

ANHANG I

ANHANG I
ALLGEMEINES ARBEITSPROGRAMM IM BEREICH DER FINANZHILFEN IM
ENERGIE- UND VERKEHRSSSEKTOR FÜR 2007

Die in diesem Arbeitsprogramm genannten Beträge beziehen sich auf den Haushalt der Kommission für 2007. Dieses Arbeitsprogramm ist in drei Teile unterteilt:

- A. Arbeitsprogramm für die ohne Basisrechtsakt infolge einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen gewährten Finanzhilfen
- B. Arbeitsprogramm für die ohne Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen gewährten Finanzhilfen
- C. Arbeitsprogramm für die aufgrund eines Basisrechtsakts und einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen zu gewährenden Finanzhilfen für spezifische Programme im Energie- und Verkehrssektor
- Programm „Marco Polo II“
 - transeuropäische Verkehrs- und Energienetze
 - Rahmenprogramm für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation – Programm „Intelligente Energie für Europa II“
 - Programm GALILEO
 - bestimmte Maßnahmen des 7. Forschungsrahmenprogramms.

Außerdem wird darauf hingewiesen, dass eine Finanzhilfe zur gemeinsamen Verwaltung zugunsten internationaler Organisationen (UNO) Gegenstand eines Ad-hoc-Finanzierungsbeschlusses der Kommission sein wird.

A. OHNE BASISRECHTSAKT INFOLGE EINER AUFFORDERUNG ZUR EINREICHUNG VON VORSCHLÄGEN GEWÄHRTE FINANZHILFEN

A.1. Haushaltlinie 06 02 03 (Verkehrssicherheit)

Rechtsgrundlage:

Obliegenheit aufgrund der institutionellen Befugnisse der Kommission gemäß Artikel 49 Absatz 2 der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1995/2006 des Rates vom 13. Dezember 2006 zur Änderung der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Gemeinschaften (ABl. L 390 vom 30.12.2006, S. 1).

Ziel(e):

Allgemein die Sammlung und Aufbereitung von Informationen aller Art, die für die Analyse, Festlegung, Förderung, Nachverfolgung, Bewertung und Umsetzung der zur Stärkung der Sicherheit im Land-, Luft- und Seeverkehr ohne unverhältnismäßige Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Effizienz dieser Verkehrsträger nötigen Maßnahmen und Regelungen sowie deren Ausweitung auf Drittländer erforderlich sind.

Die in Frage kommenden Tätigkeiten umfassen Studien, Kampagnen, Konferenzen, die Ermittlung vorbildlicher Vorgehensweisen und Demonstrationsprojekte in folgenden Bereichen:

- 1) Im Rahmen der Mitteilung KOM(2003) 311 der Kommission „Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit – Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe“:

- Betreuung, Erziehung, Schulung und andere Lernangebote zur Verbesserung des Verhaltens der Straßenverkehrsteilnehmer, unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlichen Fahrverhaltens (Eco-Driving)
 - Unterstützung und Durchführung der Rechtsetzungsinitiativen der Kommission im Bereich der Straßenverkehrssicherheit
 - Entwicklung und Durchführung innovativer Kampagnen für mehr Straßenverkehrssicherheit in der EU
 - Praktische Anwendung intelligenter Verkehrssysteme in der EU zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit
 - Demonstrationsvorhaben und bewährte Verfahren im Interesse der Sicherheit von Krafttradfahrern, insbesondere in Städten
 - Maßnahmen für ältere Fahrzeugführer in einer Gesellschaft, in der die Lebenserwartung stetig zunimmt.
- 2) Im Bereich des Seeverkehrs:
- Sicherheit des Seeverkehrs durch eine hochwertige Ausbildung sowohl der Besatzungen als auch der Mitarbeiter von Seeverkehrsbehörden
 - Maßnahmen zur Sensibilisierung und Information sowohl der Öffentlichkeit als auch der Seeverkehrsbetreiber über Initiativen der Gemeinschaft im Bereich der Sicherheit des Seeverkehrs
 - Maßnahmen zur Stärkung aller Aspekte der Sicherheit des Seeverkehrs und Verhütung der Meeresverschmutzung in europäischen Seegebieten.
- 3) Im Bereich des Schienenverkehrs:
- Annäherung der Rechtsvorschriften, der technischen Normen und Verwaltungsverfahren für die Kontrolle sowie Festlegung von Indikatoren, Methoden und gemeinsamen Zielen.
- 4) Im Bereich des Luftverkehrs:
- Verwirklichung des einheitlichen Luftraums
 - Verbesserung der Sicherheitsbedingungen des Luftverkehrs, insbesondere durch Schaffung eines kohärenten Rechtsrahmens für Luftfahrzeuge, Luftfahrtunternehmen und Luftfahrtpersonal der Gemeinschaft
 - Unterstützung internationaler Organisationen für die Sicherheit des Luftverkehrs bei der Einrichtung von Kontroll- und Kooperationsmechanismen mit Drittländern
 - Anpassung der Kapazität der Infrastruktur und des Luftraums an die Erfordernisse des Luftverkehrs.

Erwartete Ergebnisse:

Erreichen der im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ festgelegten Ziele, insbesondere Senkung der Zahl der Verkehrstoten in Europa um die Hälfte bis 2010, mit besonderem Schwergewicht auf der Nutzung neuer Technologien und dem Herbeiführen von Verhaltensänderungen;

bessere Kenntnis der Probleme im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit, um angemessener darauf reagieren zu können;

Entwicklung von Gemeinschaftsinitiativen;

Stärkung der Informations- und Präventionspolitik;

Nutzung der Arbeiten der Kommission, insbesondere operationeller Maßnahmen, Forschungsvorhaben und Rechtsetzungsinitiativen.

Für 2007 vorgeschlagene Hauptthemen	<p>– Erziehung, Schulung und andere Lernangebote zur Verbesserung des Verhaltens der Straßenverkehrsteilnehmer, unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlichen Fahrverhaltens (Eco-Driving). Dabei handelt es sich um die Zusammenführung verhaltensbezogener Faktoren und der Aspekte Technologie und Infrastruktur mit dem Ziel, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern und gleichzeitig Energie einzusparen und zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes beizutragen.</p> <p>– Unterstützung und Durchführung der Rechtsetzungsinitiativen der Kommission im Bereich der Straßenverkehrssicherheit. Entwicklung und Demonstration technischer Einrichtungen sowie von Instrumenten für die Erfassung und den Austausch von Daten mit dem Ziel, die Zusammenarbeit zwischen den Ordnungskräften beim grenzübergreifenden Vorgehen gegen die mangelnde Sicherheit im Straßenverkehr zu erleichtern. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Vereinheitlichung von Ausrüstungen und Verfahren.</p> <p>– Entwicklung und Durchführung innovativer Kampagnen für mehr Straßenverkehrssicherheit in der EU. Verwendung neuartiger pädagogischer Konzepte und neuer Informationstechnologien zur nachhaltigen Beeinflussung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer.</p> <p>– Praktische Anwendung intelligenter Verkehrssysteme in der EU zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit. Demonstrationsvorhaben in mehreren Mitgliedstaaten sollen dazu beitragen, dass intelligente Verkehrssysteme von den Bürgern besser verstanden und genutzt werden.</p> <p>– Demonstrationsvorhaben und bewährte Verfahren im Interesse der Sicherheit von Kraftradfahrern, insbesondere in Städten. Stärkere und praktische Einbeziehung des Kraftradverkehrs in die Konzepte zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sowie Förderung des gegenseitigen Verständnisses zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern.</p> <p>– Maßnahmen für ältere Fahrzeugführer in einer Gesellschaft, in der die Lebenserwartung stetig zunimmt. Vorhaben unter Einbeziehung neuer Technologien und der Ergebnisse aus der medizinischen und der Gesellschaftsforschung, um die Möglichkeiten, die Mobilität älterer Kraftfahrer sicher zu verbessern, praktisch nachzuweisen.</p> <p>– Unterstützung innovativer Vorhaben von europäischem Ausmaß in allen Bereichen, die mit den oben genannten Zielen in Zusammenhang stehen.</p>
Zeitpunkt der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen - Verkehr	April 2007
Hauptauswahlkriterien	<p>– Finanzielle Befähigung des Antragstellers. (Der Antragsteller hat seine finanzielle Befähigung zur Durchführung der zu fördernden Maßnahme zu belegen und die Bilanz des letzten abgeschlossenen Geschäftsjahres vorzulegen. Letztere Bestimmung gilt nicht für öffentliche Stellen und internationale Organisationen.)</p>

	<ul style="list-style-type: none"> – Technische Befähigung des Antragstellers. (Der Antragsteller muss über die technische und betriebliche Befähigung verfügen, die zu fördernde Maßnahme durchzuführen, und hat die verlangten Unterlagen vorzulegen – Lebenslauf der mit der Durchführung der Maßnahme beauftragten Personen, Beschreibung der in den letzten drei Jahren durchgeführten Vorhaben und Tätigkeiten.)
Hauptzuschlagskriterien	<p>1) Qualität der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Europäische Dimension: Die Kommission wird prüfen, in welchem Maße die vorgeschlagene Maßnahme einen Beitrag zur gemeinsamen Straßenverkehrssicherheitspolitik leisten und diesbezüglich zu einem konkreten Mehrwert führen kann. Initiativen von lokalem Interesse sind ausgeschlossen. – Innovativer Charakter: Die Kommission wird prüfen, in welchem Maße die vorgeschlagene Maßnahme zu neuen Ansätzen und Praktiken beiträgt. – Multiplikatorwirkung: Die Kommission wird prüfen, inwieweit die vorgeschlagene Maßnahme die Übertragung, die Verallgemeinerung, die Verbreitung oder die großmaßstäbliche Anwendung der Ergebnisse, Erfahrungen, Erkenntnisse und Verfahrensweisen ermöglicht. – Kosten-Nutzen-Verhältnis: Der Mittelansatz, der nach Ausgabenkategorien aufzugliedern ist, muss ein vorteilhaftes Kosten-Nutzen-Verhältnis der Maßnahme belegen (Angemessenheit der erwarteten Ergebnisse im Verhältnis zum Betrag der Finanzhilfe). – Sichtbarkeit: In der Beschreibung der Maßnahme ist detailliert anzugeben, mit welchen Mitteln die Sichtbarkeit der Gemeinschaftsmaßnahme gewährleistet wird (Veröffentlichungen, Veranstaltungen, Internetseiten, CD-ROM usw.). <p>2) Qualität des Antrags: Die Organisation der Maßnahme ist detailliert zu beschreiben, insbesondere hinsichtlich der Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> – Arbeitsplan (Klarheit und Angemessenheit der Ziele, Angemessenheit der erwarteten Ergebnisse) und Zeitplan – vorgeschlagene Methodik: Bewertung und Ergebnisindikatoren im Verhältnis zu den angestrebten Zielen.
Finanzierungssatz	Zwischen 10 % und 50 % des Gesamtbetrags der zuschussfähigen Kosten der Maßnahme. Der Kofinanzierungssatz wird nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel und außerdem auf der Grundlage der Zuschlagskriterien und der Stellungnahme der Bewertungsausschüsse festgelegt. Der höchstmögliche Kofinanzierungssatz ist den Vorschlägen vorbehalten, die den Zuschlagskriterien am besten entsprechen.
Mittelansatz	5 000 000 €

A.2. Haushaltslinie 06 02 04 01 (Binnenmarkt und Optimierung von Verkehrssystemen)

Rechtsgrundlage:

Obliegenheit aufgrund der institutionellen Befugnisse der Kommission gemäß Artikel 49 Absatz 2 der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1995/2006 des Rates vom 13. Dezember 2006 zur Änderung der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Gemeinschaften (ABl. L 390 vom 30.12.2006, S. 1).

Ziel(e):

1) Verwirklichung, Verwaltung und Entwicklung des Binnenmarkts im Verkehrsbereich, einschließlich seiner Ausdehnung außerhalb der Gemeinschaft, mit besonderem Schwerpunkt auf der Beseitigung von Engpässen im grenzüberschreitenden Verkehr in Gebieten, in denen natürliche Hindernisse den freien Personen- und Güterverkehr behindern.

2) Beobachtung des Güter- und Personenverkehrsmarkts für alle Verkehrsträger, einschließlich der Verbesserung der statistischen Erfassung durch die Mitgliedstaaten.

3) Entwicklung einer nachhaltigen Mobilitätspolitik in den Bereichen Land-, See- und Luftverkehr, insbesondere:

- Unterstützung von Pilotmaßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs, vor allem durch den Einsatz neuer Technologien mit dem Ziel einer Standardisierung der Verfahren
- Förderung der Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffsverkehrs und des Kurzstreckenseeverkehrs
- Verbesserung der Interoperabilität der Verkehrssysteme
- Förderung und Verbesserung der Qualität des Schienenverkehrs, insbesondere im Güterverkehr
- Normungsaufträge an die europäischen Normungsorgane oder andere Organisationen in allen Verkehrssektoren sowie Ausarbeitung technischer Spezifikationen für die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr
- Umsetzung der Open-Sky-Abkommen.

Erwartete Ergebnisse:

- Erreichen der im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ und in der Halbzeitbilanz von 2006 „Für ein mobiles Europa“ festgelegten Ziele
- Schrittweise Verschiebung der Verkehrsträgeranteile hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsträgern
- Stärkung des Dialogs mit der Industrie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität, insbesondere durch bessere Beherrschung der Umweltauswirkungen und eine Korrektur der Verkehrsträgeranteile
- Ausbau der Interoperabilität der Verkehrsträger
- Ausbau des Schienengüterverkehrs
- Ausbau des Binnenschiffsverkehrs und des Kurzstreckenseeverkehrs
- Abschluss internationaler Luftverkehrsabkommen, die die Interessen der europäischen Luftfahrtunternehmen wahren
- Ausweitung der Politik der Union auf die künftigen Mitgliedstaaten.

Für 2007 vorgeschlagene Hauptthemen	<ul style="list-style-type: none"> - Unterstützung der Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs, insbesondere durch ein Netz von Förderzentren - Förderung von Vorhaben zur Überwachung von Gefahrgütern mit Hilfe der Ausrüstung für die europäischen elektronischen Mautsysteme - Förderung von Vorhaben zur Festlegung einer europäischen Norm zur Harmonisierung von Wechselverkehrszeichen - Unterstützung innovativer Vorhaben von europäischem Ausmaß in allen Bereichen, die mit den oben genannten Zielen in Zusammenhang stehen.
Zeitpunkt der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen - Verkehr	April 2007
Hauptauswahlkriterien	<ul style="list-style-type: none"> - Finanzielle Befähigung des Antragstellers. (Der Antragsteller hat seine finanzielle Befähigung zur Durchführung der zu fördernden Maßnahme zu belegen und die Bilanz des letzten abgeschlossenen Geschäftsjahres vorzulegen. Letztere Bestimmung gilt nicht für öffentliche Stellen und internationale Organisationen.) - Technische Befähigung des Antragstellers. (Der Antragsteller muss über die technische und betriebliche Befähigung verfügen, die zu fördernde Maßnahme durchzuführen, und hat die verlangten Unterlagen vorzulegen – Lebenslauf der mit der Durchführung der Maßnahme beauftragten Personen, Beschreibung der in den letzten drei Jahren durchgeführten Vorhaben und Tätigkeiten.)
Hauptzuschlagskriterien	<p>1) Qualität der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Europäische Dimension: Die Kommission wird prüfen, in welchem Maße die vorgeschlagene Maßnahme einen Beitrag zur gemeinsamen Straßenverkehrssicherheitspolitik leisten und diesbezüglich zu einem konkreten Mehrwert führen kann. Initiativen von lokalem Interesse sind ausgeschlossen. - Innovativer Charakter: Die Kommission wird prüfen, in welchem Maße die vorgeschlagene Maßnahme zu neuen Ansätzen und Praktiken beiträgt. - Multiplikatorwirkung: Die Kommission wird prüfen, inwieweit die vorgeschlagene Maßnahme die Übertragung, die Verallgemeinerung, die Verbreitung oder die großmaßstäbliche Anwendung der Ergebnisse, Erfahrungen, Erkenntnisse und Verfahrensweisen ermöglicht. - Kosten-Nutzen-Verhältnis: Der Mittelansatz, der nach Ausgabenkategorien aufzugliedern ist, muss ein vorteilhaftes Kosten-Nutzen-Verhältnis der Maßnahme belegen (Angemessenheit der erwarteten Ergebnisse im Verhältnis zum Betrag der Finanzhilfe). - Sichtbarkeit: In der Beschreibung der Maßnahme ist detailliert anzugeben, mit welchen Mitteln die Sichtbarkeit der Gemeinschaftsmaßnahme gewährleistet wird (Veröffentlichungen, Veranstaltungen, Internetseiten, CD-ROM usw.). <p>2) Qualität des Antrags: Die Organisation der Maßnahme ist detailliert zu beschreiben, insbesondere hinsichtlich der Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arbeitsplan (Klarheit und Angemessenheit der Ziele, Angemessenheit der erwarteten Ergebnisse) und Zeitplan - vorgeschlagene Methodik: Bewertung und Ergebnisindikatoren im Verhältnis zu den angestrebten Zielen. .
Finanzierungssatz	Zwischen 10 % und 50 % des Gesamtbetrags der zuschussfähigen Kosten der Maßnahme. Der Kofinanzierungssatz wird nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel und außerdem auf der Grundlage der Zuschlagskriterien und der Stellungnahme der Bewertungsausschüsse festgelegt. Der höchstmögliche Kofinanzierungssatz ist den Vorschlägen vorbehalten, die den Zuschlagskriterien am besten entsprechen.
Mittelansatz	700 000 €

A.3. Haushaltslinie 06 07 02 (Pilotprojekt zur Sicherheit an Rastplätzen)

Rechtsgrundlage:

Vom Europäischen Parlament im Rahmen des Haushaltsverfahrens 2007 eingeführtes Pilotprojekt.

Obliegenheit aufgrund der institutionellen Befugnisse der Kommission gemäß Artikel 49 Absatz 2 der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1995/2006 des Rates vom 13. Dezember 2006 zur Änderung der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Gemeinschaften (ABl. L 390 vom 30.12.2006, S. 1).

Ziel(e):

- i) Durchführung eines oder mehrerer Pilotprojekte zur Förderung vorbildlicher Vorgehensweisen bei der Einrichtung gesicherter Lkw-Rastplätze auf dem transeuropäischen Straßennetz und/oder
- ii) Schaffung eines Zertifizierungsverfahrens für gesicherte Lkw-Rastplätze.

Die Kommission wird eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen veröffentlichen, deren Schwerpunkt die Schaffung eines Verfahrens für die Zertifizierung des Qualitäts- und Sicherheitsniveaus von Lkw-Rastplätzen in mehreren Mitgliedstaaten sein wird.

Erwartete Ergebnisse:

Die Projekte sind so auszulegen, dass die Rastplätze nach Einstellung der Finanzierung als „normale“ gesicherte Rastplätze weiter bestehen können.

Sie sollen als Geschäftsmodelle für weitere Rastplätze dienen, die ohne Finanzhilfe eingerichtet werden.

Für 2007 vorgeschlagenes Hauptthema	<ul style="list-style-type: none"> – Einrichtung gesicherter Rastplätze mit großer Aufnahmekapazität und/oder ihre Zertifizierung
Zeitpunkt der Aufforderung zur Einreichung von Pilotprojektvorschlägen (falls zutreffend)	Mai 2007
Hauptauswahlkriterien	<ul style="list-style-type: none"> – Finanzielle Befähigung des Antragstellers. (Der Antragsteller hat seine finanzielle Befähigung zur Durchführung der zu fördernden Maßnahme zu belegen und die Bilanz des letzten abgeschlossenen Geschäftsjahres vorzulegen. Letztere Bestimmung gilt nicht für öffentliche Stellen und internationale Organisationen.) – Technische Befähigung des Antragstellers. (Der Antragsteller muss über die technische und betriebliche Befähigung verfügen, die zu fördernde Maßnahme durchzuführen, und hat die verlangten Unterlagen vorzulegen – Lebenslauf der mit der Durchführung der Maßnahme beauftragten Personen, Beschreibung der in den letzten drei Jahren durchgeführten Vorhaben und Tätigkeiten.) – Bankgarantie für die Zahlung von Vorschüssen.
Hauptzuschlagskriterien	<p>1) Qualität der Maßnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Europäische Dimension: Die Kommission wird prüfen, in welchem Maße die vorgeschlagene Maßnahme einen Beitrag zur gemeinsamen Verkehrspolitik leisten und diesbezüglich einen zusätzlichen Nutzen stiften kann. Initiativen von ausschließlich lokalem Interesse sind ausgeschlossen. – Innovativer Charakter: Die Kommission wird prüfen, in welchem Maße die vorgeschlagene Maßnahme zu neuen Ansätzen und Praktiken beiträgt. – Multiplikatorwirkung: Die Kommission wird prüfen, inwieweit die vorgeschlagene Maßnahme die Übertragung, die Verallgemeinerung, die Verbreitung oder die großmaßstäbliche Anwendung der Ergebnisse, Erfahrungen, Erkenntnisse und Verfahrensweisen ermöglicht. – Kosten-Nutzen-Verhältnis: Der Mittelansatz, der nach Ausgabenkategorien aufzugliedern ist, muss ein vorteilhaftes Kosten-Nutzen-Verhältnis der Maßnahme belegen (Angemessenheit der erwarteten Ergebnisse im Verhältnis zum Betrag der Finanzhilfe). – Bewertung: Die Kommission wird die vorgeschlagene Bewertungsmethode und die Indikatoren für die Qualität der Ergebnisse im Hinblick auf die angestrebten Ziele prüfen. – Sichtbarkeit: In der Beschreibung der Maßnahme ist detailliert anzugeben, mit welchen Mitteln die Sichtbarkeit der Gemeinschaftsmaßnahme gewährleistet wird (Veröffentlichungen, Veranstaltungen, Internetseiten, CD-ROM usw.). <p>Umfang der Maßnahme: In die Maßnahme ist eine hinreichende Anzahl von Parkplätzen in mehreren Mitgliedstaaten einzubeziehen.</p> <p>2) Qualität des Antrags: Die Organisation der Maßnahme ist detailliert zu beschreiben, insbesondere hinsichtlich der Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> – Arbeitsplan (Klarheit und Angemessenheit der Ziele, Angemessenheit der erwarteten Ergebnisse) – Erlangung der erforderlichen Genehmigungen (Baugenehmigungen usw.) – abgeschlossene Voruntersuchungen – Zeitplan der Maßnahme – Vorgeschlagene Methodik: Bewertung und Ergebnisindikatoren im Verhältnis zu den angestrebten Zielen.
Finanzierungssatz	Zwischen 50 % und 90 % des Gesamtbetrags der zuschussfähigen Kosten der Maßnahme. Der Kofinanzierungssatz wird nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel und außerdem auf der Grundlage der Zuschlagskriterien und der Stellungnahme der Bewertungsausschüsse festgelegt.
Mittelansatz	2 000 000 €

B. OHNE AUFFORDERUNG ZUR EINREICHUNG VON VORSCHLÄGEN GEWÄHRTE FINANZHILFEN

Eine gewisse Zahl von Finanzhilfen wird Begünstigten gewährt, die ein rechtliches oder faktisches Monopol innehaben.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt gelten für die Maßnahmen, die auf diese Weise finanziert werden sollen, die folgenden Kriterien:

B.1. Haushaltslinie 06 02 04 01 (Binnenmarkt und Optimierung von Verkehrssystemen)

Rechtsgrundlage, Ziel(e) und erwartete Ergebnisse: siehe Absatz A.2.

Für 2007 vorgeschlagene Hauptthemen	<ul style="list-style-type: none">- Unterstützung einer Stelle zur Durchführung der Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme. Die Richtlinie über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme sieht den Aufbau eines europäischen Mautdienstes unter Beteiligung sämtlicher Organisationen vor, die Straßenbenutzungsentgelte erheben. Im Rahmen des Projekts CESARE III wurde eine rechtliche und vertragliche Grundlage für die Interoperabilität festgelegt. Mit CESARE IV sollen die Funktionsabläufe geschaffen werden, die für die vertragliche Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme gemäß der Richtlinie 2004/52/EG notwendig sind. Insbesondere soll eine Überwachungsstelle für den europäischen Mautdienst geschaffen werden, die zunächst die endgültige Ausgestaltung des Dienstes übernimmt und anschließend dessen Funktion sowie die Beziehungen zwischen den einzelnen Akteuren regelt, in erster Linie den Organisationen, die Straßenbenutzungsentgelte erheben. Anschließend soll die Stelle auf die Unterzeichnung von Vereinbarungen zwischen den Akteuren hinwirken, die das Funktionieren des europäischen Mautdienstes gewährleisten. Mit CESARE IV werden die im Rahmen von CESARE I, II und III geleisteten Finanzhilfen fortgeführt. Hauptbegünstigter ist wie im Fall der drei Vorgängerprojekte der Verband der europäischen Betreiber mautpflichtiger Autobahnen (ASECAP). In den beiden letzten Programmphasen (CESARE III und IV) arbeitet der Verband mit den Behörden einzelner Mitgliedstaaten (DE, NL, UK und SE) zusammen. Die beantragten Haushaltsmittel entsprechen dem Finanzbeitrag der Kommission zur Errichtung der Überwachungsstelle. In jeder der drei vorangegangenen Programmphasen von CESARE ist die Monopolstellung der Begünstigten anerkannt worden. Keine andere Stelle kann die Anforderungen besser erfüllen, da ASECAP alle öffentlichen und privaten Betreiber mautpflichtiger Autobahnen in der EU unter einem Dach vereint, während die an dem Vorhaben beteiligten nationalen Behörden entweder bereits Straßenbenutzungsgebühren erheben oder mittelfristig zu erheben beabsichtigen.- Unterstützung der im „DATEX Technical Committee“ der Kommission vertretenen Mitgliedstaaten, um das zwischen den Verkehrsinformations- und Verkehrsmanagementzentralen verwendete DATEX-Protokoll weiterzuentwickeln und den Betrieb dieser Zentralen zu koordinieren. DATEX dient als Protokoll für die Kommunikation zwischen den Verkehrsinformations- und
-------------------------------------	--

	<p>Verkehrsmanagementzentralen zahlreicher Mitgliedstaaten, das mit finanzieller Unterstützung der Kommission in den 1990er Jahren entwickelt wurde. Bei DATEX II handelt es sich um die aktualisierte und modernisierte Version dieses Protokolls. Die Arbeiten zu DATEX II werden von den Behörden einiger Mitgliedstaaten geleistet und führten zur Erstellung einer vollständigen DATEX-II-Spezifikation sowie zur Entwicklung einer Demonstrationsversion und Validierung der Spezifikationen. Die Demonstrationsversion wurde vom französischen Verkehrsministerium und der britischen „Highways Agency“ im Rahmen der europäischen Regionalprojekte SERTI bzw. CENTRICO entwickelt. Der neue Standard soll 2007 von den nachstehenden Behörden erstmals eingeführt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Französisches Verkehrsministerium (CETE Sud-Est), das auch die Projektverwaltung wahrnimmt - Dirección General de Tráfico (spanisches Verkehrsministerium) - Instituto de Estradas (portugiesisches Verkehrsministerium) - Highways Agency (UK) - Verkehrsministerien von Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und Bayern (DE) - Schwedische Straßenbauverwaltung. <p>Diese Behörden haben in ihren Ländern eine Monopolstellung inne und sind bereit, das Vorhaben bis zu 50 % zu unterstützen. Sie werden den an DATEX Beteiligten über die erzielten Ergebnisse Bericht erstatten, wenngleich fast alle der staatlichen Akteure bereits in den Vorschlag einbezogen sind.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unterstützung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) für ein Vorhaben zur ständigen Beobachtung wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Faktoren im Bereich der Binnenschifffahrt. Für das Aktionsprogramm „NAIADES“ zur Förderung der Binnenschifffahrt wird die ständige Beobachtung solcher ökonomischen und gesellschaftlichen Faktoren als besonders bedeutsam für Wirtschaft und Verwaltung betrachtet. Ziel der Maßnahme ist somit die Schaffung einer Beobachtungsstelle für den Binnenschifffahrtsmarkt in der Europäischen Union. In erster Linie soll die Branche die Möglichkeit erhalten, Marktentwicklungen zu erfassen und vorzugreifen sowie diesbezügliche Informationen zu sammeln und zu verbreiten. Die ZKR hat diese Tätigkeiten bereits zwischen 2005 und 2007 mit finanzieller Unterstützung der Kommission durchgeführt. In ihrem Beschluss K(2004) 4510 vom 3. Dezember 2004 hatte die Kommission die faktische Monopolstellung der ZKR bereits anerkannt. Die ZKR, die für die Rheinschifffahrt über eine Regelungsbefugnis verfügt, hat unter anderem die Aufgabe, die Rheinschifffahrt statistisch zu überwachen und Marktbeobachtungen durchzuführen. Die ZKR arbeitet zu diesem Zweck eng mit den nationalen Behörden zusammen und pflegt regelmäßige Kontakte mit den Binnenschifffahrtsunternehmen. Sie verfügt somit über die für das Sammeln dieser Art von Informationen notwendigen Beziehungen und Kenntnisse. Die ZKR kann deshalb als einzige Einrichtung angesehen werden, die die notwendige Kompetenz, Erfahrung und Autorität besitzt sowie über die erforderlichen Strukturen verfügt, um eine Marktbeobachtung nach den Bedürfnissen aller Beteiligten durchzuführen.
Einsendeschluss	Mai 2007

Geschätzter Mittelansatz	1 800 000 €
--------------------------	-------------

C. AUFGRUND EINES BASISRECHTSAKTS UND EINER AUFFORDERUNG ZUR EINREICHUNG VON VORSCHLÄGEN GEWÄHRTE FINANZHILFEN

Im Bereich Energie und Verkehr führt die Kommission fünf Mehrjahresprogramme durch, die im Mitentscheidungsverfahren verabschiedet wurden:

- Programm „Marco Polo II“
- transeuropäische Verkehrs- und Energienetze
- Rahmenprogramm für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation, darunter das Programm „Intelligente Energie für Europa II“
- Programm GALILEO
- 7. Forschungsrahmenprogramm.

Diese Mehrjahresprogramme werden unter Beachtung der Vorschriften des jeweiligen Basisrechtsakts, der ein Ausschussverfahren und das Recht auf Einsicht des Europäischen Parlaments vorsieht, durchgeführt.

Die nachfolgende Beschreibung für jedes der fünf Mehrjahresprogramme wird zur Information angeführt. Abgesehen vom siebten Forschungsrahmenprogramm werden 2007 für jedes dieser Programme zur Änderung des vorliegenden Jahresarbeitsprogramms spezifische Finanzierungsbeschlüsse gefasst.

C.1. Haushaltslinie 06 02 06 (Programm „Marco Polo II“)

Rechtsgrundlage:

Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 2006 zur Aufstellung des zweiten Marco-Polo-Programms über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems (Marco Polo II) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1382/2003

Arbeitsprogramm:

Die Ziele und erwarteten Ergebnisse sind in der Rechtsgrundlage beschrieben.

Die für 2007 vorgesehenen Maßnahmen werden in einem detaillierten Jahresarbeitsprogramm beschrieben, das im ersten Quartal 2007 nach Genehmigung durch den Ausschuss mit Vertretern der Mitgliedstaaten verabschiedet wird.

Vorgesehener Zeitpunkt für die Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen: März 2007

Umfang der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen und der Verträge: 55 775 000 €

C.2. Haushaltslinien 06 03 03 (Finanzielle Unterstützung von Projekten des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die von gemeinsamem Interesse sind) und 06 03 04 (Finanzielle Unterstützung von Projekten des transeuropäischen Energienetzes, die von gemeinsamem Interesse sind)

Rechtsgrundlagen:

- Verordnung (EG) Nr. [...] /2007] des Rates vom [...] über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates
- Entscheidung Nr. 1364/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 zur Festlegung von Leitlinien für die transeuropäischen Energienetze und zur Aufhebung der Entscheidung 96/391/EG und der Entscheidung Nr. 1229/2003/EG
- Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (mit

Berichtigung - ABl. L 15 vom 17.1.1997), geändert durch die Entscheidung Nr. 884/2004/EG (mit Berichtigung - ABl. L 201 vom 7.6.2004).

Arbeitsprogramm:

Die Ziele und erwarteten Ergebnisse sind in den Rechtsgrundlagen beschrieben.

Die Verordnung über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze durchläuft derzeit das Annahmeverfahren. Die für 2007 vorgesehenen Maßnahmen werden in den spezifischen Arbeitsprogrammen für die Bereiche Energie und Verkehr im Einzelnen beschrieben. Die Arbeitsprogramme werden von der Kommission nach Anhörung des Programmausschusses im schriftlichen Verfahren angenommen.

Zeitpunkt der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen: April 2007

Umfang der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen: 817 383 000 € TEN-Verkehr (060303)

21 200 000 € TEN-Energie (060304)

C.3. Haushaltslinie 06 04 06 (Rahmenprogramm für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation – Programm „Intelligente Energie für Europa II“)

Rechtsgrundlage:

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

Arbeitsprogramm:

Die Ziele und erwarteten Ergebnisse sind in der Rechtsgrundlage beschrieben.

Die für 2007 vorgesehenen Maßnahmen werden in einem detaillierten jährlichen Arbeitsprogramm beschrieben, das im ersten Quartal 2007 nach Stellungnahme durch den Programm-Verwaltungsausschuss verabschiedet wird.

Vorgesehener Zeitpunkt für die Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen: Mai 2007

Umfang der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen und der Verträge: 58 883 000 € für die Haushaltslinie 06 04 06.

C.4. Haushaltslinien 06 02 10 (Programm „GALILEO“)

Rechtsgrundlage:

Geänderter Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates bezüglich der Umsetzung der Aufbau- und der Betriebsphase des europäischen Satellitennavigationsprogramms (KOM(2004) 477 endg.).

Arbeitsprogramm:

Wichtigstes Ziel ist die Umsetzung der Errichtungs- und der Betriebsphase des Programms GALILEO, um die weltweit erste Infrastruktur für die Satellitennavigation und -ortung zu ausdrücklich zivilen Zwecken in Betrieb zu nehmen. Das Programm stellt das erste europäische Industrie- und Raumfahrt-Großprojekt dar. In der noch zu beschließenden Rechtsgrundlage werden die mit dem Programm verbundenen Ziele und erwarteten Ergebnisse beschrieben.

Im Jahr 2007 sollen in erster Linie die Konzessionsverhandlungen abgeschlossen und der Konzessionsvertrag zwischen der öffentlichen Hand, vertreten durch die Europäische GNSS-Aufsichtsbehörde, und dem Privatsektor unterzeichnet werden. Die Haushaltsmittel können erst nach Verabschiedung des Basisrechtsakts verwendet werden.

Die Maßnahme wird in dem jährlichen Arbeitsprogramm der Europäischen GNSS-Aufsichtsbehörde, das im ersten Quartal 2007 nach Stellungnahme des Verwaltungsrats verabschiedet wird, im Einzelnen beschrieben.

An die Europäische GNSS-Aufsichtsbehörde zu zahlender Betrag: 100 000 000 € für die Haushaltslinie 06 02 10.

C.5. Haushaltslinien im Zusammenhang mit dem 7. Forschungsrahmenprogramm: 06 06 01 (Energie), 06 06 02 (Verkehr)

Rechtsgrundlage:

Entscheidung Nr. 1982/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006 über das Sechste Rahmenprogramm der Europäischen Gemeinschaft im Bereich der Forschung, technologischen Entwicklung und Demonstration (2007-2013), ABl. L 412 vom 30.12.2006, S. 1, sowie Erklärungen der Kommission, ABl. L 412 vom 30.12.2006, S. 42

Entscheidung Nr. 2006/971/EG des Rates vom 19. Dezember 2006 über das spezifische Programm Zusammenarbeit zur Durchführung des Siebten Rahmenprogramms der Europäischen Gemeinschaft für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (2007-2013), ABl. L 400 vom 30.12.2006, S. 86

Verordnung (EG) Nr. 1906/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006 zur Festlegung der Regeln für die Beteiligung von Unternehmen, Forschungszentren und Hochschulen an Maßnahmen des Siebten Rahmenprogramms sowie für die Verbreitung der Forschungsergebnisse (2007-2013), ABl. L 391 vom 30.12.2006, S. 1.

Arbeitsprogramm:

Das detaillierte Arbeitsprogramm 2007 für den vorrangigen Themenbereich „Verkehr (einschließlich Luftfahrt)“ ist von der Kommission am 21. Dezember 2006 verabschiedet worden (K(2006) 6839). Dieses Arbeitsprogramm wurde für die 2007 zu finanzierenden Vorhaben durch Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen, die am 22. Dezember 2006 veröffentlicht wurden (Referenz FP7 -LUFTFAHRT UND LUFTVERKEHR 2007-TREN-1, FP7 - NACHHALTIGER LANDVERKEHR 2007-TREN-1 (ABl. C 316 vom 22.12.2006), umgesetzt.

Zugleich hat die Kommission auch das Arbeitsprogramm 2007 für den vorrangigen Themenbereich „Energie“ verabschiedet (K(2006) 6839). Dieses Arbeitsprogramm wurde für die 2007 zu finanzierenden Vorhaben über eine am 22. Dezember 2006 veröffentlichte Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen (Referenz FP7-ENERGIE-2007-2-TREN (ABl. C 316 vom 22.12.2006) umgesetzt.

Mit der Durchführung der Vorhaben, die mit dem vorrangigen Teilbereich GALILEO in Zusammenhang stehen, wurde die Europäische GNSS-Aufsichtsbehörde beauftragt, die eigene Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen zu veröffentlichen.

Die Mittel des 7. Forschungsrahmenprogramms kommen auch dem Gemeinsamen Unternehmen SESAR zugute, das auf den im Arbeitsprogramm genannten Gebieten tätig sein wird. Für die Errichtung des Gemeinsamen Unternehmens SESAR und die Aufnahme seiner Tätigkeiten werden für das Jahr 2007 10 Mio. € zur Verfügung gestellt.

Haushaltsmittel: 120 424 000 € für die Haushaltslinie 06 06 01 (Energie)

114 000 000 € für die Haushaltslinie 06 06 02 (Verkehr).