

## **ANHANG**

### **ANHANG a**

#### **1. HAUSHALT**

##### **1.1. Haushaltlinie**

Artikel 06 03 03 – Finanzielle Unterstützung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes

##### **1.2. Haushaltsmittel**

Auf der Grundlage dieser Änderung des Jahresarbeitsprogramms für Finanzhilfen im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes im Jahr 2013 wird in den weiter unten genannten Bereichen ein zusätzlicher Betrag von 70 Mio. EUR (einschließlich 90 000 EUR für die Bewertung der Vorschläge) zur Verfügung gestellt.

Dieser Betrag kommt zu den 145 Mio. EUR hinzu, die bereits im Rahmen des genehmigten Jahresarbeitsprogramms 2013 bereitgestellt wurden, davon 45 Mio. EUR für das Kreditgarantieinstrument gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe d der TEN-Verordnung und 100 Mio. EUR für einen Beitrag zur Pilotphase des Risikoteilungsinstruments für Projektanleihen gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstaben d und g der geänderten TEN-Verordnung.

#### **2. ZIELE**

Mit dem Beschluss C(2013) 1029 vom 27. Februar 2013 wurde die Grundlage für einen Beitrag zu dem Kreditgarantieinstrument gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe d der TEN-Verordnung und zur Pilotphase des Risikoteilungsinstruments für Projektanleihen gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstaben d und g der geänderten TEN-Verordnung geschaffen.

Das übergeordnete Ziel besteht darin, Vorschläge für ausgereifte und nachhaltige Vorhaben einzuholen, von denen zu erwarten ist, dass sie zielgenau die Verkehrsprioritäten der Union gemäß den TEN-V-Leitlinien widerspiegeln. Somit wird die Änderung des Jahresarbeitsprogramms 2013 auch den Weg für die zukünftige Verkehrs- und TEN-V-Politik der Union ebnen; dies betrifft insbesondere die Auseinandersetzung mit den Herausforderungen des Klimawandels und die künftige Entwicklung des TEN-V-Netzes.

Darüber hinaus wird durch diesen Änderungsbeschluss die Grundlage für die Gewährung von Finanzhilfen der EU in Form von Zuschüssen für Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß Artikel 7 der TEN-V-Leitlinien in den unten aufgeführten Bereichen geschaffen.

##### **2.1. Studien betreffend die schnellere und leichtere Umsetzung von TEN-V-Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Einklang mit Artikel 7 der TEN-V-Leitlinien**

Bei dieser Priorität geht es um Studien zu allen Verkehrsträgern als Teil der Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Einklang mit Artikel 7 der TEN-V-Leitlinien.

Dies betrifft insbesondere Studien zu ausgereiften Vorhaben, die im Einklang mit Artikel 5 der TEN-V-Leitlinien auf den Auf- und Ausbau der Haupt- und Zwischenverbindungen abzielen, um Engpässe zu beseitigen, Lücken zu schließen und die Fernverkehrsverbindungen – insbesondere bei grenzüberschreitenden Abschnitten – zu ergänzen.

Auch Studien im Zusammenhang mit der Vorbereitung der TEN-V-Vorhaben im Rahmen der künftigen Verordnung zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) werden bei dieser Priorität berücksichtigt.

Maßnahmen im Zusammenhang mit vorrangigen Vorhaben im Einklang mit Artikel 23 der TEN-V-Leitlinien **werden nicht** im Rahmen dieser Priorität gefördert.

## **2.2. Maßnahmen zur Förderung von Innovationen und neuen Technologien für Verkehrsinfrastrukturen und -einrichtungen, die einen Beitrag zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen oder generell zur Reduzierung externer Kosten leisten (z. B. Verkehrsüberlastung, Verkehrsunfälle)**

Bei diesen Maßnahmen geht es um Studien, die die Erprobung und Bereitstellung neuer Technologien sowie von Basisinfrastrukturkomponenten und -einrichtungen (im Einklang mit Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a und d sowie Artikel 5 Buchstaben f bis h der TEN-V-Leitlinien) unterstützen und damit einen Beitrag zur Eindämmung des Klimawandels und Anpassung an den Klimawandel sowie zur Reduzierung der Umweltauswirkungen des Verkehrs und zur Effizienz des Verkehrs leisten.

Studien zur Förderung von Innovationen und neuen Technologien im Zusammenhang mit vorrangigen Vorhaben im Einklang mit Artikel 23 der TEN-V-Leitlinien **werden nicht** im Rahmen dieser Priorität gefördert.

## **3. SPEZIFISCHE PRIORITÄTEN**

Diese Änderung des Jahresarbeitsprogramms 2013 stellt insbesondere auf folgende Priorität ab:

### **3.1 Studien betreffend die schnellere und leichtere Umsetzung von TEN-V-Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Einklang mit Artikel 7 der TEN-V-Leitlinien**

Diese Priorität betrifft Studien zur Entwicklung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse mit dem Ziel, eine ausgereifte Projektpipeline für 2014 und die Zeit danach zu entwickeln, die unter anderem im Rahmen der künftigen CEF umzusetzen ist.

Insbesondere wird im Rahmen dieser Priorität TEN-V-Unterstützung für Vorbereitungsstudien gewährt, die eine schnellere Umsetzung der Vorhaben für alle Verkehrsträger ermöglichen.

### **3.2 Förderung von Innovationen und neuen Technologien für Verkehrsinfrastrukturen und -einrichtungen, die einen Beitrag zu Folgendem leisten:**

#### **i) Reduzierung der Umweltkosten im Allgemeinen und Ersetzung von Erdöl sowie Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Besonderen.**

Das in der Strategie Europa 2020 festgelegte und in der Mitteilung der Kommission „Saubere Energie für den Verkehr: Eine europäische Strategie für alternative Kraftstoffe“<sup>1</sup> aufgegriffene allgemeine Ziel der Finanzhilfen der Union besteht darin, Studien zu Technologien zu fördern, die eine Reduzierung der externen Kosten im Güter- und/oder Personenverkehr bewirken, unter anderem durch die Eindämmung des Klimawandels und die

<sup>1</sup> COM(2013) 17 final vom 24. Januar 2013.

Anpassung an den Klimawandel. Für die betreffenden Technologien ist der Nachweis zu erbringen, dass sie über das größtmögliche Potenzial für eine rasche Einführung innerhalb des gesamten TEN-V-Netzes verfügen und auf diese Weise zur Entstehung der erforderlichen kritischen Masse beitragen.

Ein spezifisches Ziel ist der Auf- bzw. Ausbau der notwendigen TEN-V-Infrastrukturen und -Einrichtungen, einschließlich IKT sowie Schnittstellen zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen und der Verbesserung/Anpassung bereits bestehender Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe, um den Einsatz alternativer, fossile Brennstoffe ersetzender Kraftstoffe und Antriebe zu unterstützen, darunter elektrische Antriebe aller Art, Wasserstoff, CNG, LNG einschließlich LNG-Bunkerschiffen und Biokraftstoffen sowie beliebiger Kombinationen entsprechender Technologien. Dies kann auch fahrzeugseitige Emissionsreduzierung, Energiespeicher, Energienachfragesteuerung und Reiseinformationssysteme beinhalten, die die Abfrage der für alternative Kraftstoffinfrastrukturen notwendigen Daten ermöglichen.

Besondere Aufmerksamkeit sollte mit Blick auf die Einhaltung künftiger Standards dem Einsatz alternativer Kraftstoffe und von Technologien zur Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen – über die geltenden Normen hinaus – gewidmet werden. Beim TEN-V wird ein „marktorientierter“ anstelle eines „forschungsorientierten“ Ansatzes verfolgt, indem der Schwerpunkt auf marktreife neue Technologien und Innovationen gelegt wird und keine Forschungsarbeiten gefördert werden. Da die Herausforderungen im Langstreckenverkehr ein wesentliches Element der TEN-V darstellen, sollten sie in der Studie behandelt werden (einschließlich in dem die Einführung der Technologien betreffenden Teil, sofern vorhanden).

In den Studien soll es um die Erprobung neuer Technologien bei Zugrundelegung eines klar formulierten kundenorientierten Geschäftsmodells gehen, da in derartigen Fällen technologische Innovationen mit innovativen Vorgehensweisen für die Einführung der neuen Technologie auf dem Markt einhergehen sollten, verbunden mit einem klaren, mindestens mittel- oder langfristigen Rentabilitätsziel. Ein Geschäftsmodell für die kurzfristige Rentabilität nach Beendigung der Unterstützung durch die Kommission wäre ideal, ist jedoch keine Voraussetzung, da die Marktreife der einzelnen Technologien und die Probleme bei der Markteinführung unterschiedlich sind. Eindeutig sollten die potenziellen Nutzer der Infrastruktur im Mittelpunkt des Versuchs (und der Studie) stehen.

Vorrang wird Studien eingeräumt, die eine Piloteinführung der betreffenden Technologien und/oder der erforderlichen Infrastrukturen und Einrichtungen, also einen Versuch unter realen Bedingungen (und nicht lediglich eine Demonstration), umfassen. Bei Abschluss des Versuchs ist – als Teil der Studie – eine Analyse vorzulegen, die zeigt, wie sich der Übergang vom Versuchsstadium zur Massenapplication gestalten kann, d. h. wie die Technologie mit der dann optimierten Beziehung zwischen Hersteller und Nutzer im ganzen Land, im ganzen Korridor oder sogar im gesamten TEN-V-Netz eingeführt werden kann.

Ein weiteres spezifisches Ziel ist die Entwicklung der erforderlichen TEN-V-Infrastrukturen und -Einrichtungen zur Verringerung der Lärmbelastung, einschließlich IKT sowie Schnittstellen zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen. Es werden Studien, die die Möglichkeit einer integrierten Einführung der Technologien umfassen, ausgearbeitet und in ähnlicher Weise wie im Rahmen des vorhergehenden Ziels unterstützt; allerdings reicht es hier aus, anstelle der Rentabilität eine Kostenwirksamkeit anzustreben.

**ii) Entwicklung und Einführung einer neuen Generation des intelligenten/vernetzten Verkehrs mit dem Ziel eines integrierten Verkehrsmanagements und einer höheren Sicherheit im Straßenverkehr**

Ein weiteres spezifisches Ziel ist die Entwicklung der erforderlichen TEN-V-Infrastrukturen und -Technologien, einschließlich der Schnittstellen für die Kommunikation zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen und der Verbesserung/Anpassung bereits bestehender Infrastrukturen, um die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Netzes sowie die Effizienz des Verkehrs zu steigern und damit auch zur Reduzierung von Emissionen beizutragen. Es werden Studien, die die Möglichkeit einer interoperablen und integrierten Einführung der Technologien umfassen, ausgearbeitet und in ähnlicher Weise wie im Rahmen des vorhergehenden Ziels unterstützt.

Geplant sind drei Arten von Studien: a) Studien ohne Einführung der Technologie; b) Studien, die eine Piloteinführung auf regionaler oder lokaler Ebene in mindestens einem Mitgliedstaat umfassen; c) Studien, die eine Einführung auf einer Strecke / in einem Korridor von mindestens 500 km zur Versorgung mindestens zweier Mitgliedstaaten umfassen. Bei Typ c) sollte unbedingt auf die Roaming-Funktionalität und die Interoperabilität auch grenzüberschreitender Lösungen eingegangen werden.

#### **4. ERWARTETE ERGEBNISSE**

Die Umsetzung dieser Änderung des Jahresarbeitsprogramms 2013 zielt darauf ab, die Wirksamkeit und Sichtbarkeit der Finanzierung durch die Union bei bestimmten Prioritäten des transeuropäischen Verkehrsnetzes weiter zu steigern. Die Gewährung von Unterstützung auf der Grundlage dieses Programms dürfte dazu beitragen, dass eine Reihe von TEN-V-Vorhaben insgesamt oder in wichtigen Teilen rechtzeitig und wirksam abgeschlossen wird, und einen Beitrag zur Auseinandersetzung mit dem Klimawandel leisten.

Die Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen dürfte dafür sorgen, dass die TEN-V-Infrastruktur, die für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit Europas von entscheidender Bedeutung ist, schneller bereitgestellt wird und zusätzliche nationale (öffentliche und/oder private) Investitionen für die Implementierung des TEN-V-Netzes mobilisiert werden. Sie dürfte auch den Weg für die weitere Gestaltung eines angemessenen europäischen Infrastruktursystems ebnen, das im Einklang mit der künftigen Fazilität „Connecting Europe“ die Anforderungen des 21. Jahrhunderts erfüllt.

Die mit Finanzhilfen aus diesem Programm abgeschlossenen Vorhaben werden so unmittelbar zum Erreichen wesentlicher verkehrspolitischer Ziele beitragen, z. B. zur Schaffung wichtiger interoperabler Verkehrsachsen, die nationale Verkehrsnetze miteinander verbinden und das Funktionieren des Binnenmarktes erleichtern, zur Gewährleistung von Interoperabilität entlang dieser Achsen, zu einer ausgewogeneren Aufteilung auf die Verkehrsträger sowie zur Minderung der Umweltauswirkungen des Verkehrs und damit zur Schaffung eines nachhaltigen Verkehrs.

#### **5. ZEITPLAN FÜR DIE JÄHRLICHE AUFFORDERUNG ZUR EINREICHUNG VON VORSCHLÄGEN 2013 UND VERFÜGBARER RICHTBETRAG**

Der Richtbetrag der insgesamt für das Arbeitsprogramm 2013 zur Verfügung stehenden Mittel beläuft sich auf bis zu 215 Mio. EUR. Im Rahmen der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen 2013 ist für Vorhaben im Bereich des transeuropäischen Verkehrsnetzes ein Richtbetrag von insgesamt 70 Mio. EUR vorgesehen.

## Vorläufiger Zeitplan für die Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen und verfügbare Beträge im Rahmen des Jahresarbeitsprogramms 2013

<b>Prioritäten</b>	<b>Aufforderungen (vorläufige Daten)</b>	<b>Richtbeträge</b>
Schnellere/leichtere Umsetzung von TEN-V-Vorhaben	Dezember 2013	20 Mio. EUR
Förderung von Innovationen und neuen Technologien	Dezember 2013	50 Mio. EUR
<b>INSGESAMT</b>		<b>70 Mio. EUR</b>

Die oben genannte Aufschlüsselung hat vorläufigen Charakter, d. h. es können Mittel zwischen den Prioritäten umgeschichtet werden.

### **6. FÖRDERKRITERIEN**

#### **6.1. Förderfähige Antragsteller**

Nur schriftliche Anträge, die von juristischen Personen des Privatrechts oder des öffentlichen Rechts eingereicht wurden, welche in einem Mitgliedstaat rechtsgültig gebildet und eingetragen sind, kommen für eine finanzielle Unterstützung durch die Union in Frage.

Anträge können gestellt werden

- von einem oder mehreren Mitgliedstaaten und/oder
- mit dem Einverständnis der betroffenen Mitgliedstaaten von internationalen Organisationen, gemeinsamen Unternehmen oder öffentlichen oder privaten Unternehmen.

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

Auf keinen Fall kommen Drittländer oder außerhalb der EU-Länder niedergelassene juristische oder natürliche Personen als Mittelempfänger in Betracht.

Die Dienststellen der Kommission behalten sich vor, einen im Rahmen dieses Arbeitsprogramms unterbreiteten Projektvorschlag einer anderen Priorität dieses Arbeitsprogramms oder einer Priorität des mit Beschluss C (2013) 1675 vom 21. März 2013 angenommenen Mehrjahresarbeitsprogramms (geänderte Fassung) zuzuordnen.

#### **6.2. Förderfähige Vorhaben**

##### *6.2.1. Gemeinsames Interesse*

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

### 6.2.2. *Einhaltung des EU-Rechts*

Vorbedingung für die Gewährung von Finanzhilfen der Union für Vorhaben von gemeinsamem Interesse ist die Einhaltung des einschlägigen EU-Rechts<sup>2</sup>, u. a. in den Bereichen Interoperabilität, Umweltschutz<sup>3</sup>, Wettbewerb und öffentliches Auftragswesen.

### 6.2.3. *Weitere Finanzierungsquellen*

Keine Finanzhilfe der Union wird für Teile von Vorhaben gewährt, die Mittel aus anderen Finanzierungsquellen der Union erhalten.

### 6.2.4. *Trennung zwischen Arbeiten und Studien*

Die Vorschläge müssen Studien im Sinne von Artikel 2 Nummer 8 der TEN-Verordnung betreffen.

## 6.3. **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.

## 7. **AUSWAHLKRITERIEN**

Die Antragsteller müssen über stabile und ausreichende Finanzierungsquellen verfügen, damit sie ihre Tätigkeit während der Dauer der Durchführung des finanzierten Vorhabens 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.

Die Verpflichtung zum Nachweis der finanziellen und operativen Leistungsfähigkeit gilt nicht für Mitgliedstaaten, öffentliche Einrichtungen (d. h. Gebietskörperschaften, Körperschaften des öffentlichen Rechts<sup>4</sup> oder Verbände, die von einer oder mehreren solcher Körperschaften gebildet werden, insbesondere Gemeinsame Unternehmen gemäß Artikel 187 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ehemals Artikel 171 EGV)<sup>5</sup>, sowie internationale Organisationen<sup>6</sup>) oder eine Europäische Wirtschaftliche Interessenvereinigung

---

<sup>2</sup> Gemäß Artikel 3 Absatz 1 der TEN-Verordnung.

<sup>3</sup> Insbesondere die Richtlinien über die Umweltverträglichkeitsprüfung (2011/92/EU) und die strategische Umweltverträglichkeitsprüfung (2001/42/EG), die Habitat-Richtlinie (92/43/EWG), die Vogelschutzrichtlinie (2009/147/EG) und die Wasserrahmenrichtlinie (2000/60/EG).

<sup>4</sup> Als Körperschaft des öffentlichen Rechts gilt jede Einrichtung, die

- a) zu dem besonderen Zweck gegründet wurde, im Allgemeininteresse liegende Aufgaben nicht gewerblicher Art zu erfüllen,
- b) Rechtspersönlichkeit besitzt und
- c) überwiegend vom Staat, von Gebietskörperschaften oder von anderen Einrichtungen des öffentlichen Rechts finanziert wird oder hinsichtlich ihrer Leitung der Aufsicht durch letztere unterliegt oder deren Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorgan mehrheitlich aus Mitgliedern besteht, die vom Staat, von Gebietskörperschaften oder von anderen Einrichtungen des öffentlichen Rechts ernannt worden sind.

<sup>5</sup> Beispielsweise Gemeinsame Unternehmen gemäß Artikel 187 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ehemals Artikel 171 EGV).

<sup>6</sup> Gemäß Artikel 43 Absatz 2 der Anwendungsbestimmungen gelten als internationale Organisationen:

- a) internationale öffentliche Einrichtungen, die durch zwischenstaatliche Abkommen geschaffen wurden, sowie von diesen eingerichtete spezialisierte Agenturen;

gemäß Verordnung (EWG) Nr. 2137/85 des Rates vom 25. Juli 1985, die sich zu 100 % in öffentlicher Hand befindet.

### **7.1. 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.

### **7.2. 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.

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

## **8. VERGABEKRITERIEN**

In Abhängigkeit von ihrem Beitrag zu den oben genannten Zielen und Prioritäten werden nur Vorschläge bewertet, die die Förder- und Auswahlkriterien erfüllen. Bei der Entscheidung über die Gewährung einer Finanzhilfe der Union werden unter anderem folgende allgemeine Vergabekriterien berücksichtigt:

- Projektreife;
- stimulierende Wirkung der EU-Förderung auf die öffentliche und private Finanzierung;
- Solidität des Finanzierungspakets;
- sozioökonomische Auswirkungen;
- Folgen und Nutzen für die Umwelt;
- Notwendigkeit der Überwindung finanzieller Hindernisse;
- Komplexität der Vorhaben, die sich beispielsweise daraus ergibt, dass natürliche Hindernisse überwunden werden müssen;
- Beitrag zur Durchgängigkeit und Interoperabilität des Netzes und zur Optimierung seiner Kapazität;
- Beitrag zur Verbesserung der Dienstleistungsqualität sowie zur Sicherheit und Gefahrenabwehr;
- Beitrag zum Binnenmarkt und zur Verwirklichung anderer Prioritäten des transeuropäischen Verkehrsnetzes;

---

b) das Internationale Komitee vom Roten Kreuz (IKRK);

c) der Internationale Verband der nationalen Gesellschaften des Roten Kreuzes und des Roten Halbmonds.

- Beitrag zur Neugewichtung der verschiedenen Verkehrsträger zugunsten der umweltfreundlichsten Verkehrsträger;
- Qualität des Antrags.
- Im Rahmen der hiermit festgelegten globalen Ziele können in den jeweiligen Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen zusätzliche spezifische Kriterien für Innovationsvorhaben definiert werden.

Nähere Erläuterungen dazu, wie diese Kriterien im Rahmen des Bewertungsverfahrens ausgelegt und gewichtet werden, sind in den Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen und den Begleitdokumenten enthalten.

In den Aufforderungen und Begleitdokumenten können gegebenenfalls höhere oder niedrigere Schwellenwerte für die EU-Finanzierung festgelegt werden.

## **9. ZULÄSSIGER HÖCHSTSATZ FÜR DIE KOFINANZIERUNG<sup>7</sup>**

Für die Finanzhilfe der Union gelten die folgenden Förderhöchstsätze:

- (a) Studien: höchstens 50 % der zuschussfähigen Kosten.

## **10. DURCHFÜHRUNGSTRUMENT**

Jede Finanzhilfe ist Gegenstand eines gesonderten Finanzierungsbeschlusses der Kommission.

---

<sup>7</sup> Gemäß Artikel 6 Absatz 2 der TEN-Verordnung.