

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) Nr. 275/2014 DER KOMMISSION

vom 7. Januar 2014

zur Änderung des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 21,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß Artikel 21 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 ist die Kommission im ersten Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung ermächtigt, delegierte Rechtsakte zu erlassen, in denen die Finanzierungsprioritäten im Verkehrsbereich dargelegt sind, die für die Dauer des Bestehens der CEF in den Arbeitsprogrammen im Zusammenhang mit förderfähigen Aktionen im Sinne des Artikels 7 Absatz 2 zu berücksichtigen sind. Daher muss der delegierte Rechtsakt, der die Finanzierungsprioritäten im Verkehrsbereich enthält, vor Verabschiedung der Arbeitsprogramme erlassen werden.

(2) Gemäß Artikel 21 Absatz 3 sind bei den Finanzierungsprioritäten im Verkehrsbereich die in Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 aufgeführten förderfähigen Aktionen zu berücksichtigen, die einen Beitrag zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁾ leisten.

(3) Die in Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 aufgeführten förderfähigen Aktionen werden in den Artikeln 10 und 11 dieser Verordnung weiter ausgeführt, in denen auch die maximalen Fördersätze für diese Aktionen festgelegt sind. Es ist daher angebracht, sich bei der Festlegung der Finanzierungsprioritäten im Verkehrsbereich auf die in diesen Artikeln aufgeführten Aktionen zu stützen.

(4) Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die in Anhang I Teil I der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 aufgeführt sind, können in die in Artikel 17 Absatz 3 dieser Verordnung genannten mehrjährigen Arbeitsprogramme aufgenommen werden. Nicht in Anhang I Teil I der Verordnung aufgeführte Projekte, die gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung förderfähig sind, können in die jährlichen Arbeitsprogramme aufgenommen werden.

(5) Da sich Artikel 21 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 auf die spezifischen Ziele im Verkehrsbereich nach Artikel 4 Absatz 2 dieser Verordnung bezieht, ist es angemessen, dass sich auch diese Delegierte Verordnung auf diese Ziele bezieht.

(6) Im Rahmen der jährlichen Arbeitsprogramme sollen auch Finanzierungsinstrumente einen EU-Beitrag erhalten; daher sollte in den vorliegenden Rechtsakt eine entsprechende Priorität aufgenommen werden.

(7) Die in Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 genannten programmunterstützten Aktionen, bei denen es sich um Ausgaben der Kommission für technische und administrative Unterstützung im Rahmen der Verwaltung der Fazilität „Connecting Europe“ handelt und die bis zu maximal 1 % des Gesamtbudgets unterstützt werden können, sind nicht Gegenstand der Arbeitsprogramme. Die in Artikel 7 Absatz 2 und Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 genannten programmunterstützten Aktionen, die einen Beitrag zu Vorhaben von gemeinsamem Interesse leisten, sind jedoch Gegenstand der Arbeitsprogramme und werden daher als Priorität aufgenommen.

⁽¹⁾ ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 129.

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU, ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1.

- (8) Sämtliche in Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 genannten Finanzmittel, einschließlich der vom Kohäsionsfonds übertragenen Mittel, werden von denselben Arbeitsprogrammen abgedeckt. Gemäß Artikel 11 der genannten Verordnung werden für die vom Kohäsionsfonds übertragenen Mittel spezifische Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen veröffentlicht.
- (9) Diese Delegierte Verordnung sollte am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten, damit die in Artikel 17 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 genannten Durchführungsrechtsakte rechtzeitig erlassen werden können —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Der Text im Anhang dieser Verordnung wird als Teil VI des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 angefügt.

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 7. Januar 2014

Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel BARROSO

ANHANG

Im Anhang zur Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 wird folgender Teil VI angefügt:

„TEIL VI

FINANZIERUNGSPRIORITÄTEN IM VERKEHRSBEREICH FÜR DIE MEHRJÄHRIGEN UND JÄHRLICHEN ARBEITSPROGRAMME

1. **Finanzierungsprioritäten für mehrjährige Arbeitsprogramme**
 - 1.1. Finanzierungsprioritäten für das Ziel der Schließung von Lücken, der Beseitigung von Engpässen, der Verbesserung der Interoperabilität im Schienenverkehr und insbesondere der Verbesserung der grenzüberschreitenden Abschnitte:
 - i) vorermittelte Vorhaben auf den Korridoren des Kernnetzes (Schiene, Binnenschifffahrt, Straße, See- und Binnenhäfen),
 - ii) vorermittelte Vorhaben auf anderen Abschnitten des Kernnetzes (Schiene, Binnenschifffahrt, Straße, See- und Binnenhäfen),
 - iii) Interoperabilität im Schienenverkehr,
 - iv) Einführung des ERTMS.
 - 1.2. Finanzierungsprioritäten für das Ziel der Gewährleistung langfristig nachhaltiger und effizienter Verkehrssysteme, in Vorbereitung der erwarteten künftigen Verkehrsströme und zur Ermöglichung der Dekarbonisierung aller Verkehrsträger durch die Umstellung auf innovative, CO₂-arme und energieeffiziente Verkehrstechnologien, bei gleichzeitiger Optimierung der Sicherheit:
 - i) Einführung von neuen Technologien und Innovationen bei allen Verkehrsträgern, mit dem Schwerpunkt auf Dekarbonisierung, Sicherheit und innovativen Technologien zur Förderung von Nachhaltigkeit, Betrieb, Management, Zugänglichkeit, Multimodalität und Effizienz des Netzes,
 - ii) sichere Infrastrukturen, einschließlich sicherer Parkplätze im Kernstraßennetz.
 - 1.3. Finanzierungsprioritäten für das Ziel der Optimierung der Integration und Interkonnektivität der Verkehrsträger und der Steigerung der Interoperabilität von Verkehrsdiensten bei gleichzeitiger Gewährleistung der Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur:
 - i) einheitlicher europäischer Luftraum — SESAR,
 - ii) Binnenschifffahrtsweginformationssysteme (River Information Services),
 - iii) intelligente Verkehrsdienste im Straßenverkehrssektor,
 - iv) Überwachungs- und Informationssysteme für den Schiffsverkehr,
 - v) Meeresautobahnen,
 - vi) Aktionen zur Verwirklichung von Verkehrsinfrastrukturen an Knotenpunkten des Kernnetzes, einschließlich an städtischen Knotenpunkten,
 - vii) Verbindungen zu multimodalen Logistikplattformen und (weitere) Entwicklung solcher Plattformen.
 - 1.4. Programmunterstützende Aktionen
2. **Finanzierungsprioritäten für jährliche Arbeitsprogramme**
 - 2.1. Finanzierungsprioritäten für das Ziel der Beseitigung von Engpässen, der Verbesserung der Interoperabilität im Schienenverkehr, der Schließung von Lücken und insbesondere der Verbesserung der grenzüberschreitenden Abschnitte:
 - i) Schienen-, Binnenschifffahrts- und Straßenvorhaben im Kernnetz, einschließlich Verbindungen zu Binnen- und Seehäfen und Flughäfen sowie Entwicklung von Häfen,
 - ii) Projekte im Gesamtnetz (Schiene, Binnenschifffahrt, Straße, See- und Binnenhäfen),
 - iii) Projekte zur Anbindung des transeuropäischen Verkehrsnetzes an die Infrastrukturnetze der Nachbarländer, insbesondere im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Abschnitten (Schiene, Binnenschifffahrt, Straße, See- und Binnenhäfen).

- 2.2. Finanzierungsprioritäten für das Ziel der Gewährleistung langfristig nachhaltiger und effizienter Verkehrssysteme, in Vorbereitung der erwarteten künftigen Verkehrsströme und zur Ermöglichung der Dekarbonisierung aller Verkehrsträger durch die Umstellung auf innovative, CO₂-arme und energieeffiziente Verkehrstechnologien bei gleichzeitiger Optimierung der Sicherheit:
- i) Einführung von neuen Technologien und Innovationen, die nicht unter das mehrjährige Arbeitsprogramm fallen,
 - ii) Güterverkehrsdienste,
 - iii) Aktionen zur Verringerung des Güterschienenverkehrslärms, auch durch Nachrüstung vorhandenen Rollmaterials.
- 2.3. Finanzierungsprioritäten für das Ziel der Optimierung der Integration und Interkonnektivität der Verkehrsträger und der Steigerung der Interoperabilität von Verkehrsdiensten bei gleichzeitiger Gewährleistung der Zugänglichkeit der Verkehrsinfrastruktur:
- i) Telematikanwendungen, die nicht unter das mehrjährige Arbeitsprogramm fallen,
 - ii) Aktionen zur Verbesserung der Zugänglichkeit von Verkehrsinfrastrukturen für behinderte Menschen,
 - iii) Aktionen zur Verwirklichung von Verkehrsinfrastrukturen an Knotenpunkten des Kernnetzes, einschließlich an städtischen Knotenpunkten,
 - iv) Verbindungen zu multimodalen Logistikplattformen und (weitere) Entwicklung solcher Plattformen.
- 2.4. CEF-Finanzierungsinstrumente
- i) Beitrag zu den in Artikel 14 und Teil III des Anhangs der CEF-Verordnung genannten Finanzierungsinstrumenten,
 - ii) programmunterstützende Aktionen für innovative Finanzierungsinstrumente.“
-