Unterstützung einzuräumen, die die weitere Integration des Energiebinnenmarkts der Union verbessern, einschließlich grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien.

(16) Zwischen der Entwicklung Transeuropäischer Netze in den Bereichen Verkehr und Energie und grenzüberschreitenden Projekten im Bereich der erneuerbaren Energien mit starker grenzüberschreitender Wirkung, die durch die CEF unterstützt werden, sowie Verkehrs- und Energieprojekten, die in den Anwendungsbereich der Pläne für national-regionale Partnerschaften, des Rahmenprogramms für Forschung und Innovation und des Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit fallen, sollten Synergien sichergestellt werden. Synergien könnten auch eine Unterstützung wichtiger Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse (Important Projects of Common European Interest, IPCEI) mit Schwerpunkt auf grenzüberschreitender Infrastruktur in den Bereichen Verkehr und Energie bedeuten.

(17) Das Programm sollte auch Kohärenz mit Maßnahmen anstreben, die im Rahmen des Programms „Europa in der Welt“ finanziert werden. Es ist wichtig, dass die transeuropäischen Verkehrs- und Energienetze gut mit Drittländern verbunden sind. In den jeweiligen Strategierahmen werden Vorhaben von gemeinsamem Interesse zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern oder Vorhaben von gegenseitigem Interesse genannt, die für die Verkehrs- und Energieverbindungen aus diesen Drittländern und in diese Drittländer Vorrang haben. Bei diesen Projekten sollte die im Rahmen des Programms geleistete Unterstützung eng mit der Unterstützung im Rahmen des Programms „Europa in der Welt“ koordiniert werden. Im Bereich Verkehr sollten die im Anhang der vorliegenden Verordnung aufgeführten grenzüberschreitenden Abschnitte vorrangig behandelt werden.

(18) In einem sich rasch wandelnden wirtschaftlichen, sozialen und geopolitischen Umfeld haben die jüngsten Erfahrungen gezeigt, dass beim mehrjährigen Finanzrahmen und bei den Programmen der Union eine größere Flexibilität erforderlich ist. Zu diesem Zweck und im Einklang mit den Zielen der CEF sollte die Finanzierung den sich wandelnden politischen Belangen und den Prioritäten der Union, wie sie in den von

---

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

[14] Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

der Kommission veröffentlichten einschlägigen Dokumenten, in den Schlussfolgerungen des Rates und in Entschließungen des Europäischen Parlaments festgelegt sind, gebührend Rechnung tragen und gleichzeitig eine ausreichende Vorhersehbarkeit für den Haushaltsvollzug gewährleisten.

(19) Um Kohärenz zu gewährleisten, sollten im Rahmen des Programms die Haushaltsgarantie und die Finanzierungsinstrumente – auch in Kombination mit nicht rückzahlbarer Unterstützung bei einer Mischfinanzierungsmaßnahme – gemäß den geltenden Bestimmungen des ECF-InvestEU-Instruments und der GE-Umsetzungsmechanismen im Wege von Vereinbarungen umgesetzt werden, die für diese Art von Unterstützung aus dem besagten Investitionsinstrument und den Umsetzungsmechanismen geschlossen wurden.

(20) Wird die Unterstützung der Union im Rahmen des Programms in Form einer Haushaltsgarantie oder eines Finanzinstruments – auch in Kombination mit nicht rückzahlbarer Unterstützung bei einer Mischfinanzierungsmaßnahme – geleistet, so ist diese Unterstützung unbedingt ausschließlich aus dem ECF-InvestEU-Instrument und den GE-Umsetzungsmechanismen gemäß den geltenden Bestimmungen des besagten Investitionsinstruments und der besagten Umsetzungsmechanismen zu leisten. Falls im Rahmen des ECF-InvestEU-Instruments die Ziele dieses Programms verwirklicht werden, sollte allen Mitgliedstaaten auf deren Antrag beratende Unterstützung zur Verfügung stehen. Eine derartige Unterstützung könnte Kapazitätsaufbau, Unterstützung der Projektfindung, -vorbereitung und -durchführung sowie Beratung zu Finanzinstrumenten und Investitionsplattformen umfassen.

(21) Das Programm sollte die Nutzung der verfügbaren Mittel optimieren, indem die zur Verfügung gestellten Mittel genau überwacht und gegebenenfalls die Finanzhilfen gekürzt oder beendet werden. Dadurch sollte es möglich sein, die Mittel für eine Maßnahme, die während des festgelegten Zeitrahmens nicht verwendet werden, auf andere Maßnahmen im Anwendungsbereich dieses Programms umzuschichten.

(22) Angesichts des Umfangs der erforderlichen Arbeiten kann es vorkommen, dass für die Errichtung eines grenzüberschreitenden Abschnitts mehrere Tätigkeiten parallel durchgeführt werden, die durch verschiedene Finanzhilfevereinbarungen unterstützt werden, aber zu demselben Ziel beitragen, das als „Gesamtprojekt“ bezeichnet wird. Um zu einer effizienteren Nutzung der Unionsmittel beizutragen und sicherzustellen, dass wichtige Infrastrukturziele vollständig erreicht werden können, sollte das Programm eine Umschichtung der verfügbaren Mittel im Rahmen desselben Gesamtprojekts ermöglichen. Unbeschadet der Anwendung von Vergabeverfahren gemäß Artikel 192 Absatz 1 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 des Europäischen Parlaments und des Rates[15] und zusätzlich zu den Bestimmungen des Artikels 198 der genannten Verordnung sollte es möglich sein, eine solche Mittelumschichtung durch Änderungen der ursprünglichen Maßnahmen unter den im Arbeitsprogramm festgelegten Bedingungen, einschließlich des Höchstbeitrags der Union, zu gewähren.

(23) Die Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 des Europäischen Parlaments und des Rates findet auf das Programm Anwendung. Sie regelt die Aufstellung und den Vollzug des Gesamthaushaltsplans der Union und enthält unter anderem

[15] Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. September 2024 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union (ABl. L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

Bestimmungen zu Finanzhilfen, Preisen, nichtfinanziellen Zuwendungen, Auftragsvergabe, indirekter Mittelverwaltung, finanziellem Beistand, Finanzierungsinstrumenten und Haushaltsgarantien.

(24) Im Einklang mit der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 sollten eher technische Einzelheiten zum Haushaltsvollzug aller durch das Programm unterstützter Politikbereiche in den Arbeitsprogrammen und Aufforderungsunterlagen festgelegt werden, einschließlich spezifischer Förderfähigkeits- und Gewährungskriterien je nach Instrument des Haushaltsvollzugs und abhängig davon, ob es sich um eine Finanzhilfe oder Auftragsvergabe handelt, sowie abhängig von den verfolgten spezifischen politischen Zielen. Gemäß Artikel 136 der Haushaltsordnung sollten aus Sicherheitsgründen Beschränkungen für die Förderfähigkeit von Lieferanten mit hohem Risiko gelten.

(25) Die Unterstützung im Rahmen des Programms sollte unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit auf Marktversagen oder suboptimale Investitionsbedingungen reagieren und damit Investitionen fördern und Anreize für private Finanzierung setzen, ohne dass diese private Finanzierung dupliziert oder verdrängt wird, und dabei einen klaren EU-Mehrwert aufweisen. Unbeschadet der Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV auf nationale Mittel wird dieser Ansatz die Kohärenz zwischen den Maßnahmen im Rahmen des Programms und den Vorschriften für staatliche Beihilfen gewährleisten und so übermäßige Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt vermeiden. Zudem können die Maßnahmen der CEF und der Europäischen Spar- und Investitionsunion[16] einander ergänzen, da öffentliche Mittel einen effektiven Beitrag zur Senkung des Risikos großer Infrastrukturprojekte leisten und so Anreize für private Investitionen in der EU setzen können, wodurch eine beträchtliche Hebelwirkung erzielt wird. Gleichzeitig kann die zunehmende Verfügbarkeit effizienter Organismen für gemeinsame Anlagen, wie die europäischen langfristigen Investmentfonds (European Long-term Investment Funds, ELTIF), als wirksamer Katalysator für langfristige Investitionen institutioneller und anderer privater Anleger in Infrastrukturprojekte dienen und dadurch die im Rahmen der CEF verfügbaren Mittel ergänzen und erweitern.

(26) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung des Programms durch Arbeitsprogramme sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der 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, ausgeübt werden[17].

(27) Gemäß der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509, der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates[18], der Verordnung (EG,

---

16 COM(2025) 124 final.

17 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).

18 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/883/oj).

Euratom) Nr. 2988/95 des Rates[19], der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 2185/96[20] und der Verordnung (EU) 2017/1939[21] sollen die finanziellen Interessen der Union geschützt werden, indem verhältnismäßige Maßnahmen unter anderem zur Prävention, Aufdeckung, Behebung und Untersuchung von Unregelmäßigkeiten und Betrug, zur Einziehung entgangener, rechtsgrundlos gezahlter oder nicht widmungsgemäß verwendeter Mittel und gegebenenfalls verwaltungsrechtliche Sanktionen ergriffen werden. Insbesondere kann das Europäische Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF) gemäß Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 sowie Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 Untersuchungen einschließlich Kontrollen und Überprüfungen vor Ort durchführen, um festzustellen, ob Betrug oder Korruption oder eine sonstige rechtswidrige Handlung zum Nachteil der finanziellen Interessen der Union vorliegt. Gemäß der Verordnung (EU) 2017/1939 kann die Europäische Staatsanwaltschaft (im Folgenden „EUStA“) Betrug und sonstige gegen die finanziellen Interessen der Union gerichtete rechtswidrige Handlungen im Sinne der Richtlinie (EU) 2017/1371 des Europäischen Parlaments und des Rates[22] untersuchen und strafrechtlich verfolgen. Nach der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 ist jede Person oder Stelle, die Unionsmittel erhält, verpflichtet, uneingeschränkt am Schutz der finanziellen Interessen der Union mitzuwirken, der Kommission, dem OLAF, der EUStA und dem Europäischen Rechnungshof die erforderlichen Rechte und den Zugang zu gewähren und sicherzustellen, dass an der Ausführung von Unionsmitteln beteiligte Dritte gleichwertige Rechte gewähren. Mit dem Programm assoziierte Drittländer müssen dem zuständigen Anweisungsbefugten, dem OLAF und dem Rechnungshof die Rechte und den Zugang gewähren, die sie zur umfassenden Ausübung ihrer jeweiligen Befugnisse benötigen.

(28) Das Programm soll gemäß der Verordnung (EU) [XXX]* des Europäischen Parlaments und des Rates [Leistungsverordnung] durchgeführt werden, in der die Regeln für die Nachverfolgung der Ausgaben und der Leistungsrahmen für die Mittelausstattung sowie Regeln für die einheitliche Anwendung des Grundsatzes der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ bzw. des Grundsatzes der Gleichstellung der Geschlechter gemäß Artikel 33 Absatz 2 Buchstaben d und f der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509, Regeln für die Überwachung und Berichterstattung in Bezug auf die Leistung von Unionsprogrammen und -maßnahmen, Regeln für die Einrichtung eines Förderportals der Union, Regeln für die Evaluierung von Programmen sowie andere horizontale Bestimmungen, die für alle Unionsprogramme gelten – etwa bezüglich Informationen, Kommunikation und Sichtbarkeit – festgelegt sind.

---

19 Verordnung (EG, Euratom) Nr. 2988/95 des Rates vom 18. Dezember 1995 über den Schutz der finanziellen Interessen der Europäischen Gemeinschaften (ABl. L 312 vom 23.12.1995, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1995/2988/oj).

20 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1996/2185/oj).

21 Verordnung (EU) 2017/1939 des Rates vom 12. Oktober 2017 zur Durchführung einer Verstärkten Zusammenarbeit zur Errichtung der Europäischen Staatsanwaltschaft (EUStA) (ABl. L 283 vom 31.10.2017, S. 1). ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1939/oj).

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

(29) Gemäß Artikel 85 Absatz 1 des Beschlusses (EU) 2021/1764 des Rates[23] können in einem überseeischen Land oder Gebiet (ÜLG) niedergelassene Personen und Einrichtungen vorbehaltlich der Bestimmungen und Ziele des Programms und der möglichen Regelungen, die für den mit dem ÜLG verbundenen Mitgliedstaat gelten, finanziell unterstützt werden.

(30) Das Programm sollte die Rechte von Menschen mit Behinderungen achten und insbesondere sicherstellen, dass die Zugänglichkeit für sie speziell im Verkehrssektor gewährleistet ist.

(31) Das Programm sollte für die Zusammenarbeit mit Drittländern offen sein, wenn dies im Interesse der Union liegt. Zu diesem Zweck kann die Union Drittländer ganz oder teilweise an den konstituierenden Tätigkeiten des Programms beteiligen. Die Beteiligung sollte einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Beiträgen und Vorteilen des Drittlands unterliegen und den Schutz der finanziellen und sicherheitspolitischen Interessen der Union gewährleisten.

(32) Um dem Ausbau des Transeuropäischen Netzes gebührend Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung der indikativen Liste der Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Anhang der vorliegenden Verordnung zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung[24] niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(33) Mit Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2021/1153 wird der Kommission die Befugnis übertragen, Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der infrastrukturellen Anforderungen für bestimmte Kategorien von Maßnahmen für eine Infrastruktur mit Doppelnutzung zu erlassen. Auf dieser Grundlage wurde die Durchführungsverordnung (EU) 2021/1328 der Kommission[25] erlassen. Nach der Überarbeitung des Rechtsrahmens mit dem Erlass der Verordnung (EU) 2024/1679 und um sicherzustellen, dass die infrastrukturellen Anforderungen unabhängig von der begrenzten Laufzeit der vorliegenden Verordnung weiter aktualisiert werden können, sollte in jener Verordnung die Befugnis zum Erlass von Durchführungsrechtsakten zur Festlegung der infrastrukturellen Anforderungen für bestimmte Kategorien von

---

[23] Beschluss (EU) 2021/1764 des Rates vom 5. Oktober 2021 über die Assoziierung der überseeischen Länder und Gebiete mit der Europäischen Union einschließlich der Beziehungen zwischen der Europäischen Union einerseits und Grönland und dem Königreich Dänemark andererseits (Übersee-Assoziationsbeschluss einschließlich Grönlands) (ABl. L 355 vom 7.10.2021, S. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2021/1764/oj).

[24] ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

[25] Durchführungsverordnung (EU) 2021/1328 der Kommission vom 10. August 2021 zur Festlegung der Infrastrukturanforderungen für bestimmte Kategorien von Maßnahmen für Infrastrukturen mit doppeltem Verwendungszweck gemäß der Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 288 vom 11.8.2021, S. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/1328/oj).

Maßnahmen für Infrastrukturen mit Doppelnutzung festgelegt werden. Die Verordnung (EU) 2024/1679 sollte daher entsprechend geändert werden, damit der Kommission die Befugnis übertragen wird, zu diesem Zweck Durchführungsrechtsakte zu erlassen.

(34) Die Verordnung (EU) 2021/1153 sollte mit Wirkung vom 1. Januar 2028 aufgehoben werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Mit der vorliegenden Verordnung wird die Fazilität „Connecting Europe“ (im Folgenden „Programm“) geschaffen; ferner werden die Ziele des Programms, seine Mittelausstattung für den Zeitraum 2028-2034, die Arten der Unionsfinanzierung sowie die Regeln für die Bereitstellung dieser Finanzierung festgelegt.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Maßnahme“ jede Tätigkeit, deren finanzielle und technische Unabhängigkeit festgestellt worden ist, die zeitlich begrenzt ist und die zur Durchführung eines Projekts erforderlich ist;
2. „Transeuropäisches Verkehrsnetz“ das in der Verordnung (EU) 2024/1679 genannte Transeuropäische Verkehrsnetz;
3. „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ ein Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Sinne des Artikels 3 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2024/1679 oder des Artikels 2 Nummer 5 der Verordnung (EU) 2022/869;
4. „nachhaltiges Transeuropäisches Verkehrsnetz“ ein Transeuropäisches Verkehrsnetz, das den Anforderungen der Artikel 5 und 45 der Verordnung (EU) 2024/1679 entspricht;
5. „intelligentes Transeuropäisches Verkehrsnetz“ ein Transeuropäisches Verkehrsnetz, das den Anforderungen der Artikel 43 und 45 der Verordnung (EU) 2024/1679 entspricht;
6. „resilientes Transeuropäisches Verkehrsnetz“ ein Transeuropäisches Verkehrsnetz, das den Anforderungen von Artikel 46 der Verordnung (EU) 2024/1679 entspricht;
7. „militärische Mobilität“ die Fähigkeit der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten, militärisches Personal, Ausrüstung und Hilfsgüter innerhalb der Grenzen der Mitgliedstaaten und über deren Grenzen hinweg rasch und wirksam zu transportieren, zu bewegen und zu entsenden, um eine rechtzeitige und wirksame Reaktion der Streitkräfte der Mitgliedstaaten zu gewährleisten;
8. „Studien“ die zur Vorbereitung der Durchführung eines Projekts erforderlichen Tätigkeiten, wie Vorstudien, Kartierung, Durchführbarkeits-, Evaluierungs-, Prüf- und Validierungsstudien, auch in Form von Software, und jede andere technische

Unterstützungsmaßnahme, einschließlich der Vorarbeiten zur Festlegung und Entwicklung eines Projekts und für die Entscheidungen über seine Finanzierung, wie etwa Erkundung der betreffenden Standorte und Vorbereitung des Finanzierungspakets;

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

10. „Vorhaben von gegenseitigem Interesse“ ein Vorhaben von gegenseitigem Interesse im Sinne des Artikels 2 Nummer 6 der Verordnung (EU) 2022/869;

11. „grenzüberschreitendes Projekt im Bereich der erneuerbaren Energien“ eines der folgenden Projekte:

a) ein Projekt zur Erzeugung erneuerbarer Energie, das in einem Kooperationsabkommen im Sinne der Artikel 8, 9, 11 oder 13 der Richtlinie (EU) 2018/2001 enthalten ist;

b) ein Speicherprojekt, einschließlich Energiespeicher am selben Standort im Sinne des Artikels 2 Nummer 44d der Richtlinie (EU) 2018/2001, das die Integration erneuerbarer Energie in das Energiesystem der Union unterstützt, mit Ausnahme von Energiespeicheranlagen im Sinne des Anhangs II Nummer 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2022/869, und das in einer ähnlichen Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten oder zwischen einem oder mehreren Mitgliedstaaten und einem oder mehreren Drittländern enthalten ist.

Artikel 3

Ziele des Programms

(1) Die allgemeinen Ziele des Programms bestehen darin, die Transeuropäischen Netze in den Bereichen Verkehr und Energie aufzubauen, zu entwickeln, zu sichern, zu modernisieren und zu vollenden, um einen funktionierenden Binnenmarkt zu unterstützen und den Zusammenhalt zu fördern, die militärische Mobilität in den Transeuropäischen Verkehrsnetzen zu erleichtern, die grenzübergreifende Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien zu erleichtern und Synergien zwischen den Bereichen Verkehr und Energie zu fördern.

(2) Die spezifischen Ziele des Programms sind:

a) im Verkehrssektor

i) einen Beitrag zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Zusammenhang mit vernetzten, interoperablen, dekarbonisierten, intelligenten, sicheren, nachhaltigen, resilienten, gesicherten und multimodalen Verkehrsnetzen gemäß der Verordnung (EU) 2024/1679 zu leisten, insbesondere durch

(1) Maßnahmen im Zusammenhang mit Vorhaben von gemeinsamem Interesse mit grenzüberschreitender Dimension zur Verwirklichung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, einschließlich Maßnahmen auf den im Anhang der vorliegenden Verordnung aufgeführten indikativen Abschnitten;

(2) Maßnahmen im Zusammenhang mit unionsweiten Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Zusammenhang mit der Vollendung eines intelligenten, resilienten, dekarbonisierten und nachhaltigen Transeuropäischen Verkehrsnetzes;

(3) Maßnahmen im Zusammenhang mit Vorhaben von gemeinsamem Interesse mit grenzüberschreitender Dimension mit Drittländern, die das Transeuropäische Verkehrsnetz gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2024/1679 umsetzen;

ii) Teile des Transeuropäischen Verkehrsnetzes für die Doppelnutzung der Verkehrsinfrastruktur anzupassen, um sowohl die zivile als auch die militärische Mobilität zu verbessern, wobei der Schwerpunkt auf den vier vorrangigen EU-Korridoren für militärische Mobilität liegt, die von den Mitgliedstaaten in Anhang II der vom Rat am 18. März 2025 unter dem Aktenzeichen ST 6728/25 ADD 1 gebilligten Militärischen Anforderungen an die militärische Mobilität innerhalb und außerhalb der Union festgelegt wurden;

b) im Energiesektor

i) einen Beitrag zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und Vorhaben von gegenseitigem Interesse gemäß Artikel 18 der Verordnung (EU) 2022/869 im Hinblick auf die Förderung der Vollendung der Energieunion, die Integration eines effizienten und wettbewerbsfähigen Energiebinnenmarkts und die grenz- und sektorübergreifende Interoperabilität der Netze, die Erleichterung der Dekarbonisierung der Wirtschaft, die Förderung der Energieeffizienz und die Gewährleistung der Resilienz und Versorgungssicherheit zu leisten;

ii) die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien durch die Unterstützung grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien oder durch Ausschreibungen für neue Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien im Rahmen des mit Artikel 33 der Verordnung (EU) 2018/1999 eingerichteten Finanzierungsmechanismus der Union für erneuerbare Energie zu erleichtern, sofern die in Artikel 11 Absatz 5 der vorliegenden Verordnung genannten Bedingungen erfüllt sind, um die Ziele der Union in Bezug auf Dekarbonisierung, Wettbewerbsfähigkeit, Vollendung des Energiebinnenmarkts, Resilienz und Versorgungssicherheit auf kosteneffiziente Weise zu erreichen.

Artikel 4

Mittelausstattung

(1) Die indikative Finanzausstattung für die Durchführung des Programms für den Zeitraum 2028-2034 beträgt 81 428 000 000 EUR zu jeweiligen Preisen.

(2) Der in Absatz 1 genannte Betrag wird vorläufig wie folgt aufgeteilt:

a) 51 515 000 000 EUR für die in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a genannten spezifischen Ziele im Hinblick auf Verkehr und militärische Mobilität;

b) 29 912 000 000 EUR für die in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b genannten spezifischen Ziele im Hinblick auf Energie.

(3) Mittelbindungen für Tätigkeiten, deren Durchführung sich über mehr als ein Haushaltsjahr erstreckt, können über mehrere Jahre in jährlichen Tranchen erfolgen.

(4) Über 2034 hinaus können Mittel zur Deckung notwendiger Ausgaben sowie Mittel für die Verwaltung von Maßnahmen, die bis zum Ende des Programms noch nicht abgeschlossen sind, in den Unionshaushalt eingestellt werden.

(5) Die in Absatz 1 genannte Finanzausstattung und die Beträge der zusätzlichen Mittel gemäß Artikel 5 können auch für technische und administrative Hilfe bei der Durchführung des Programms und der sektorspezifischen Leitlinien in Verordnung (EU) 2024/1679 oder Verordnung (EU) 2022/869 verwendet werden, z. B. für Vorbereitungs-, Überwachungs-, Kontroll-, Prüfungs- und Evaluierungstätigkeiten, betriebliche IT-Systeme und -Plattformen, Informations- und Kommunikationstätigkeiten einschließlich institutioneller Kommunikation zu den politischen Prioritäten der Union sowie für jegliche sonstige technische und administrative Hilfe oder Personalausgaben, die der Kommission bei der Verwaltung des Programms entstehen.

Artikel 5

Zusätzliche Mittel

(1) Mitgliedstaaten, Organe, Einrichtungen und sonstige Stellen der Union, Drittländer, internationale Organisationen, internationale Finanzinstitutionen oder sonstige Dritte können unbeschadet der Artikel 107 und 108 AEUV zusätzliche Finanzbeiträge oder nichtfinanzielle Beiträge zu dem Programm leisten. Zusätzliche Finanzbeiträge gelten als externe zweckgebundene Einnahmen im Sinne des Artikels 21 Absatz 2 Buchstaben a, d oder e oder im Sinne des Artikels 21 Absatz 5 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509.

(2) Mittel, die Mitgliedstaaten im Rahmen der geteilten Mittelverwaltung zugeteilt wurden, können – auf deren Antrag – im Rahmen des Programms bereitgestellt werden. Die Kommission führt diese Mittel direkt oder indirekt gemäß Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a oder c der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 aus. Sie werden zusätzlich zu dem in Artikel 4 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung genannten Betrag bereitgestellt. Diese Mittel werden zugunsten des betreffenden Mitgliedstaats verwendet. Ist die Kommission für dem Programm auf diese Weise zur Verfügung gestellte Mittel keine rechtlichen Verpflichtungen im Rahmen der direkten oder indirekten Mittelverwaltung eingegangen, so können die entsprechenden nicht gebundenen Mittel auf Antrag des betreffenden Mitgliedstaats auf eines oder mehrere der jeweiligen ursprünglichen Programme oder deren Nachfolgeprogramme rückübertragen werden.

Artikel 6

Alternative, kombinierte und kumulative Finanzierung

(1) Das Programm wird in Koordination mit anderen Programmen der Union durchgeführt. Auch Maßnahmen, für die aus einem anderen Programm ein Unionsbeitrag bereitgestellt wurde, können einen Beitrag aus dem Programm

erhalten. Die Vorschriften des jeweiligen Unionsprogramms gelten für den entsprechenden Beitrag; alternativ können auf alle Beiträge unter diesem Programm einheitliche Regeln angewandt werden, wobei in dem Fall eine einzige rechtliche Verpflichtung eingegangen werden kann. Werden die Unionsbeiträge auf Grundlage der förderfähigen Kosten geleistet, so darf die kumulierte Unterstützung aus dem Unionshaushalt die förderfähigen Gesamtkosten der Maßnahme nicht übersteigen; sie kann anteilig auf der Grundlage der Unterlagen, in denen die Bedingungen für die Unterstützung festgelegt sind, berechnet werden.

(2) Gewährungsverfahren im Rahmen des Programms können unter direkter oder indirekter Mittelverwaltung gemeinsam mit den Mitgliedstaaten, Organen, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, Drittländern, internationalen Organisationen, internationalen Finanzinstituten oder sonstigen Dritten („an dem gemeinsamen Gewährungsverfahren beteiligte Partner“) durchgeführt werden, sofern der Schutz der finanziellen Interessen der Union gewährleistet ist. Derartige Verfahren unterliegen einheitlichen Regeln und ziehen eine einzige rechtliche Verpflichtung nach sich. Zu diesem Zweck können die an dem gemeinsamen Gewährungsverfahren beteiligten Partner dem Programm gemäß Artikel 5 der vorliegenden Verordnung Mittel zur Verfügung stellen bzw. gegebenenfalls im Einklang mit Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 mit der Durchführung des Gewährungsverfahrens betraut werden. Bei gemeinsamen Gewährungsverfahren können Vertreter der Partner des gemeinsamen Gewährungsverfahrens auch Mitglieder des in Artikel 153 Absatz 3 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 genannten Evaluierungsausschusses sein.

Artikel 7

Mit dem Programm assoziierte Drittländer

(1) Die folgenden Drittländer können sich durch vollständige oder teilweise Assoziierung an dem Programm beteiligen, soweit das mit den in Artikel 3 dargelegten Zielen und mit den einschlägigen internationalen Vereinbarungen oder Beschlüssen, die im Rahmen dieser Vereinbarungen getroffen wurden und für sie gelten, im Einklang steht:

a) Mitglieder der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA), die dem Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) angehören, sowie europäische Mikrostaaten;

b) beitretende Länder, Kandidatenländer und potenzielle Kandidaten;

c) Länder der Europäischen Nachbarschaftspolitik;

d) andere Drittländer.

(2) Die Assoziierungsabkommen für die Teilnahme am Programm

a) gewährleisten, dass die Beiträge des an dem Programm teilnehmenden Drittlands in einem ausgewogenen Verhältnis zum Nutzen für das Land stehen;

b) legen die Bedingungen für die Teilnahme an Programmen fest, einschließlich der Berechnung der finanziellen Beiträge zu den einzelnen Programmen, die sich aus einem operativen Beitrag und einer

Teilnahmegebühr zusammensetzen, sowie zu den allgemeinen Verwaltungskosten des Programms;

c) übertragen dem Drittland keine Entscheidungsbefugnis in dem Programm;

d) gewährleisten die Rechte der Union, die Wirtschaftlichkeit der Haushaltsführung sicherzustellen und ihre finanziellen Interessen zu schützen;

e) sorgen gegebenenfalls für den Schutz der Sicherheit und der Interessen der Union im Bereich der öffentlichen Ordnung.

Für die Zwecke von Buchstabe d gewährt das Drittland die erforderlichen Rechte und den Zugang gemäß der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 und der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 und garantiert, dass Vollstreckungsbeschlüsse zur Verhängung einer Geldstrafe auf der Grundlage von Artikel 299 AEUV sowie Urteile und Anordnungen des Europäischen Gerichtshofs unmittelbar vollstreckbar sind;

Artikel 8

Ausführung und Formen der Unionsfinanzierung

(1) Das Programm wird gemäß der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 in direkter Mittelverwaltung oder in indirekter Mittelverwaltung mit Stellen durchgeführt, die in Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe c der genannten Verordnung aufgeführt sind.

(2) Unionsmittel können in jeder in der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 vorgesehenen Form bereitgestellt werden, insbesondere in Form von Finanzhilfen, Preisen, Auftragsvergabe und nichtfinanziellen Zuwendungen.

(3) Wird die Unterstützung der Union in Form einer Haushaltsgarantie oder eines Finanzinstruments – auch in Kombination mit nicht rückzahlbarer Unterstützung bei einer Mischfinanzierungsmaßnahme – geleistet, so ist diese Unterstützung unbedingt ausschließlich aus dem ECF-InvestEU-Instrument und dem GE-Umsetzungsmechanismus gemäß den geltenden Bestimmungen des besagten Investitionsinstruments und des Umsetzungsmechanismus im Wege von Vereinbarungen zu leisten, die für diese Art von Unterstützung aus dem besagten Investitionsinstrument oder Umsetzungsmechanismus geschlossen wurden.

(4) Für die Unterstützung der Union in Form einer Haushaltsgarantie ist in der ECF- oder GE-Verordnung ein Höchstbetrag festgelegt.

(5) Wird im Rahmen des Programms auf das ECF-InvestEU-Instrument oder den GE-Umsetzungsmechanismus zurückgegriffen, so werden die Mittelausstattung für die Haushaltsgarantie und die Dotierung der Finanzierungsinstrumente aus diesem Programm bereitgestellt, auch wenn sie mit nicht rückzahlbarer Unterstützung im Rahmen einer Mischfinanzierungsmaßnahme kombiniert werden.

Artikel 9

Förderfähigkeit

(1) Die Förderfähigkeitskriterien werden mit Blick auf die Verwirklichung der in Artikel 3 der vorliegenden Verordnung genannten Ziele im Einklang mit der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 festgelegt.

(2) Bei Gewährungsverfahren im Rahmen der direkten oder indirekten Mittelverwaltung kommen einer oder mehrere der folgenden Rechtsträger für die Bereitstellung von Unionsunterstützung bzw. deren Erhalt infrage:

a) in einem Mitgliedstaat niedergelassene Rechtsträger;

b) in einem assoziierten Drittland niedergelassene Rechtsträger;

c) internationale Organisationen;

d) sonstige in nicht assoziierten Drittländern niedergelassene Rechtsträger, sofern die Finanzierung solcher Rechtsträger für die Durchführung der Maßnahme wesentlich ist und zur Verwirklichung der in Artikel 3 festgelegten Ziele beiträgt.

(3) Ergänzend zu Artikel 168 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 können sich in Artikel 7 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung genannte assoziierte Drittländer gegebenenfalls an etwaigen Auftragsvergabemechanismen nach Artikel 168 Absätze 2 und 3 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 beteiligen und diese nutzen. Die Vorschriften für Mitgliedstaaten gelten sinngemäß für teilnehmende assoziierte Drittländer.

(4) Gewährungsverfahren, die sich auf die Sicherheit oder die öffentliche Ordnung auswirken, insbesondere in Bezug auf strategische Vermögenswerte und Interessen der Union oder ihrer Mitgliedstaaten, werden gemäß Artikel 136 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 beschränkt. Gemäß Artikel 136 der Haushaltsordnung gelten aus Sicherheitsgründen Beschränkungen für die Förderfähigkeit von Lieferanten mit hohem Risiko im Einklang mit dem EU-Recht.

(5) Bei Maßnahmen gemäß Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a der vorliegenden Verordnung wird durch die Bewertung der Vorschläge anhand der Gewährungskriterien gegebenenfalls sichergestellt, dass vorgeschlagene Maßnahmen mit den Korridor-Arbeitsplänen und Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 54 und 55 der Verordnung (EU) 2024/1679 vereinbar sind und der beratenden Stellungnahme des zuständigen Europäischen Koordinators gemäß Artikel 52 Absatz 9 der genannten Verordnung Rechnung tragen.

(6) Finanzhilfevorschläge werden von einem oder mehreren Mitgliedstaaten oder mit Zustimmung der Mitgliedstaaten eingereicht, die von dem Vorhaben von gemeinsamem Interesse oder dem Vorhaben von gegenseitigem Interesse betroffen sind.

(7) Gewährungsverfahren für Finanzhilfen oder Teile davon, die bereits vollständig aus anderen öffentlichen oder privaten Quellen finanziert werden, mit Ausnahme von Beiträgen der Union im Zusammenhang mit Synergiemaßnahmen gemäß Artikel 6, sind nicht förderfähig.

(8) Im Arbeitsprogramm gemäß Artikel 110 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 oder in den Unterlagen zu dem Gewährungsverfahren können die in der vorliegenden

Verordnung festgelegten Förderfähigkeitskriterien näher erläutert oder zusätzliche Förderfähigkeitskriterien für bestimmte Maßnahmen festgelegt werden.

Artikel 10

Ergänzende Vorschriften für Finanzhilfen

(1) Zusätzlich zu den Kürzungsgründen gemäß Artikel 132 Absatz 4 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 kann der Finanzhilfebetrag unter folgenden Bedingungen gekürzt werden:

a) im Fall von Studien, wenn die Maßnahme ein Jahr nach dem in der Finanzhilfevereinbarung genannten Tag des Durchführungsbeginns nicht angelaufen ist;

b) im Fall von Arbeiten, wenn die Maßnahme zwei Jahre nach dem in der Finanzhilfevereinbarung genannten Tag des Durchführungsbeginns nicht angelaufen ist;

c) falls die Prüfung der Fortschritte der Maßnahme ergeben hat, dass die Verzögerung bei der Durchführung der Maßnahme so groß ist, dass die Ziele wahrscheinlich nicht erreicht werden können.

(2) Die Finanzhilfevereinbarung kann auf Grundlage der in Absatz 1 festgelegten Bedingungen geändert oder eingestellt werden.

(3) Die verfügbaren Mittel für Verpflichtungen, die sich aus der Anwendung von Absatz 1 oder 2 ergeben, werden im Rahmen dieses Programms bereitgestellt.

(4) Unbeschadet der Anwendung von Vergabeverfahren, wo immer dies gemäß Artikel 192 Absatz 1 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 angemessen ist, und zusätzlich zu Artikel 198 der genannten Verordnung können in dem in Artikel 12 der vorliegenden Verordnung genannten Arbeitsprogramm, sofern dies mit Blick auf die Notwendigkeit, den Abschluss eines Gesamtprojekts zu erleichtern, hinreichend begründet wird, Maßnahmen und Begünstigte angegeben und ein Betrag festgelegt werden, bis zu dem Vorschläge zur Verlängerung laufender oder abgeschlossener Maßnahmen im Rahmen des Programms abgegeben werden können, wobei Gleichbehandlung und Transparenz im Einklang mit Artikel 191 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 zu gewährleisten sind. Die Gewährung für laufende Maßnahmen kann durch eine Änderung der ursprünglichen Maßnahme erfolgen, indem neue Tätigkeiten hinzugefügt und der Höchstbeitrag der Union erhöht werden. Die in Absatz 3 dieses Artikels genannten Mittel für Verpflichtungen werden zur Deckung der Beträge verwendet, die im Arbeitsprogramm für solche Finanzhilfen vorgesehen sind.

(5) Bei Studien darf der Betrag der finanziellen Unterstützung der Union 50 % der förderfähigen Gesamtkosten nicht übersteigen.

(6) Bei Arbeiten bezüglich des in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a genannten spezifischen Ziels darf der Betrag der finanziellen Unterstützung der Union 50 % der förderfähigen Gesamtkosten nicht übersteigen. Bei Maßnahmen in Mitgliedstaaten mit einem Pro-Kopf-BNE von weniger als 90 % des BNE der Union darf der Betrag der finanziellen Unterstützung der Union 75 % der förderfähigen Gesamtkosten nicht übersteigen.

(7) Bei Arbeiten bezüglich der in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b genannten spezifischen Ziele gilt Folgendes:

a) der Betrag der finanziellen Unterstützung der Union darf 50 % der förderfähigen Gesamtkosten nicht übersteigen;

b) die unter Buchstabe a genannten Kofinanzierungssätze können bei Maßnahmen, die zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse beitragen, welche auf der Grundlage der in Artikel 18 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2022/869 genannten Sachlage einen hohen Grad an regionaler oder unionsweiter Versorgungssicherheit bieten, die Solidarität der Union stärken oder hochinnovative Lösungen bieten, auf höchstens 75 % der förderfähigen Gesamtkosten angehoben werden.

(8) In jedem der Sektoren Verkehr und Energie gilt für Arbeiten, die in Gebieten in äußerster Randlage durchgeführt werden, ein spezifischer Höchstsatz für die Kofinanzierung von 60 %.

(9) Die Unterstützung im Rahmen des Programms sollte unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit auf Marktversagen oder suboptimale Investitionsbedingungen reagieren und damit Anreize für private Finanzierung setzen, ohne dass diese private Finanzierung dupliziert oder verdrängt wird, und damit einen EU-Mehrwert aufweisen.

Artikel 11

Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien

(1) Die Kommission führt mindestens einmal jährlich eine Auswahl grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien auf der Grundlage der Kriterien und des Verfahrens durch, die in diesem Artikel, in dem in Absatz 4 des vorliegenden Artikels genannten delegierten Rechtsakt und in dem entsprechenden Arbeitsprogramm gemäß Artikel 12 festgelegt sind.

(2) Grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien sollten Kosteneinsparungen bei der Einführung erneuerbarer Energien in der gesamten Union oder andere Vorteile im Hinblick auf die Systemintegration, Versorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit oder Innovation im Vergleich zu einem ähnlichen, von einem der beteiligten Mitgliedstaaten oder Drittstaaten allein durchgeführten Projekt bewirken.

(3) Im Falle von Finanzhilfen für Arbeiten sollte der Antragsteller nachweisen, dass Marktversagen oder finanzielle Hindernisse wie unzureichende wirtschaftliche Tragfähigkeit, hohe Vorlaufkosten oder fehlende Marktfinanzierungen überwunden werden müssen.

(4) Bis (Tag Monat Jahr) (oder 12 Monate nach Inkrafttreten dieses Rechtsakts) erlässt die Kommission einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 14 zur Ergänzung der vorliegenden Verordnung durch Festlegung der spezifischen Kriterien und des Verfahrens für die Auswahl grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien.

(5) Die Kommission kann beschließen, die für grenzüberschreitende Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien vorgesehenen Programmmittel dem Finanzierungsmechanismus der Union für erneuerbare Energie gemäß Artikel 33 der

Verordnung (EU) 2018/1999 zuzuweisen, wenn mit ihm das in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii der vorliegenden Verordnung genannte spezifische Ziel erreicht werden kann und wenn er zur Senkung der Kapitalkosten für Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien beitragen kann. Der Gesamtbeitrag für den Zeitraum vom 1. Januar 2028 bis zum 31. Dezember 2034 darf 5 % der Mittel dieses Programms, die für die in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b genannten spezifischen Ziele vorgesehen sind, nicht übersteigen.

Artikel 12

Arbeitsprogramm

(1) Die Umsetzung des Programms erfolgt im Wege von Arbeitsprogrammen im Sinne des Artikels 110 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509.

(2) In den Arbeitsprogrammen sind gegebenenfalls die Tätigkeiten und die damit verbundenen Beträge der Unionsunterstützung festgelegt, die über das ECF-InvestEU-Instrument und den GE-Umsetzungsmechanismus ausgeführt werden sollen.

(3) Die Arbeitsprogramme werden von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 15 Absatz 3 genannten Beratungsverfahren erlassen.

Artikel 13

Delegierte Rechtsakte

Vorbehaltlich des Artikels 172 Absatz 2 AEUV wird der Kommission die Befugnis übertragen, nach Artikel 15 der vorliegenden Verordnung delegierte Rechtsakte über die Änderung des Anhangs der vorliegenden Verordnung hinsichtlich der indikativen Liste der Vorhaben zu erlassen.

Artikel 14

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 11 Absatz 4 und Artikel 13 wird der Kommission bis zum 31. Dezember 2034 übertragen.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 11 Absatz 4 und Artikel 13 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Ein Beschluss zum 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. Er berührt nicht die Gültigkeit bereits in Kraft getretener delegierter Rechtsakte.

(4) Vor Erlass eines delegierten Rechtsakts hört die Kommission im Einklang mit den Grundsätzen aus der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung

vom 13. April 2016 die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen an.

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

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 413 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. Vertreter von Drittländern oder internationalen Organisationen dürfen bei den Beratungen über Angelegenheiten in Bezug auf Artikel 12 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung nicht anwesend sein.

Artikel 15

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dabei handelt es sich um einen Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Bei Fragen, die die in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a genannten Ziele betreffen, tritt der Ausschuss in folgender Zusammensetzung zusammen: „CEF Verkehr“.

Bei Fragen, die die in Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b genannten Ziele betreffen, tritt der Ausschuss in folgender Zusammensetzung zusammen: „CEF Energie“.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(4) Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz des Ausschusses dies innerhalb der Frist zur Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder dies verlangt.

(5) Im Einklang mit den von der Union geschlossenen internationalen Übereinkünften können unter den in der Geschäftsordnung des Ausschusses festgelegten Bedingungen Vertreter von Drittländern oder internationalen Organisationen als Beobachter zu seinen Sitzungen eingeladen werden, wobei der Sicherheit und der öffentlichen Ordnung in der Union oder in ihren Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen ist. Vertreter von Drittländern oder internationalen Organisationen dürfen bei den Beratungen über Angelegenheiten in Bezug auf Artikel 9 der vorliegenden Verordnung nicht anwesend sein.

Artikel 16

Änderung der Verordnung (EU) 2024/1679

In Artikel 48 der Verordnung (EU) 2024/1679 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Die Kommission kann einen Durchführungsrechtsakt erlassen, in dem die infrastrukturellen Anforderungen für bestimmte Kategorien von Infrastrukturen

festgelegt werden, die sowohl dem zivilen Bedarf als auch dem Verteidigungsbedarf entsprechen („Infrastruktur mit Doppelnutzung“).

Dieser Durchführungsrechtsakt wird nach dem in Artikel 61 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung genannten Prüfverfahren erlassen.“

Artikel 17

Aufhebung

Die Verordnung (EU) 2021/1153 wird mit Wirkung vom 1. Januar 2028 aufgehoben.

Artikel 18

Übergangsbestimmungen

(1) Die vorliegende Verordnung lässt die Weiterführung oder Änderung der betreffenden Maßnahmen, die gemäß den Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) 2021/1153 durchgeführt werden, bis zu deren Abschluss unberührt; letztere Verordnungen sind auf die Maßnahmen bis zu deren Abschluss anwendbar.

(2) Die Finanzausstattung des Programms kann auch zur Deckung der Ausgaben für technische und administrative Hilfe verwendet werden, die für den Übergang zwischen dem Programm und den Maßnahmen erforderlich sind, die gemäß der Verordnung (EU) 2021/1153 angenommen wurden.

Artikel 19

Inkrafttreten und Anwendung

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

Sie gilt ab dem 1. Januar 2028.

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

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Der Präsident/Die Präsidentin*

FINANZ- UND DIGITALBOGEN ZU RECHTSAKTEN

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE 3
1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative 3
1.2. Politikbereich(e) 3
1.3. Ziel(e) 3
1.3.1. Allgemeine(s) Ziel(e) 3
1.3.2. Einzelziel(e) 3
1.3.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen 3
1.3.4. Leistungsindikatoren 3
1.4. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft 4
1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative 4
1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative 4
1.5.2. Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieses Abschnitts bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der EU ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre. 4
1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse 4
1.5.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten 5
1.5.5. Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung 5
1.6. Laufzeit der vorgeschlagenen Maßnahme/der Initiative und Dauer der finanziellen Auswirkungen 6
1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en) 6
2. VERWALTUNGSMAßNAHMEN 8
2.1. Überwachung und Berichterstattung 8
2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e) 8
2.2.1. Begründung der Haushaltsvollzugsart(en), des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen 8
2.2.2. Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle 8
2.2.3. Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss) 8
2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten 9

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE 10
3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan 10
3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel 12
3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel 12
3.2.1.1. Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan 12
3.2.1.2. Mittel aus externen zweckgebundenen Einnahmen 17
3.2.2. Geschätzter Output, der mit operativen Mitteln finanziert wird 22
3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel 24
3.2.3.1. Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan 24
3.2.3.2. Mittel aus externen zweckgebundenen Einnahmen 24
3.2.3.3. Mittel insgesamt 24
3.2.4. Geschätzter Personalbedarf 25
3.2.4.1. Finanziert aus dem verabschiedeten Haushalt 25
3.2.4.2. Finanziert aus externen zweckgebundenen Einnahmen 26
3.2.4.3. Geschätzter Personalbedarf insgesamt 26
3.2.5. Einschätzung der Auswirkungen auf die Investitionen im Zusammenhang mit digitalen Technologien 28
3.2.6. Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen 28
3.2.7. Beiträge Dritter 28
3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen 29
4. DIGITALE ASPEKTE 29
4.1. Anforderungen von digitaler Relevanz 30
4.2. Daten 30
4.3. Digitale Lösungen 31
4.4. Interoperabilitätsbewertung 31
4.5. Unterstützungsmaßnahmen für die digitale Umsetzung 32

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ für den Zeitraum 2028-2034, zur Änderung der Verordnung (EU) 2024/1679 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2021/1153

1.2. Politikbereich(e)

Strategische Investitionen der EU

1.3. Ziel(e)

1.3.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

Die allgemeinen Ziele des Programms bestehen darin, die Transeuropäischen Netze in den Bereichen Verkehr und Energie aufzubauen, zu entwickeln, zu sichern, zu modernisieren und zu vervollständigen, die militärische Mobilität in den Transeuropäischen Verkehrsnetzen zu erleichtern, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien zu erleichtern und Synergien zwischen dem Verkehrs- und dem Energiesektor zu fördern.

1.3.2. Einzelziel(e)

Spezifisches Ziel

Spezifische Ziele des Verkehrssektors im Rahmen der CEF sind:

1) einen Beitrag zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Zusammenhang mit vernetzten, interoperablen, intelligenten, nachhaltigen, resilienten und multimodalen Verkehrsnetzen gemäß der Verordnung (EU) 2024/1679 zu leisten, insbesondere durch

– Maßnahmen im Zusammenhang mit Vorhaben von gemeinsamem Interesse mit grenzüberschreitender Dimension zur Verwirklichung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, einschließlich Maßnahmen auf den indikativ im Anhang aufgeführten Abschnitten;

– Maßnahmen im Zusammenhang mit unionsweiten Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Zusammenhang mit der Vollendung eines intelligenten, resilienten und nachhaltigen Transeuropäischen Verkehrsnetzes;

– Maßnahmen im Zusammenhang mit Vorhaben von gemeinsamem Interesse mit grenzüberschreitender Dimension mit Drittländern, die das Transeuropäische Verkehrsnetz gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2024/1679 umsetzen;

2) eine Anpassung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes an die Doppelnutzung der Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf die Verbesserung der zivilen wie auch militärischen Mobilität.

Spezifische Ziele im Energiesektor sind:

1) einen Beitrag zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und Vorhaben von gegenseitigem Interesse gemäß Artikel 18 der Verordnung (EU) 2022/869 im Hinblick auf die Förderung der Vollendung der Energieunion, die Integration eines effizienten und wettbewerbsfähigen Energiebinnenmarkts und die grenz- und sektorübergreifende Interoperabilität der Netze, die Erleichterung der

Dekarbonisierung der Wirtschaft, die Förderung der Energieeffizienz und die Gewährleistung der Versorgungssicherheit zu leisten;

2) die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien durch die Unterstützung grenzüberschreitender Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien oder durch Ausschreibungen für neue Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien im Rahmen des mit Artikel 33 der Verordnung (EU) 2018/1999 eingerichteten Finanzierungsmechanismus der Union für erneuerbare Energie zu erleichtern, um die Ziele der Union in Bezug auf Dekarbonisierung, Wettbewerbsfähigkeit, Vollendung des Energiebinnenmarkts und Versorgungssicherheit auf kosteneffiziente Weise zu erreichen.

1.3.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken sollte.

Im Bereich Verkehr soll die CEF dazu beitragen, das Transeuropäische Verkehrsnetz (im Folgenden „TEN-V“) fertigzustellen, wobei das Kernnetz bis 2030 und das erweiterte Kernnetz bis 2040 fertiggestellt werden sollen. In diesem Zusammenhang wird sich die CEF insbesondere auf Infrastrukturprojekte mit einer stark grenzüberschreitenden Dimension konzentrieren. Die CEF wird auch zur Einführung interoperabler und intelligenter Mobilitätslösungen im TEN-V-Netz beitragen (z. B. durch die Einführung europäischer Verkehrsmanagementsysteme) und den Übergang zu nachhaltiger Mobilität in der EU erleichtern (z. B. durch die Einrichtung einer landseitigen Stromversorgung für Schiffe in TEN-V-Häfen). Die CEF kann auch die Konnektivität von Drittländern verbessern, indem die grenzüberschreitenden Abschnitte der TEN-V-Korridore für Kandidatenländer ausgebaut werden. Zudem passt die CEF Teile des TEN-V an die Doppelnutzung der Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf die Verbesserung der zivilen wie auch militärischen Mobilität an.

Die CEF Energie ist integraler Bestandteil des politischen Rahmens für die Transeuropäischen Energienetze (TEN-E), dessen Schwerpunkt auf der Verknüpfung der Energiesysteme der EU-Mitgliedstaaten liegt. Sie bietet finanzielle Unterstützung für Projekte mit besonders hohem Mehrwert für die Union, die erhebliche grenzüberschreitende Auswirkungen haben. Die CEF Energie unterstützt auch die grenzübergreifende Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien durch die Bereitstellung von Mitteln für einschlägige Projekte.

Die CEF Energie unterstützt die Durchführung wichtiger grenzüberschreitender Projekte, die zu einem besseren Verbund der Strom-, Wasserstoff- und CO_2-Netze der Mitgliedstaaten, zur Digitalisierung der Energienetze, zum Ausbau von Offshore-Netzen und zur Integration der Speicher- und Elektrolysekapazitäten in die Netze beitragen. Diese wiederum schaffen die Voraussetzungen für die Integration eines zunehmenden Anteils erneuerbarer Energiequellen und die Integration der Systeme über die Energievektoren hinweg und ebnen so den Weg für die Dekarbonisierung des Energiesystems, eine sichere und erschwingliche Energieversorgung für die Verbraucher sowie eine bessere Marktintegration und Wettbewerbsfähigkeit der Industrie.

Durch die Unterstützung für grenzüberschreitende Projekte direkt auf EU-Ebene trägt die CEF dazu bei, Koordinierungsprobleme zu überwinden, die sich daraus ergeben, dass die Projekte mehrere Rechtsordnungen betreffen. Mit ihrer effizienten Arbeitsweise wirkt die CEF Marktversagen entgegen und hilft dabei, weitere Investitionen und Finanzmittel aus sonstigen Quellen wie nationalen Haushalten,

nationalen Energietarifsystemen und vor allem dem Privatsektor wirksam einzusetzen, wobei das gesamte Spektrum der im Rahmen der Haushaltsordnung zur Verfügung stehenden Instrumente genutzt wird. Die CEF ist ein bewährtes Instrument für Vorhabenträger grenzüberschreitender Infrastrukturen, da sie eine Kontaktstelle, eine Finanzhilfevereinbarung und eine Reihe von Vorschriften vorsieht, die auch für das Überwachungs- und Auditsystem einzuhalten sind.

1.3.4. Leistungsindikatoren

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren die Fortschritte und Ergebnisse verfolgt werden sollen.

Das Programm wird im Einklang mit der Verordnung (EU) [XXX]* des Europäischen Parlaments und des Rates [Leistungsverordnung] durchgeführt, in der die Vorschriften für die Ausgabenverfolgung und den Leistungsrahmen für den Haushalt festgelegt sind. Die Verordnung enthält eine Reihe von Interventionsbereichen mit Indikatoren, die für die einschlägigen Investitionen in die Verkehrs- und Energieinfrastruktur im Rahmen der CEF verwendet werden.

1.4. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

☐ eine neue Maßnahme

☐ eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme[30]

☒ die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme

☐ die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

–Ausgehend von den positiven Erfahrungen aus der Umsetzung der CEF Verkehr und CEF Energie seit 2014 legt die Kommission einen Vorschlag für ein CEF-Nachfolgeprogramm im Rahmen der Vorbereitung des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) für die Zeit nach 2027 vor. Das Programm konzentriert sich auf Projekte mit einer stark grenzüberschreitenden Dimension und einem hohen EU-Mehrwert, für die eine besondere Steuerung durch die EU erforderlich ist, die von den Mitgliedstaaten grenzüberschreitend koordiniert umgesetzt werden muss.

Im Verkehrssektor trägt die CEF zur Vollendung des Kernnetzes des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) bis 2030 und des erweiterten Kernnetzes bis 2040 bei, indem die für einen nahtlosen grenzüberschreitenden Verkehr erforderliche Infrastruktur aufgebaut und modernisiert wird. Ziel ist ein leistungsstarkes Netz für die Beförderung von Personen und Gütern. Die CEF unterstützt auch die Anpassung der einschlägigen Teile des TEN-V-Netzes an die Anforderungen der militärischen Mobilität.

Im Energiesektor leistet die CEF einen Beitrag zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und Vorhaben von gegenseitigem Interesse gemäß Artikel 18 der Verordnung (EU) 2022/869 im Hinblick auf die Förderung der

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

Vollendung der Energieunion, die Integration eines effizienten und wettbewerbsfähigen Energiebinnenmarkts und die grenz- und sektorübergreifende Interoperabilität der Netze, die Erleichterung der Dekarbonisierung der Wirtschaft, die Förderung der Energieeffizienz und die Gewährleistung der Versorgungssicherheit. Darüber hinaus erleichtert die CEF die grenzübergreifende Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien durch grenzüberschreitende Projekte oder durch Ausschreibungen für neue Projekte in diesem Bereich im Rahmen des Finanzierungsmechanismus der Union für erneuerbare Energie.

Das Programm sollte mit Beginn des nächsten MFR Anfang 2028 einsatzbereit sein. Einzelheiten zur Durchführung des Programms, wie z. B. Zeitpläne für die Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen, deren Thema und vorläufige Mittelausstattung oder detaillierte Regeln für die Förderfähigkeit und die Gewährungskriterien werden in den Arbeitsprogrammen festgelegt. Insbesondere im Rahmen der CEF Verkehr werden die letzten Mittel bereits 2025 zugewiesen, weshalb die Vorhabenträger großer Infrastrukturprojekte in den verbleibenden Jahren des derzeitigen MFR mit einer Finanzierungslücke konfrontiert sein werden. Der rechtzeitige Beginn der nächsten CEF und die frühzeitige Zuweisung von EU-Mitteln an die Begünstigten sind daher von entscheidender Bedeutung.

In Bezug auf den Managementmodus für die Programmdurchführung wird vorgeschlagen, die effiziente gezielte Durchführung in direkter Mittelverwaltung durch die Kommission fortzusetzen. Eine mögliche Verlängerung der Delegation an eine Exekutivagentur wie die Europäische Exekutivagentur für Klima, Infrastruktur und Umwelt (CINEA) unter dem aktuellen MFR wird vom Ergebnis der Kosten-Nutzen-Analyse und den damit zusammenhängenden Beschlüssen abhängen.

1.5.2. *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieses Abschnitts bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der EU ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.*

Laut Artikel 171 AEUV ist die Union befugt, Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich der Infrastrukturen für Transeuropäische Netze festzulegen, wobei die Wahl der Haushaltsvollzugsarten den Mitgliedstaaten überlassen bleibt. Mit demselben Artikel wird die Union ermächtigt, solche Vorhaben von gemeinsamem Interesse sowie Vorhaben von gegenseitigem Interesse mit Drittländern zu unterstützen.

Die konkret mit der CEF angegangenen Probleme erfordern wegen ihres Ausmaßes und ihrer Art ein Vorgehen auf Unionsebene, denn sie sind von unionsweiter Natur und können daher effizienter auf Unionsebene gelöst werden, was insgesamt zu einem größeren Nutzen, einer schnelleren Umsetzung und einer Senkung der Kosten führt, wenn die Kommission die Maßnahmen der Mitgliedstaaten koordiniert. Die Unionsfinanzierung ist zudem der geeignete Ansatz, um die typischen Finanzierungsherausforderungen grenzüberschreitender Projekte zu bewältigen. Die ungleiche Verteilung der Projektvorteile und -kosten zwischen den verschiedenen an den Projekten beteiligten Mitgliedstaaten erschwert es, diese Projekte ausschließlich aus nationalen Finanzierungsquellen zu finanzieren.

TEN-V- und TEN-E-Infrastruktur: Aufgrund ihres grenzüberschreitenden Charakters erzeugen TEN-V- und TEN-E-Projekte nicht nur erhebliche positive externe Effekte

auf EU-Ebene und fördern die Solidarität, sondern bringen auch spezifische Herausforderungen für die Vorhabenträger mit sich, da sie mehrere Rechtsordnungen betreffen, Herausforderungen bei der Koordinierung verursachen und eine häufig asymmetrische Verteilung von Kosten und Nutzen mit sich bringen. Sie erfordern daher Unterstützung auf EU-Ebene. Auch für eine nahtlose militärische Mobilität in der gesamten Union ist ein Instrument erforderlich, mit dem die Finanzierung zwischen den Mitgliedstaaten koordiniert wird.

Erneuerbare Energien: Die grenzübergreifende Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten oder zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern im Bereich der erneuerbaren Energien ist von entscheidender Bedeutung, um die Ziele der Union in Bezug auf Dekarbonisierung, Wettbewerbsfähigkeit, Vollendung des Energiebinnenmarkts und Versorgungssicherheit auf kosteneffiziente Weise zu erreichen. Allerdings erläutern nur wenige Mitgliedstaaten in ihren endgültigen, gemäß der Verordnung (EU) 2018/1999 vorgelegten nationalen Energie- und Klimaplänen, wie sie beabsichtigen, den Rahmen für die Zusammenarbeit bei gemeinsamen Projekten mit einem oder mehreren Mitgliedstaaten festzulegen. Es besteht das Risiko, dass die grenzübergreifende Zusammenarbeit ohne finanziellen Beistand der Union auf einem suboptimalen Niveau bleibt.

Erwarteter EU-Mehrwert (ex post)

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

– Sie kann öffentliche und private Gelder zugunsten der politischen Ziele der EU lenken.

– Sie kann Schlüsselinvestitionen in den Fällen ermöglichen, in denen die Kosten auf nationaler/lokaler Ebene getragen werden, während sich die Vorteile auf europäischer Ebene bemerkbar machen.

– Sie kann den Übergang zu einer CO_2-armen, digitalen und resilienten Infrastruktur beschleunigen.

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

Im Bereich Verkehr betrifft sie grenzüberschreitende Abschnitte und Engpässe hauptsächlich im TEN-V-Kernnetz und im erweiterten Kernnetz sowie Projekte im Rahmen der vorrangigen EU-Korridore für die militärische Mobilität.

Im Bereich Energie zielt die CEF darauf ab, die Integration des Energiemarkts und die grenzüberschreitende Interoperabilität der Energienetze, die Dekarbonisierung, die Energieeffizienz, die Resilienz und die Versorgungssicherheit zu verbessern sowie die grenzübergreifende Zusammenarbeit im Bereich Energie, einschließlich erneuerbarer Energien, zu erleichtern. Mit diesen grenzüberschreitenden Projekten, die für eine Finanzierung im Rahmen der CEF Energie in Betracht kommen, sollen die Lücken in der Entwicklung eines vollständig vernetzten und dekarbonisierten Energiesystems geschlossen werden, da die fehlenden Verbindungen von den Mitgliedstaaten und Betreibern auf nationaler Ebene nicht ausreichend gefördert oder priorisiert werden. Die CEF trägt zur Verwirklichung dieser grenzüberschreitenden

Projekte bei, indem sie sektorspezifische Tätigkeiten in Form von Studien und Arbeiten unterstützt.

1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse

Die Ex-post-Evaluierung der CEF 2014-2020 und die Zwischenevaluierung der CEF 2021-2027 werden parallel durchgeführt und sind bereits weit fortgeschritten.

Die vorläufigen Ergebnisse beider CEF-Evaluierungen bestätigen, dass mit dem Programm bis jetzt gute Erfolge erzielt wurden. Aufgrund seiner Konzeption ist das Instrument geeignet, den historischen Mangel an Finanzmitteln für grenzüberschreitende Infrastruktur mit hohem EU-Mehrwert zu beheben, indem Mittel für diese Projekte in einem speziellen zweckgebundenen Instrument gebündelt werden. Es besteht eine gute Kohärenz mit anderen Finanzierungsinstrumenten und -strategien der EU, insbesondere mit Blick auf die Dekarbonisierung. Das Governance-Modell (durch wettbewerbsorientierte Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen und die direkte Mittelverwaltung über eine zentrale Agentur) ist gut geeignet, um den Bedürfnissen des Programms gerecht zu werden und gleiche Wettbewerbsbedingungen für Antragsteller zu schaffen. Die CEF-Mittel werden stets als unerlässlich erachtet, da sie wichtige Verkehrs- und Energieprojekte ermöglichen, die andernfalls aufgrund unzureichender nationaler oder privater Finanzierung erheblich verzögert, in ihrem Anwendungsbereich reduziert oder gar nicht umgesetzt würden. Über die direkte finanzielle Unterstützung hinaus bietet die CEF auch eine erhebliche Hebelwirkung, indem sie zusätzliches öffentliches und privates Kapital mobilisiert und als strategischer Anhaltspunkt für Investitionen dient.

1.5.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten

Die Initiative ist Teil des Vorschlags für den Mehrjährigen Finanzrahmen 2028-2034.

Der Fokus des MFR sollte darauf liegen, grenzüberschreitende Projekte in den TEN-V- und TEN-E-Netzen, Projekte für eine nahtlose militärische Mobilität in der gesamten Union und Projekte zur Zusammenarbeit im Bereich der erneuerbaren Energien zu unterstützen.

Die Investitionen der Mitgliedstaaten in das TEN-V-Netz im Rahmen ihrer Pläne für national-regionale Partnerschaften sollten die CEF-Investitionen ergänzen, insbesondere im Hinblick auf nationale Abschnitte, die an die im CEF-Anhang aufgeführten grenzüberschreitenden Verbindungen angebunden sind, sowie die nationale Energienetzinfrastruktur und Energieerzeugung finanzieren.

Im Energiebereich können die Pläne für national-regionale Partnerschaften die im Rahmen der CEF bereitgestellten Investitionen in die Energieinfrastruktur stärken, beispielsweise durch Investitionen in Energieanlagen, die keinen grenzüberschreitenden Charakter haben, aber für die Energiewende gleichermaßen wichtig sind.

Die Ausweitung der TEN-V-Korridore auf Kandidatenländer und die Verkehrs- und Energieinfrastruktur in Drittländern sollte in enger Abstimmung mit dem Programm „Europa in der Welt“ unterstützt werden.

Horizont Europa wird weiterhin Forschung und Innovation in den Bereichen Verkehr und Energie unterstützen und eng mit dem Europäischen Fonds für Wettbewerbsfähigkeit verknüpft sein, der den Ausbau und die Einführung modernster innovativer Lösungen für die Dekarbonisierung, Digitalisierung und Resilienz von Verkehr und Energie abdeckt. Der Europäische Fonds für Wettbewerbsfähigkeit wird auch die Fazilität „Connecting Europe“ ergänzen, indem er Garantien für Infrastrukturprojekte ermöglicht.

1.5.5. Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung

Zwar würde die engere Verknüpfung zwischen der EU-Finanzierung und den politischen Prioritäten der Pläne deren grenzüberschreitende Dimension stärken, da der Lenkungsmechanismus eine stärkere Konzentration auf grenzüberschreitende Projekte mit einem hohen EU-Mehrwert gewährleistet, doch wäre die Umsetzung grenzüberschreitender Infrastrukturprojekte im Rahmen der Pläne sowohl für die Behörden der Mitgliedstaaten als auch für die Vorhabenträger komplexer und kostspieliger. Für die Mitgliedstaaten wäre es ein langwieriger Prozess, ihre Investitionsagenden mit denen der Nachbarländer abzustimmen, sowohl während der anfänglichen Verhandlungen über den Plan als auch im Falle von Änderungen. So müsste beispielsweise Deutschland seinen nationalen Plan mit acht Nachbarstaaten und Ungarn mit fünf Nachbarstaaten koordinieren. Kommt es in einem oder mehreren Mitgliedstaaten zu Verzögerungen im Verfahren, könnte dies Folgeverzögerungen nach sich ziehen. Auch wenn die Kommission diese Koordinierungsbemühungen unterstützen könnte (sowohl während der Verhandlungen als auch durch Bereitstellung technischer Hilfe im Rahmen der Pläne), wäre die Belastung für die Behörden der Mitgliedstaaten jedoch nach wie vor erheblich. Zudem könnte dies den Verwaltungsaufwand für Vorhabenträger deutlich erhöhen, da diese ihre grenzüberschreitenden Projekte im Rahmen mehrerer nationaler Pläne umsetzen und nach jeweils separaten Berichts- und Prüfungssystemen (eines pro Mitgliedstaat) Bericht erstatten müssten.

Allerdings wurde in der Folgenabschätzung hervorgehoben, dass die Pläne für national-regionale Partnerschaften ergänzende Investitionen in grenzüberschreitende Abschnitte und Projekte von großer Bedeutung für die EU vorsehen könnten. Ein spezielles Instrument der direkten Mittelverwaltung wird sicherstellen, dass grenzüberschreitende Projekte auf der Grundlage eines wettbewerbsorientierten Ansatzes finanziert werden, bei dem Projekte von höchster Qualität, Reife und europäischem Mehrwert ausgewählt werden. Die Begünstigten verfügen über eine zentrale Anlaufstelle und ein einheitliches Verfahren für die Antragstellung und die Durchführung eines Projekts. Darüber hinaus werden die Projekte von der Kommission genau überwacht.

1.6. Laufzeit der vorgeschlagenen Maßnahme/der Initiative und Dauer der finanziellen Auswirkungen

☐ **Befristete Laufzeit**

– ☒Laufzeit: 1.1.2028 bis 31.12.2034

– ☒ Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von 2028 bis 2034 und auf die Mittel für Zahlungen von 2028 bis 2040

☐ **Unbefristete Laufzeit**

– Anlaufphase von JJJJ bis JJJJ

– Anschließend reguläre Umsetzung

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)

☒ **Direkte Mittelverwaltung** durch die Kommission

– ☒ über ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den EU-Delegationen

– ☒ über Exekutivagenturen

☐ **Geteilte Mittelverwaltung** mit Mitgliedstaaten

☒ **Indirekte Mittelverwaltung** durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

– ☐ Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen

– ☐ internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)

– ☐ die Europäische Investitionsbank und den Europäischen Investitionsfonds

– ☐ Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung

– ☒ öffentlich-rechtliche Körperschaften

– ☐ privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern ihnen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden

– ☐ privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und denen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden

– ☐ Einrichtungen oder Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der Gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik im Rahmen des Titels V des Vertrags über die Europäische Union betraut und die in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind

– ☐ in einem Mitgliedstaat ansässige Einrichtungen, die dem Privatrecht eines Mitgliedstaats oder dem Unionsrecht unterliegen und im Einklang mit sektorspezifischen Vorschriften für die Betrauung mit der Ausführung von Unionsmitteln oder mit der Erteilung von Haushaltsgarantien in Betracht kommen, insofern diese Einrichtungen von privatrechtlichen, im öffentlichen Auftrag tätig werdenden Einrichtungen kontrolliert und von den Kontrollstellen mit angemessenen finanziellen Garantien mit gesamtschuldnerischer Haftung oder gleichwertigen finanziellen Garantien ausgestattet werden, die bei jeder Maßnahme auf den Höchstbetrag der Unionsunterstützung begrenzt sein können.

Bemerkungen:

Das Programm wird in direkter und indirekter Mittelverwaltung gemäß der Haushaltsordnung durchgeführt. Entsprechend dem Zeitraum 2014-2020 und dem Zeitraum 2021-2027 könnte der Großteil des Haushalts durch Delegation an eine Exekutivagentur ausgeführt werden. In diesem Fall würden nur die programmunterstützenden Maßnahmen direkt von der Kommission verwaltet.

2. VERWALTUNGSMAßNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

Das Programm wird im Einklang mit der Verordnung (EU) [XXX]* des Europäischen Parlaments und des Rates [Leistungsverordnung] durchgeführt, in der die Vorschriften für die Ausgabenverfolgung und den Leistungsrahmen für den Haushalt festgelegt sind, einschließlich der Regelungen für Überwachung, Evaluierung und Berichterstattung für alle Programme.

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1. Begründung der Haushaltsvollzugsart(en), des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen

Das Programm wird nach dem Prinzip der direkten Mittelverwaltung durchgeführt. Es soll an eine Exekutivagentur delegiert werden, während einige programmunterstützende Maßnahmen direkt von der Kommission verwaltet werden. Die bestehende Exekutivagentur CINEA verfügt über die notwendigen Strukturen und Verfahren, um die weitere Verwaltung der CEF zu gewährleisten.

Das Programm wird hauptsächlich durch Finanzhilfen durchgeführt, die das geeignete Finanzierungsinstrument für groß angelegte Infrastruktur- und Energieerzeugungsprojekte darstellen.

Die Kontrollstrategie wird entsprechend festgelegt und konzentriert sich im Einklang mit der Haushaltsordnung auf drei Schlüsselphasen der Durchführung von Finanzhilfen, nämlich die Organisation von Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen und die Auswahl der Vorschläge, die den politischen Zielen des Programms entsprechen, operative Kontrollen, Überwachung und Ex-ante-Kontrollen, die die Projektdurchführung, die öffentliche Auftragsvergabe, Vorfinanzierung, Zwischen- und Restzahlungen betreffen sowie Ex-post-Kontrollen und Zahlungen.

Diese Kontrollstrategie dürfte Leistungsergebnisse liefern, die den in der letzten Auflage des Programms ermittelten Werten entsprechen:

~100 % Ausführung der Mittel für Verpflichtungen und Zahlungen und der Zahlungen;

~100 % rechtzeitige Unterrichtung der Begünstigten;

~100 % der Finanzhilfen im vorgegebenen Zeitrahmen unterzeichnet;

~100 % der Zahlungen rechtzeitig getätigt;

~Risiko bei Zahlung und Abschluss auf jährlicher Basis unterhalb der Wesentlichkeitsschwelle von 2 %.

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

Die ermittelten Risiken entsprechen im Großen und Ganzen den für die Vorgängerprogramme ermittelten Risiken:

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

Verzögerungen bei der Durchführung des Projekts;

Nichtverfügbarkeit von Leistungsdaten oder Probleme bei der Datenqualität;

Mögliche Fehler oder Misswirtschaft bei EU-Mitteln, einschließlich des potenziellen Risikos einer Doppelfinanzierung, und Komplexität der Vorschriften

Externe Risiken, die sich wesentlich auf Infrastruktur und/oder Prioritäten auswirken, wie z. B. geopolitische Risiken oder größere Wetterereignisse.

Externe Risiken, die sich auf die Verfügbarkeit von Finanzmitteln oder die Marktbedingungen auswirken, insbesondere im Falle einer Verringerung der Nachfrage nach Infrastruktur oder des Kreditangebots, wie dies in der letzten Finanzkrise der Fall war.

Es wird erwartet, dass die wichtigsten Kontrollfunktionen, die für die frühere Programmversion entwickelt wurden, weiterhin gültig bleiben, indem sichergestellt wird, dass der Wettbewerbsfähigkeit der Projektpipeline Rechnung getragen wird, der Schwerpunkt auf die politischen Ziele gelegt wird, die Einbeziehung aller Akteure sichergestellt wird, eine angemessene Haushaltsflexibilität sowie kohärente Ex-ante- und Ex-post-Kontrollen gewährleistet werden.

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

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

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

Kosten und Nutzen von Kontrollen

Es wird angenommen, dass der größte Teil des Programms von der Exekutivagentur CINEA durchgeführt wird, sodass die Kontrollkosten mit denen der derzeitigen CEF vergleichbar sind. Die wenigen direkt von den Kommissionsdienststellen durchgeführten Finanzhilfen könnten aufgrund der geringen Einzelbeträge dieser Finanzhilfen und des Fehlens von Größenvorteilen höheren Kontrollkosten unterliegen.

Die Kontrollkosten der derzeitigen CEF für von der Exekutivagentur verwaltete Projekte bestehen aus den Kosten der Aufsicht auf Kommissionsebene und den Kosten der operativen Kontrollen in den durchführenden Stellen.

Die Kontrollkosten für die Kommission (in den beiden betroffenen Generaldirektionen) werden auf etwa 0,1 % der operativen Mittel für Zahlungen auf Programmebene geschätzt[31].

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

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

Die CINEA bietet ein stabiles Kontrollumfeld. Es wird davon ausgegangen, dass die Kontrollkosten auf Ebene der Agenturen innerhalb oder nahe der im Zeitraum 2021-2024 beobachteten Spanne (0,9 % bis 1,3 %) bleiben werden. Der Kapazitätsaufbau, der zur Anpassung an Programmänderungen oder zur Anpassung der Kontrollverfahren erforderlich ist, kann jedoch zu höheren Kontrollkosten führen. Die Kontrollen bringen den folgenden Nutzen:

Vermeidung der Auswahl schwächerer oder unzureichender Vorschläge;

Optimierung der Planung und der Verwendung von EU-Mitteln zum Erhalt des EU-Mehrwerts;

Gewährleistung der Qualität der Finanzhilfevereinbarungen, Vermeidung von Fehlern bei der Identifizierung von Rechtsträgern, Gewährleistung der korrekten Berechnung der EU-Beiträge und Sicherung der erforderlichen Garantien für eine ordnungsgemäße Abwicklung der Finanzhilfen;

Erkennung nicht förderfähiger Kosten zum Zeitpunkt der Zahlung;

Erkennung von Fehlern, die die Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit der Vorgänge beeinträchtigen, zum Zeitpunkt der Prüfung.

Erhöhung der Verlässlichkeit der der Kommission übermittelten Informationen.

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

Geschätzte Fehlerquote

Das geschätzte Risiko sowohl bei Zahlung als auch beim Abschluss wird auf Jahresbasis auf unter 2 % geschätzt, und zwar in derselben Spanne wie die Fehlerquoten für die CEF 2.

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Die Generaldirektionen der Kommission, die für die nach dieser Verordnung geförderten Maßnahmen zuständig sind, sind entschlossen, die finanziellen Interessen der Union im Einklang mit der Betrugsbekämpfungsstrategie der Kommission

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

(COM(2019) 196 final) und ihres überarbeiteten Aktionsplans (COM(2023) 405 final) zu schützen.

Die Betrugsbekämpfungsmaßnahmen umfassen insbesondere die Anwendung von Präventivmaßnahmen gegen Betrug, Korruption und sonstige rechtswidrige Handlungen; wirksame Kontrollen; die Rückforderung zu Unrecht gezahlter Beträge sowie – bei Feststellung von Unregelmäßigkeiten – wirksame, angemessene und abschreckende Sanktionen gemäß den Verordnungen (EG, Euratom) Nr. 2988/95, (Euratom, EG) Nr. 2185/96 des Rates und (EG) Nr. 1073/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates.

GD MOVE und GD ENER sowie die CINEA als Durchführungsstelle haben ihre Betrugsbekämpfungsstrategien und damit zusammenhängende Aktionspläne auf GD-Ebene, die den gesamten Ausgabenzyklus abdecken und die Verhältnismäßigkeit sowie Kosten und Nutzen der durchzuführenden Maßnahmen berücksichtigen, aktualisiert, sodass eine Risikobewertung des Programms ermöglicht wird.

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

Für die administrative Überwachung der Verträge, Finanzhilfen und damit verbundenen Zahlungen ist die CINEA zuständig. Die Betrugsbekämpfungsstrategie wird alle zwei Jahre überarbeitet, das letzte Mal geschah dies im Jahr 2024. Die Agentur entwickelt eigene Betrugsbekämpfungsmaßnahmen, einschließlich einer Ex-post-Prüfungsstrategie zur Bewertung der Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit der zugrunde liegenden Vorgänge und zur Rückforderung zu Unrecht gezahlter Beträge. Die CINEA wird jährlich einer Prüfung des Europäischen Rechnungshofs über das den tatsächlichen Verhältnissen entsprechende Bild der Rechnungslegung und die Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit der zugrunde liegenden Vorgänge (Einnahmen und Ausgaben) unterzogen; ferner unterliegt die Agentur jährlich den Entlastungsverfahren des Europäischen Parlaments und des Rates der EU.

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

Das Europäische Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF) kann gemäß der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 bei allen direkt oder indirekt durch Finanzierungen aus Unionsmitteln betroffenen Wirtschaftsteilnehmern Kontrollen und Überprüfungen vor Ort durchführen, um festzustellen, ob im Zusammenhang mit einer Finanzhilfevereinbarung, einem Finanzhilfebeschluss oder einem Vertrag über eine Finanzierung aus Unionsmitteln ein Betrugs- oder Korruptionsdelikt oder eine sonstige rechtswidrige Handlung zum Nachteil der finanziellen Interessen der Union vorliegt. Die Europäische Staatsanwaltschaft (EUStA) wird über die erforderlichen Zugangsmöglichkeiten verfügen, um ihre Zuständigkeiten gemäß der Verordnung (EU) 2017/1939 des Rates auszuüben.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Beiträge			
	Nummer	GM/NGM [32]	von EFTA-Ländern[33]	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten [34]	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen

- Neu zu schaffende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Beiträge			
	Nummer	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
2	05 01 01 Unterstützungsausgaben für die CEF (Verkehr, Energie, Militärische Mobilität)	/NGM	NEIN	JA	JA	NEIN

[32] GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.
[33] EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.
[34] Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

2	05 02 01 01 – CEF Verkehr	GM	NEIN	JA	JA	NEIN
2	05 02 01 02 – CEF Militärische Mobilität	GM	NEIN	JA	JA	NEIN
2	05 02 02 – CEF Energie	GM	NEIN	JA	JA	NEIN

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

– ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.

– ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

3.2.1.1. Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Nummer	2

			Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	**MFR 2028-2034 INSGESAMT**
			2028	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	
Operative Mittel										
05 02 01 01 – CEF Verkehr	Verpflichtungen	(1a)	4,282	4,455	4,637	4,825	4,517	5,220	5,428	**33,864**
	Zahlungen	(2a)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**
05 02 01 02 – CEF Militärische Mobilität	Verpflichtungen	(1b)	2,842	2,899	2,609	2,483	2,533	2,214	2,071	**17,651**
	Zahlungen	(2b)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**
05 02 02 – CEF Energie	Verpflichtungen	(1b)	3,782	3,936	4,096	4,261	4,432	4,610	4,795	**29,912**
	Zahlungen	(2b)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel										
05 01 01	Unterstützungsausgaben für die CEF (Verkehr, Energie, Militärische Mobilität)	(3)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**

Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	=1a+1b+3	10,906	11,290	11,342	11,569	11,982	12,045	12,294	**81,428**
für GD MOVE/GD ENER	Zahlungen	=2a+2b+3								

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	**4**	„Verwaltungsausgaben“[35]

GD		Jahr **2028**	Jahr **2029**	Jahr **2030**	Jahr **2031**	Jahr **2032**	Jahr **2033**	Jahr **2034**	**MFR 2028-2034 INSGESAMT**
• Personalausgaben		11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	**81,704**
• Sonstige Verwaltungsausgaben		114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	**798,000**
GD MOVE/GD ENER INSGESAMT		**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,672**	**879,704**

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 4 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,672**	**879,704**

[35] Der Mittelbedarf sollte auf der Grundlage der Angaben zu den Durchschnittskosten veranschlagt werden, die auf der einschlägigen BUDGpedia-Seite verfügbar sind.

		Jahr **2028**	Jahr **2029**	Jahr **2030**	Jahr **2031**	Jahr **2032**	Jahr **2033**	Jahr **2034**	**MFR 2028-2034 INSGESAMT**
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 4	Verpflichtungen								
des Mehrjährigen Finanzrahmens	Zahlungen								

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

3.2.2. Geschätzter Output, der mit operativen Mitteln finanziert wird (nicht auszufüllen im Fall dezentraler Agenturen)

Die Output- und Ergebnisindikatoren für die Überwachung der Fortschritte und Ergebnisse dieses Programms entsprechen den gemeinsamen Indikatoren gemäß der Verordnung (EU) [XXX]* des Europäischen Parlaments und des Rates [Verordnung über den Leistungsrahmen].

3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

– ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.

– ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

3.2.3.1. Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan

BEWILLIGTE MITTEL	Jahr **2028**	Jahr **2029**	Jahr **2030**	Jahr **2031**	Jahr **2032**	Jahr **2033**	Jahr **2034**	**2028-2034 INSGESAMT**
RUBRIK 4								
Personalausgaben	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	**81,704**
Sonstige Verwaltungsausgaben	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	**798,000**
Zwischensumme RUBRIK 4	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,704**
Außerhalb der RUBRIK 4								
Personalausgaben	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Sonstige Verwaltungsausgaben	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 4	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
INSGESAMT	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

==========

==========

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

3.2.4. Geschätzter Personalbedarf

– ☐ Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.

– ☒ Für den Vorschlag/die Initiative wird das folgende Personal benötigt:

3.2.4.1. Finanziert aus dem verabschiedeten Haushalt

Schätzung in Vollzeitäquivalenten (VZÄ)

BEWILLIGTE MITTEL	Jahr **2028**	Jahr **2029**	Jahr **2030**	Jahr **2031**	Jahr **2032**	Jahr **2033**	Jahr **2034**
• Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)							
20 01 02 01 (Zentrale Dienststellen und Vertretungen der Kommission)	61	61	61	61	61	61	61
20 01 02 03 (EU-Delegationen)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 11 (Direkte Forschung)	0	0	0	0	0	0	0

Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)		0	0	0	0	0	0	0
• Externes Personal (in VZÄ)								
20 02 01 (VB und ANS der Globaldotation)		2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (VB, ÖB, ANS und JPD in den EU-Delegationen)		0	0	0	0	0	0	0
Haushaltslinie Admin. Unterstützung	- in den zentralen Dienststellen	0	0	0	0	0	0	0
	- in den EU-Delegationen	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (VB und ANS – indirekte Forschung)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (VB und ANS – direkte Forschung)		0	0	0	0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – Rubrik 7		0	0	0	0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – außerhalb der Rubrik 7		40	40	40	40	40	40	40
INSGESAMT		**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

3.2.4.3. Geschätzter Personalbedarf insgesamt

SUMME DER BEWILLIGTEN MITTEL + EXTERNEN ZWECKGEBUNDENEN EINNAHMEN		Jahr **2028**	Jahr **2029**	Jahr **2030**	Jahr **2031**	Jahr **2032**	Jahr **2033**	Jahr **2034**
• Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)								
20 01 02 01 (Zentrale Dienststellen und Vertretungen der Kommission)		61	61	61	61	61	61	61
20 01 02 03 (EU-Delegationen)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 11 (Direkte Forschung)		0	0	0	0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)		0	0	0	0	0	0	0
• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten)								
20 02 01 (VB und ANS der Globaldotation)		2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (VB, ÖB, ANS und JPD in den EU-Delegationen)		0	0	0	0	0	0	0
Haushaltslinie Admin. Unterstützung	- in den zentralen Dienststellen	0	0	0	0	0	0	0
	- in den EU-Delegationen	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (VB und ANS – indirekte Forschung)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (VB und ANS – direkte Forschung)		0	0	0	0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – Rubrik 4		0	0	0	0	0	0	0

Unterstützungsausgaben für das Sekretariat im Rahmen der Leistungsüberprüfung	40	40	40	40	40	40	40
INSGESAMT	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

Unter Berücksichtigung der insgesamt angespannten Lage in Rubrik 4 sowohl in Bezug auf die Personalausstattung als auch die Höhe der Mittel wird der Personalbedarf durch Personal der GD gedeckt, das bereits der Verwaltung der Maßnahme zugeordnet ist und/oder innerhalb der GD oder anderer Kommissionsdienststellen umgeschichtet wurde.

Für die Durchführung des Vorschlags benötigtes Personal (in VZÄ):

•	**Personal aus den Dienststellen der Kommission**	• **Zusatzpersonal (ausnahmsweise)***		
•	•	**Zu finanzieren aus Rubrik 7 oder Forschung**	**Zu finanzieren aus einer Haushaltslinie für administrative Unterstützung**	**Zu finanzieren aus Gebühren**
Planstellen	61		Nicht zutreffend	
Externes Personal (VB, ANS, LAK)	32		10*	

*Die 10 neuen VZÄ entsprechen den 10 Stellen, die das Sekretariat 2028 für die Leistungsüberprüfung im Rahmen der Haushaltslinie 02 01 21 02 erhalten soll, wie von den beiden gesetzgebenden Organen während der Verhandlungen über die Verordnung (EU) 2024/2803 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 zur Verwirklichung des Einheitlichen Europäischen Luftraums (Neufassung) vereinbart.

Beschreibung der Aufgaben, die ausgeführt werden sollen durch:

Beamte und Zeitbedienstete	• Politikentwicklung und Strategie • Unterstützung regionaler und thematischer Foren bei der Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und Vorhaben von gegenseitigem Interesse • Koordinierung und Kontaktpflege mit allen Beteiligten (Mitgliedstaaten, Drittländer, andere GDs und andere EU-Institutionen, thematische und regionale Foren usw.) • Ausarbeitung des Arbeitsprogramms • Auswahlverfahren • Verwaltung der jährlichen Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen und der Auswahl von Projekten für eine finanzielle Hilfe der EU • Operative und finanzielle Projektabwicklung • Evaluierungen
Externes Personal	• Unterstützung regionaler und thematischer Foren bei der Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und Vorhaben von gegenseitigem Interesse • Unterstützung der Auswahlverfahren • Unterstützung der Verwaltung der jährlichen Aufforderungen zur Einreichung von

	Vorschlägen und der Auswahl von Projekten für eine finanzielle Hilfe der EU • Unterstützung der finanziellen Abwicklung und der Projektverwaltung • Unterstützung der Organisation der Evaluierungen

3.2.5. Einschätzung der Auswirkungen auf die Investitionen im Zusammenhang mit digitalen Technologien

Mittel INSGESAMT für Digitales und IT	Jahr **2028**	Jahr **2029**	Jahr **2030**	Jahr **2031**	Jahr **2032**	Jahr **2033**	Jahr **2034**	**MFR 2028-2034 INSGESAMT**
RUBRIK 4								
IT-Ausgaben* (intern)	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	**5,915**
Zwischensumme RUBRIK 4	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**5,915**
Außerhalb der RUBRIK 4								
IT-Ausgaben zur Politikunterstützung für operationelle Programme	14,23	14,59	14,967	15,364	15,78	16,217	16,675	**107,823**
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 4	**14,23**	**14,59**	**14,967**	**15,364**	**15,78**	**16,217**	**16,675**	**107,823**
INSGESAMT	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**113,738**

*Die IT-Ausgaben unter der RUBRIK 4 wurden gemäß den Anweisungen der GD BUDG berechnet: Anzahl der VZÄ multipliziert mit 8 200 EUR pro VZÄ.

3.2.6. Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen

Der Vorschlag steht im Einklang mit dem Vorschlag für den MFR 2028-2034.

Der Vorschlag/Die Initiative

– ☒ sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.

– ☐ sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr **2028**	Jahr **2029**	Jahr **2030**	Jahr **2031**	Jahr **2032**	Jahr **2033**	Jahr **2034**	Insgesamt
Kofinanzierende Einrichtung								

Kofinanzierung INSGESAMT								

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- ☒ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- ☐ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
  - ☐ auf die Eigenmittel
  - ☐ auf die übrigen Einnahmen
  - ☐ Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugeordnet sind.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative[36]						
		Jahr **2028**	Jahr **2029**	Jahr **2030**	Jahr **2031**	Jahr **2032**	Jahr **2033**	Jahr **2034**
Artikel ….								

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

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

4. DIGITALE ASPEKTE

4.1. Anforderungen von digitaler Relevanz

Die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) wird weiterhin IT-Tools unterstützen, die sich als Schlüssel für ein effizientes und transparentes Projektmanagement erwiesen haben. Instrumente wie der gemeinsame Bereich für elektronischen Datenaustausch (Single Electronic Data Interchange Area, SEDIA), eGrants, TENtec, Map-IT, EMI-ECS, QlikSense (oder eine andere Lösung für Business Intelligence und Datenanalyse, die die Visualisierung, Untersuchung und Analyse von Daten unterstützt), die Transparenzplattform (TP Viewer), CIRCABC, EUSurvey und ARACHNE sind in dieser Hinsicht von entscheidender Bedeutung. Darüber hinaus wird die CEF weiterhin die Durchführungsmaßnahmen der Kommission im Zusammenhang mit einer Reihe von IT-Systemen und -Umgebungen für den Informationsaustausch unterstützen, die durch EU-

[36] Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.

Rechtsvorschriften und -Initiativen wie ESSKY, PRIME KPI, EMSWe, eFTI usw. vorgeschrieben sind.

Der SEDIA bietet über das Förder- und Ausschreibungsportal eine zentrale Anlaufstelle für Finanzierungs- und Vergabeverfahren, die die Daten der Teilnehmer zentralisiert und die manuelle Arbeit verringert. eGrants deckt den gesamten Lebenszyklus der Finanzhilfe ab und gewährleistet Kohärenz und Rückverfolgbarkeit. Map-IT ermöglicht die Codierung sowohl qualitativer als auch quantitativer Projektindikatoren, um die thematische und länderspezifische Berichterstattung zu unterstützen. CIRCABC erleichtert die kooperative Dokumentenverwaltung mit Versionskontrolle und mehrsprachigem Zugang. EUSurvey wird für die strukturierte Datenerhebung verwendet, während ARACHNE die Projektüberwachung verbessert, indem potenzielle Betrugsrisiken anhand erweiterter Daten und Risikoindikatoren ermittelt werden.

TENtec, das Informationssystem für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V), bietet interaktive Karten und Berichte auf dem neuesten Stand, um Transparenz, fundierte Entscheidungsfindung und Sensibilisierung der Öffentlichkeit zu fördern. TENtec sammelt und speichert geografische, finanzielle und historische Informationen über die Verkehrsnetzinfrastruktur der EU und ihrer Nachbarländer zum Zwecke der Planung, politischen Entscheidungsfindung und Überwachung der Umsetzung des TEN-V. TENtec ist ein System, das in der Verordnung (EU) 2024/1679 vorgeschrieben ist. Es wurde gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und Interessenträgern entwickelt, bietet einen umfassenden Überblick über die TEN-V-Politik, unterstützt die Projektüberwachung, die Verkehrsmodellierung und die künftige Planung. TENtec enthält auch Daten zur militärischen Mobilität und zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, die beide wichtige politische Prioritäten untermauern und ist fähig zur Erfassung verschiedener Arten politischer Daten, die eine Geolokalisierung erfordern.

In Verbindung mit TENtec ist die Europäische Beobachtungsstelle für alternative Kraftstoffe (EAFO) ein wichtiges IT-Instrument zur Unterstützung der Überwachung des Übergangs zu nachhaltiger Mobilität, wie beispielsweise in der Verordnung (EU) 2023/1804 über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe festgelegt. Die EAFO stellt umfassende Daten und Statistiken auf dem neuesten Stand zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, zum Markthochlauf von Fahrzeugen und zu nationalen politischen Maßnahmen in der gesamten EU zur Verfügung. Die EAFO dient als IT-Tool zur Unterstützung der Umsetzung rechtlicher Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804, wie z. B. des gemeinsamen EU-Zugangspunkts für Daten zu alternativen Kraftstoffen.

EMI-ECS ist ein IT-Tool für die Auswahl von und Auftragsvergabe an externe Sachverständige, die an der Evaluierung von Vorschlägen beteiligt sind. QlikSense ist ein Instrument für die Statistik und die Projektüberwachung. Die Transparenzplattform und der TP Viewer sind Instrumente, mit denen der Öffentlichkeit Informationen und Statistiken über finanzierte Projekte zur Verfügung gestellt werden.

Die Plattform für den Einheitlichen Europäischen Luftraum (ESSKY) unterstützt die Interessenträger bei der Umsetzung des Leistungssystems und der Gebührenregelung für den Einheitlichen Europäischen Luftraum (SES). Sie schafft über Bibliotheken Zugang zu relevanten Informationen und bietet Funktionen für die Einreichung von Dokumenten an.

Das System der zentralen Leistungsindikatoren des europäischen Verbands der Schieneninfrastrukturbetreiber (PRIME KPI) ermöglicht die Überwachung wesentlicher Leistungsindikatoren im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr. Es bietet den

Infrastrukturbetreibern eine Berichterstattungsplattform.

Das C-ITS Security Credential Management System der Europäischen Union (EU CCMS) unterstützt die Einführung von C-ITS-Systemen und -Technologien in Europa. Die Grundlage bilden zentrale Elemente zur Unterstützung einer sicheren Interoperabilität auf europäischer Ebene. In der Richtlinie 2010/040 über intelligente Verkehrssysteme sind die Aufgaben der Kommission im EU CCMS festgelegt.

Das europäische Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr wurde mit der Verordnung (EU) 2019/1239 eingerichtet und ist ein rechtlicher und technischer Rahmen zur Harmonisierung des Austauschs von Verwaltungsformalitäten zwischen Seeverkehrsbetreibern und Behörden während eines Hafenaufenthalts in der EU. Es besteht aus einem Netz nationaler zentraler Meldeportale für den Seeverkehr, das durch gemeinsame IT-Komponenten und -Dienste ergänzt wird, die von der Kommission verwaltet werden.

Die Umgebung für den Austausch elektronischer Frachtbeförderungsinformationen (eFTI) ist eine EU-weite dezentrale IT-Architektur, die mit der Verordnung (EU) 2020/1056 eingerichtet wurde. Sie wird den Informationsaustausch zwischen den Betreibern und den zuständigen Behörden bei der Kontrolle der Einhaltung von sechs EU-Verkehrsverordnungen und -Richtlinien sowie von mehr als 170 nationalen Rechtsakten zur Regulierung des Güterverkehrs in den Mitgliedstaaten unterstützen.

Mit Galileo Green Lane wird die Verkehrssituation an den TEN-V-Grenzübergängen für den Straßengüterverkehr und die Reisezeit für den Schienengüterverkehr auf den TEN-V-Korridoren überwacht. Die Lösung bietet Grenzbeamten und Transportunternehmern einen Überblick in Bezug auf die Situation an der Grenze, sodass sie feststellen können, welche Grenzübergänge in höherem Maße belastet sind. Galileo Green Lane schafft die Voraussetzungen, damit an den Grenzen die „Green Lane“-Anforderungen erfüllt werden können und ein Verkehrsfluss von unter 15 Minuten ermöglicht wird.

Der gemeinsame europäische Mobilitätsdatenraum (EMDS) sollte die Recherche und den Austausch von Daten aus bestehenden und künftigen Verkehrs- und Mobilitätsdatenquellen ermöglichen. In der EMDS-Mitteilung (COM(2023) 751 final) wies die Kommission darauf hin, dass eine der Hauptkomponenten ein (Meta-)Datenportal ist, auf dem alle relevanten Datenökosysteme Metadaten der von ihnen verwalteten Datenarten und der jeweiligen Zugangsbedingungen austauschen könnten.

4.2. Daten

Die durch die CEF unterstützten digitalen Instrumente sind sehr unterschiedlich und betreffen unterschiedliche Verkehrsträger und verschiedene Akteure, die Informationen austauschen (Kommissionsdienststellen, Begünstigte, nationale Behörden, Geschäftspartner usw.). Daher verarbeiten die Instrumente auch ein breites Spektrum unterschiedlicher Daten. Im Allgemeinen folgen sie dem Grundsatz der einmaligen Erfassung, indem sie ein Höchstmaß an Datenwiederverwendung gewährleisten und eine wiederholte Dateneingabe vermeiden und gleichzeitig Daten sicher und gesichert austauschen.

4.3. Digitale Lösungen

Alle beschriebenen Instrumente sind darauf ausgelegt, die Kohärenz zu fördern, die Effizienz zu steigern und die Interoperabilität zu gewährleisten, wodurch die

Gesamtqualität der Prozesse, die den Kommissionsdienststellen im Zusammenhang mit der CEF zugrunde liegen, verbessert und die reibungslose Verwirklichung des Binnenmarkts unterstützt wird.

4.4. Interoperabilitätsbewertung

Alle beschriebenen digitalen Instrumente werden bereits von den Interessenträgern genutzt. Sie weisen eine starke Interoperabilität durch standardisierte Techniken für den Informationsaustausch auf.

Für den europäischen Mobilitätsdatenraum arbeitet die Kommission an den Einzelheiten seiner Einführung.

4.5. Unterstützungsmaßnahmen für die digitale Umsetzung

Die beschriebenen digitalen Instrumente sind wirksam, und künftige Änderungen oder Verbesserungen werden kontrolliert und schrittweise umgesetzt, um Kontinuität zu gewährleisten und Störungen des Betriebs oder der Durchführung der Verordnung zu vermeiden.