

ANHANG

1. HAUSHALT

1.1 Haushaltslinie

- 06 02 01 02 - Gewährleistung langfristig nachhaltiger und effizienter Verkehrssysteme;
- 32 02 01 01 - Förderung der weiteren Integration des Energiebinnenmarkts und der grenzübergreifenden Interoperabilität der Strom- und Gasnetze.

1.2 Haushaltsmittel

Der Gesamtumfang der im Rahmen dieses Programms für das Jahr 2016 verfügbaren Mittel für Vorhaben von gemeinsamem Interesse in den Bereichen Verkehr und Energie der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) liegt bei 40 Mio. EUR, aufgeteilt wie folgt:

- 20 Mio. EUR aus der Haushaltslinie 06 02 01 02
- 20 Mio. EUR aus der Haushaltslinie 32 02 01 01

Der Zeitplan für die Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen und der Richtbetrag für die einzelnen Prioritäten sind Abschnitt 5 zu entnehmen.

2. ZIELE UND PRIORITÄTEN

2.1 Einleitung

Dieses Programm bildet die Grundlage für die Zuweisung von finanzieller Unterstützung für Vorhaben von gemeinsamem Interesse in den Bereichen Verkehr und Energie der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF).

Das Programm soll damit im Einklang mit den in den TEN-V¹- und TEN-E²-Leitlinien festgelegten Infrastrukturkomponenten und -anforderungen dazu beitragen, strategische Ziele zu erreichen und Maßnahmen umzusetzen, die Synergien zwischen den Sektoren bilden und die Durchführung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse unterstützen, die aufgrund der TEN-V- und TEN-E-Leitlinien finanziell gefördert werden können.

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

² Verordnung (EU) Nr. 347/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2013 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur (ABl. L 115 vom 25.4.2013, S. 39).

2.2 Allgemeine Ziele

Die CEF dient der Förderung von Maßnahmen im Zusammenhang mit Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die im Rahmen der transeuropäischen Verkehrs- und Energienetze vorbereitet und durchgeführt werden.

Derartige Maßnahmen sollen einen Beitrag zu intelligentem, nachhaltigem und integrativem Wachstum gemäß der Strategie Europa 2020 leisten und es der Union ermöglichen, ihre Ziele für eine nachhaltige Entwicklung zu erreichen, insbesondere indem Synergien zwischen den Sektoren angemessen genutzt werden³.

2.3 Einzelziele

Die Synergiemaßnahmen sollen zur Erreichung der folgenden sektorspezifischen Einzelziele beitragen:

i) Verkehrssektor⁴

Gewährleistung langfristig nachhaltiger und effizienter Verkehrssysteme im Hinblick auf die Vorbereitung auf die erwarteten künftigen Verkehrsströme sowie auf die Ermöglichung der Verringerung der CO₂-Emissionen bei sämtlichen Verkehrsträgern durch den Übergang zu innovativen CO₂-armen und energieeffizienten Verkehrstechnologien bei gleichzeitiger Verbesserung der Sicherheit.

ii) Energiesektor⁵

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit durch Förderung der weiteren Integration des Energiebinnenmarkts und der grenzübergreifenden Interoperabilität der Strom- und Gasnetze, insbesondere durch Erhöhung der Anzahl der Vorhaben zur tatsächlichen Zusammenschaltung der Netze von Mitgliedstaaten und zur Beseitigung interner Hindernisse, Verringerung oder Beseitigung der Isolierung der Mitgliedstaaten im Energiebereich sowie zur Erhöhung des Anteils des Stromverbunds zwischen den Mitgliedstaaten und Erzielung von Preiskonvergenz auf den Energiemärkten der betreffenden Mitgliedstaaten.

2.4 Finanzierungsprioritäten

Dieses Arbeitsprogramm sieht die Finanzierung von Maßnahmen vor, durch die Synergien zwischen dem Verkehrs- und dem Energiesektor geschaffen werden und die mindestens ein Thema aus jedem Sektor zum Gegenstand haben.

I) Überblick

³ Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 Artikel 3 („CEF - Allgemeine Ziele“).

⁴ Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b („CEF - Sektorspezifische Ziele für den Verkehrssektor“).

⁵ Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe a („CEF - Sektorspezifische Ziele für den Energiesektor“).

Das allgemeine Ziel besteht darin, den Aufbau einer nachhaltigen und effizienten Verkehrs- und Energieinfrastruktur durch die Schaffung von Synergien zu unterstützen.

Die Synergiemaßnahmen sollten innerhalb des Gesamtnetzes für den Verkehr und insbesondere entlang der Kernnetzkorridore durchgeführt werden, wobei die Korridore und Gebiete für die Energieinfrastruktur gemäß den TEN-V- und TEN-E-Leitlinien und deren Anhängen zu berücksichtigen sind.

Im Rahmen der im vorliegenden Arbeitsprogramm festgelegten globalen und allgemeinen Ziele und Prioritäten sollten die Synergiemaßnahmen die Umsetzung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse unterstützen, die in der zweiten Unionsliste der Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Energiesektor enthalten sind.

Für eine Förderung im Rahmen dieses Arbeitsprogramms kommen nur Studien im Sinne von Artikel 2 Nummer 6 der CEF-Verordnung⁶ in Betracht. Arbeiten sind nicht förderfähig.

II) Arten von Maßnahmen

Die auszuwählenden Maßnahmen betreffen Studien mit oder ohne Piloteinführung, wobei Studien, die eine Piloteinführung (Versuche unter realen Bedingungen) umfassen, Vorrang eingeräumt wird.

- A. Bei Studien ohne Piloteinführung (z. B. Durchführbarkeitsstudien) sollte ein Vergleich zwischen dem Standardfall (bzw. den Standardfällen) und der innovativen Lösung angestellt werden. Eine zugehörige Marktanalyse wäre von Vorteil. Falls eine solche Analyse bereits durchgeführt wurde, sollte eine Beschreibung ihrer einschlägigen Teile und Ergebnisse in die vorgeschlagene Maßnahme aufgenommen werden.
- B. Studien mit einer Piloteinführung sollten einen Versuch unter realen Bedingungen (nicht nur eine Demonstration) umfassen. Dabei sollte eine Optimierung auf zwei Ebenen angestrebt werden: (1) eine technologische Optimierung zur Verringerung der Stückkosten und (2) eine Optimierung der Hersteller-Nutzer-Beziehung, um die Bedürfnisse der Nutzer besser verstehen und entsprechend darauf eingehen zu können. Als Teil der Studie ist am Ende des Versuchs eine Analyse durchzuführen, in der anhand eines Geschäftsplans gezeigt wird, wie der Versuch auf einen größeren Maßstab übertragen und der Übergang zur Massenapplication gestaltet werden kann. Anhand der sich daraus ergebenden optimalen Lösung sollte ein Plan erstellt werden, wie die Innovation zumindest auf einem wesentlichen Teil eines Korridors in mindestens zwei EU-Mitgliedstaaten eingeführt werden kann.

Im Einklang mit Artikel 9 Absatz 1 der CEF-Verordnung kommen Maßnahmenvorschläge einzelner EU-Mitgliedstaaten für eine Förderung in Betracht.

⁶ Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 680/2007 und (EG) Nr. 67/2010.

III) Einzelhaushalte

Als Richtwert für den Gesamtumfang eines Vorhabens wird empfohlen, dass die förderfähigen Kosten bis zu 2 Mio. EUR für Studien ohne Piloteinführung (Typ A) und bis zu 10 Mio. EUR für Studien mit Piloteinführung (Typ B) betragen sollten.

Um eine angemessene europäische Dimension zu erzielen, sollten die förderfähigen Kosten einer Maßnahme mindestens 1 Mio. EUR betragen.

3. ERWARTETE ERGEBNISSE

Mit der Umsetzung des Jahresarbeitsprogramms 2016 soll ein Beitrag zur Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrs- und Energienetzes bei gleichzeitiger Förderung von Wachstum und Beschäftigung im Einklang mit der Strategie „Europa 2020“ geleistet werden. Es wird erwartet, dass durch eine Unterstützung auf der Grundlage dieses Programms die Synergieeffekte zwischen TEN-V und TEN-E besser genutzt werden können. Dies gilt insbesondere für Bereiche wie intelligente Energienetze, gemeinsame Nutzung von Speicheranlagen für Flüssigerdgas (LNG), Strom und Gas, Mobilität unter Verwendung alternativer Kraftstoffe (z. B. Erdgas, Batterien und Brennstoffzellen), intelligente Verkehrssysteme, gemeinsame Wegerechte oder Kopplung der Infrastrukturen. Zugleich soll, wo erforderlich, für ein hohes Maß an Cybersicherheit sowie für Einsparungen dank geringerer Umweltbelastungen im Energie- und Verkehrssektor, insbesondere durch Beiträge zum Klimaschutz, gesorgt werden.

4. ZEITPLAN FÜR DIE AUFFORDERUNG ZUR EINREICHUNG VON VORSCHLÄGEN IM JAHR 2016 UND VERFÜGBARER RICHTBETRAG

Aktivität	Aufforderung (Vorläufiger Zeitpunkt der Veröffentlichung)	Richtbetrag
Aufruf zur Einreichung von Vorschlägen, die mehrere Sektoren betreffen, im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“	September 2016	40 Mio. EUR
INSGESAMT		40 Mio. EUR

Bei jeder Haushaltslinie sind bis zu 0,1 %, höchstens jedoch 1 Mio. EUR für die in die Bewertung der Vorschläge einbezogenen Experten vorgesehen (Artikel 204 HO).

5. FÖRDERKRITERIEN

5.1 In Betracht kommende Antragsteller

Anträge können gestellt werden

- von einem oder mehreren Mitgliedstaaten und/oder
- mit dem Einverständnis der betroffenen Mitgliedstaaten von internationalen Organisationen, gemeinsamen Unternehmen oder öffentlich-rechtlichen oder privatrechtlichen Unternehmen oder Stellen oder Einrichtungen mit Sitz in einem Mitgliedstaat.

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

Von natürlichen Personen eingereichte Projektvorschläge kommen für eine Förderung nicht in Betracht.

Drittländer und in Drittländern niedergelassene Stellen können an Maßnahmen teilnehmen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse beitragen, wenn dies zur Erreichung der Ziele eines bestimmten Vorhabens von gemeinsamem Interesse notwendig ist. Sie erhalten finanzielle Unterstützung nur, wenn dies für das Erreichen der Ziele eines bestimmten Vorhabens von gemeinsamem Interesse unerlässlich ist.

In solchen Fällen können gemäß Artikel 8 Absatz 1 der TEN-V-Leitlinien die Anträge mit Zustimmung eines Mitgliedstaats von Nachbarländern oder von Stellen mit Sitz in Nachbarländern gestellt werden.

Ausschlussgründe

In der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen wird die Kommission die Antragsteller auf die Artikel 106 bis 109 und Artikel 131 der Haushaltsordnung sowie auf Artikel 141 der Anwendungsbestimmungen hinweisen.

5.2 Förderfähige Vorhaben

5.2.1 Vorhaben von gemeinsamem Interesse

Nur Vorhaben im Zusammenhang mit einem oder mehreren der in den TEN-V- und TEN-E-Leitlinien ausgewiesenen Vorhaben von gemeinsamem Interesse kommen für eine finanzielle Unterstützung der Union in Frage.

Die Projekte müssen folgende Bedingungen erfüllen:

- i) Artikel 7 der TEN-V-Leitlinien:

- 1) Sie müssen den Zielen, die unter mindestens zwei der vier in Artikel 4 der TEN-V-Leitlinien genannten Kategorien fallen, dienen;
- 2) sie müssen den Vorgaben des Kapitels II und, soweit es um das Kernnetz geht, zusätzlich den Vorgaben des Kapitels III der TEN-V-Leitlinien genügen.

ii) Gemäß Artikel 7 der CEF-Verordnung kommen nur Maßnahmen, die zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2016/89 der Kommission vom 18. November 2015 beitragen, für eine finanzielle Unterstützung der Union in Form von Finanzhilfen in Frage. Darüber hinaus kommen gemäß Artikel 14 Absatz 1 der TEN-E-Verordnung Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die unter die in Anhang II Nummern 1, 2 und 4 jener Verordnung genannten Kategorien fallen, für eine finanzielle Unterstützung der Union in Form von Finanzhilfen für Studien in Betracht.

iii) Maßnahmen mit Synergien zwischen den Sektoren, die einen Beitrag zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse leisten, die nach mindestens zwei der in Artikel 2 Nummer 1 der CEF-Verordnung genannten Verordnungen förderfähig sind, sind nur dann durch eine finanzielle Unterstützung nach der vorliegenden Verordnung zum Zwecke von Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen, die mehrere Sektoren betreffen, gemäß Artikel 17 Absatz 7 der CEF-Verordnung förderfähig, wenn die Komponenten und Kosten einer solchen Maßnahme deutlich nach Sektoren im Sinne des Artikels 10 Absätze 2 und 3 der CEF-Verordnung getrennt werden können.

5.2.2 Einhaltung des EU-Rechts

Vorbedingung für die Gewährung einer finanziellen Unterstützung der Union für Vorhaben von gemeinsamem Interesse ist die Einhaltung des einschlägigen EU-Rechts⁷, u. a. in den Bereichen Interoperabilität, Umweltschutz⁸, Wettbewerb und öffentliches Auftragswesen.

5.2.3 Weitere Finanzierungsquellen

Unbeschadet Artikel 15 Absatz 4 der CEF-Verordnung leistet die Union keine finanzielle Unterstützung für Maßnahmen, die bereits Mittel aus anderen EU-Quellen erhalten.

5.2.4 Art der Maßnahmen

Die Vorschläge dürfen sich nur auf Studien im Sinne von Artikel 2 Nummer 6 der CEF-Verordnung⁹, d. h. einschließlich der Möglichkeit einer Piloteinführung, beziehen. Arbeiten können im Rahmen dieses Arbeitsprogramms nicht gefördert werden.

⁷ Gemäß Artikel 23 der CEF-Verordnung.

⁸ Insbesondere u. a. die EU-Richtlinien über die Umweltverträglichkeitsprüfung (2011/92/EU), die strategische Umweltverträglichkeitsprüfung (2001/42/EG), die Habitat-Richtlinie (92/43/EWG), die Vogelschutzrichtlinie (2009/147/EG) und die Wasserrahmenrichtlinie (2000/60/EG). Die Projektvorschläge sollten genaue Verweise auf diese Rechtstexte (Nummer und Titel) enthalten.

Wie bereits in Abschnitt 2.4.III angeführt, sollten die förderfähigen Kosten einer Maßnahme mindestens 1 Mio. EUR betragen, um eine angemessene europäische Dimension zu erzielen.

5.2.5 Förderfähigkeit von Ausgaben

Gemäß Artikel 130 Absatz 1 der Haushaltsordnung dürfen förderfähige Ausgaben nicht vor dem Zeitpunkt der Beantragung einer Finanzhilfe getätigt worden sein.

Für eine bereits begonnene Maßnahme kann eine Finanzhilfe nur gewährt werden, wenn der Antragsteller nachweisen kann, dass die Maßnahme noch vor der Unterzeichnung einer Finanzhilfevereinbarung oder der Zustellung eines Finanzhilfebeschlusses anlaufen musste.

Die rückwirkende Gewährung einer Finanzhilfe für bereits abgeschlossene Maßnahmen ist nicht zulässig.

Folgende Ausgaben einer Maßnahme können gefördert werden:

Für die Verkehrskomponente der Maßnahme:

Für eine Förderung im Rahmen von Studien kommen in Betracht: Infrastrukturen und Einrichtungen, einschließlich mobiler Infrastruktur und ihrer Schnittstellen (z. B. Telematikverbindung, Ladekabel und Adapter) zu mobiler Ausrüstung (d. h. Fahrzeugen), sowie die mobile Ausrüstung selbst. Allerdings muss die Mobilkomponente der Ausrüstung der Infrastrukturkomponente untergeordnet sein. Um zu gewährleisten, dass bei den innovativen CEF-Maßnahmen die Infrastruktur im Mittelpunkt steht, wird der Höchstsatz der EU-Finanzhilfe für die mobile Ausrüstung, die bei einer Maßnahme zum Einsatz kommt, auf 10 % (bei Schiffen 30 %) begrenzt. Darüber hinaus darf bei der Berechnung der förderfähigen Kosten für mobile Ausrüstung nur die finanzielle Differenz zwischen einer üblichen, konventionellen Lösung und der Verwendung einer neuen Technologie zugrunde gelegt werden.

Für die Energiekomponente der Maßnahme:

Gemäß Artikel 14 Absatz 1 der TEN-E-Leitlinien kommen nur Ausgaben für Studien zur Unterstützung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die unter die in Anhang II Nummern 1, 2 und 4 der Leitlinien genannten Kategorien fallen, für eine finanzielle Unterstützung in Betracht. Da die aktuelle Liste der Vorhaben von gemeinsamem Interesse keine CO₂-Projekte enthält, kommen ausschließlich Kosten im Zusammenhang mit Studien für die Kategorien Strom (1) und Gas (2) für eine Förderung in Frage.

6. AUSWAHLKRITERIEN

Antragsteller müssen über stabile und ausreichende Finanzierungsquellen verfügen, damit sie ihre Tätigkeit während der Dauer der Durchführung der geförderten Maßnahme

aufrechterhalten und das Vorhaben kofinanzieren können. Ferner müssen sie über die erforderlichen Fachkenntnisse und beruflichen Qualifikationen verfügen, um die vorgeschlagene Maßnahme vollständig durchführen zu können. Diese Auswahlkriterien gelten auch für Antragsteller von Programmunterstützungsmaßnahmen, für die Finanzhilfen beantragt werden.

Der Nachweis der finanziellen und operativen Leistungsfähigkeit muss nicht erbracht werden von Mitgliedstaaten, Drittländern, öffentlichen Stellen mit Sitz in einem Mitgliedstaat (d. h. Gebietskörperschaften, Körperschaften des öffentlichen Rechts oder Verbände, die von einer oder mehreren solcher Körperschaften gebildet werden, insbesondere gemeinsame Unternehmen gemäß den in Artikel 187 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (vormals Artikel 171 EUV) festgelegten Kriterien, internationale Organisationen¹⁰, eine Europäische Wirtschaftliche Interessenvereinigung, die gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2137/85 des Rates vom 25. Juli 1985 gegründet wurde und zu 100 % in Besitz der öffentlichen Hand ist) oder Übertragungs- und Fernleitungsnetzbetreibern, die nach den in Artikel 10 bzw. 11 der Richtlinie 2009/72/EG oder Artikel 10 bzw. 11 der Richtlinie 2009/73/EG festgelegten Verfahren zertifiziert wurden.

6.1 Finanzielle Leistungsfähigkeit

Die Antragsteller müssen finanziell in der Lage sein, die Maßnahme, für die eine Finanzhilfe beantragt wird, vollständig durchzuführen, und müssen mit dem Antrag den von einem externen Rechnungsprüfer bescheinigten Jahresabschluss des letzten abgeschlossenen Geschäftsjahres vorlegen. Ist der Antragsteller ein neu gegründetes Unternehmen (und sind folglich keine bescheinigten finanziellen Daten für das letzte Geschäftsjahr verfügbar), so ist ein Geschäftsplan zusammen mit einem Begleitschreiben eines anderen Unternehmens (z. B. Muttergesellschaft) oder eines an demselben Vorschlag beteiligten Antragstellers vorzulegen.

6.2 Operative Leistungsfähigkeit

Die Antragsteller müssen operativ und technisch in der Lage sein, das Vorhaben, für das eine Finanzhilfe beantragt wird, vollständig durchzuführen, und entsprechende Unterlagen als Nachweis hierfür vorlegen.

¹⁰ Gemäß Artikel 43 Absatz 2 der Anwendungsbestimmungen gelten als internationale Organisationen:

- a) internationale öffentliche Einrichtungen, die durch zwischenstaatliche Abkommen geschaffen werden, sowie von diesen eingerichtete spezialisierte Agenturen;
- b) das Internationale Komitee vom Roten Kreuz (IKRK);
- c) der Internationale Verband der nationalen Gesellschaften des Roten Kreuzes und des Roten Halbmonds;
- d) andere Organisationen ohne Erwerbszweck, die durch einen Beschluss der Kommission internationalen Organisationen gleichgestellt sind.

Bei der Bewertung der operativen Leistungsfähigkeit von Antragstellern, die seit 2014 CEF-Unterstützung und seit 2004 TEN-V-Unterstützung erhalten, können die von den betreffenden Antragstellern bereits früher vorgelegten Informationen herangezogen werden.

7. VERGABEKRITERIEN

Lediglich die Vorschläge, die den Förder- und Auswahlkriterien genügen, werden anhand der Vergabekriterien bewertet. Bei der Entscheidung über die Gewährung einer finanziellen Unterstützung der EU werden unter anderem folgende allgemeine Vergabekriterien berücksichtigt:

- europäischer Mehrwert im Sinne von Artikel 3 Buchstabe d der TEN-V-Leitlinien;
- gegebenenfalls die grenzüberschreitende Dimension;
- das Maß an Synergie zwischen Verkehr und Energie;
- Ausgereiftheit der Maßnahme im Rahmen der Projektentwicklung;
- Solidität des vorgeschlagenen Durchführungsplans;
- gegebenenfalls stimulierende Wirkung der Unterstützung durch die Union auf öffentliche und private Investitionen.

Im Rahmen dieser Vergabekriterien können in der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen zusätzliche, nicht wesentliche Kriterien definiert werden.

8. ZULÄSSIGER HÖCHSTSATZ FÜR DIE KOFINANZIERUNG BEI FINANZHILFEN

Im Einklang mit Artikel 10 Absätze 2, 3 und 5 der CEF-Verordnung gilt für die finanzielle Unterstützung der EU in Form von Finanzhilfen für Studien der folgende Höchstsatz: 60 % der förderfähigen Kosten für die Bereiche Verkehr und Energie.