

Brüssel, den 13.12.2023
C(2023) 8556 final

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 13.12.2023

zur Finanzierung von Maßnahmen im Rahmen der Befugnisse der Kommission und der ihr übertragenen besonderen Zuständigkeiten im Bereich Verkehr: Unterstützende Tätigkeiten für die Europäische Verkehrspolitik, Verkehrssicherheit und Passagierrechte einschließlich Kommunikationstätigkeiten sowie zur Annahme des Arbeitsprogramms für 2024

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 13.12.2023

zur Finanzierung von Maßnahmen im Rahmen der Befugnisse der Kommission und der ihr übertragenen besonderen Zuständigkeiten im Bereich Verkehr: Unterstützende Tätigkeiten für die Europäische Verkehrspolitik, Verkehrssicherheit und Passagierrechte einschließlich Kommunikationstätigkeiten sowie zur Annahme des Arbeitsprogramms für 2024

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2018 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1296/2013, (EU) Nr. 1301/2013, (EU) Nr. 1303/2013, (EU) Nr. 1304/2013, (EU) Nr. 1309/2013, (EU) Nr. 1316/2013, (EU) Nr. 223/2014, (EU) Nr. 283/2014 und des Beschlusses Nr. 541/2014/EU sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012¹, insbesondere auf Artikel 58 Absatz 2 Buchstabe d und Artikel 110,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Damit die Durchführung der Maßnahmen gewährleistet werden kann, die im Rahmen der Befugnisse der Kommission und der ihr übertragenen besonderen Zuständigkeiten im Bereich Verkehr gemäß dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union finanziert werden, ist nach Artikel 58 Absatz 2 Buchstabe d der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 die Annahme eines jährlichen Finanzierungsbeschlusses erforderlich, der das Jahresarbeitsprogramm für 2024 darstellt.
- (2) Bei der geplanten Unterstützung sind die Bedingungen und Verfahren einzuhalten, die im Rahmen der nach Artikel 215 AEUV erlassenen restriktiven Maßnahmen² festgelegt sind.
- (3) Das Arbeitsprogramm sollte im Einklang mit der Mitteilung der Kommission „Der europäische Grüne Deal“³ und der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 16. Dezember 2020 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Europäischen Kommission über die Haushaltsdisziplin, die Zusammenarbeit im Haushaltsbereich und die wirtschaftliche Haushaltsführung sowie über neue Eigenmittel, einschließlich eines Fahrplans im Hinblick auf die Einführung neuer Eigenmittel zur durchgängigen Berücksichtigung des Klimaschutzes beitragen⁴.

¹ ABl. L 193 vom 30.7.2018, S. 1.

² Siehe www.sanctionsmap.eu – die Weltkarte der Sanktionen ist ein IT-Tool für die Erfassung von Sanktionsregelungen. Die Sanktionen beruhen auf den im Amtsblatt veröffentlichten Rechtsakten. Bei Abweichungen ist das Amtsblatt maßgebend.

³ COM(2019) 640 final vom 11. Dezember 2019.

⁴ ABl. L 4331 vom 22.12.2020, S. 28.

- (4) Die Finanzhilfen sollten ohne Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen genehmigt werden können und es sollten Bedingungen für die Gewährung dieser Finanzhilfen festgelegt werden.
- (5) Nach Artikel 62 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 wird das Programm im Wege der indirekten Mittelverwaltung durchgeführt.
- (6) In Bezug auf Stellen und Personen, die mit der indirekten Verwaltung von Unionsmitteln betraut sind, hat die Kommission sicherzustellen, dass die finanziellen Interessen der Union in dem in Artikel 154 Absatz 3 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 vorgesehenen Maße geschützt werden. Zu diesem Zweck sind die Systeme und Verfahren dieser Stellen und Personen nach Artikel 154 Absatz 4 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046⁵ zu bewerten und erforderlichenfalls nach Artikel 154 Absatz 5 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 geeigneten Aufsichtsmaßnahmen zu unterziehen, bevor eine Beitragsvereinbarung unterzeichnet werden kann.
- (7) Es ist notwendig, die Zahlung von Verzugszinsen nach Artikel 116 Absatz 5 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 vorzusehen.
- (8) Im Interesse einer flexiblen Durchführung des Arbeitsprogramms sollten die Änderungen festgelegt werden, die für die Zwecke des Artikels 110 Absatz 5 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 nicht als substantiell anzusehen sind —

BESCHLIEßT:

Artikel 1 *Arbeitsprogramm*

Der jährliche Finanzierungsbeschluss, der das im Anhang beschriebene Jahresarbeitsprogramm für die Durchführung der *unterstützenden Tätigkeiten für die Europäische Verkehrspolitik, Verkehrssicherheit und Passagierrechte einschließlich Kommunikationstätigkeiten* für das Jahr 2024 darstellt, wird angenommen.

Artikel 2 **Beitrag der Union**

Der Höchstbeitrag der Union für die Durchführung des Programms für 2024 beläuft sich auf 14 721 660 EUR und wird aus Mitteln des Gesamthaushaltsplans der Union finanziert, die unter der Haushaltslinie 02 20 04 01 – *Unterstützende Tätigkeiten für die Europäische Verkehrspolitik, Verkehrssicherheit und Passagierrechte einschließlich Kommunikationstätigkeiten* – eingestellt wurden.

Die in Absatz 1 genannten Haushaltsmittel können auch Verzugszinsen abdecken.

Dieser Beschluss kann nur umgesetzt werden, wenn die im Entwurf des Gesamthaushaltsplans der Union für 2024 vorgesehenen Mittel nach Erlass des betreffenden Haushaltsplans durch die Haushaltsbehörde verfügbar sind oder nach der Regelung der vorläufigen Zwölfstel bereitstehen.

⁵Außer in den Fällen nach Artikel 154 Absatz 6 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046, in denen die Kommission beschließen kann, keine Ex-ante-Bewertung vorzuschreiben.

Artikel 3

Art des Haushaltsvollzugs und mit dem Vollzug betraute Stellen oder Personen

Die Umsetzung der im Anhang dargelegten Maßnahmen, bei denen die indirekte Mittelverwaltung zur Anwendung kommt, kann Stellen oder Personen anvertraut werden, die im Anhang unter Nummer 4 genannt sind oder nach den dort festgelegten Kriterien ausgewählt wurden.

Artikel 4

Flexibilitätsklausel

Änderungen der Mittelzuweisungen für einzelne Maßnahmen, die in der Summe 20 % des in Artikel 2 Absatz 1 dieses Beschlusses festgesetzten Höchstbeitrags der Union nicht übersteigen, gelten als nicht substantiell im Sinne des Artikels 110 Absatz 5 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046, wenn sie sich nicht wesentlich auf die Art der Maßnahmen und die Zielsetzung des Arbeitsprogramms auswirken. Der in Artikel 2 Absatz 1 dieses Beschlusses festgelegte Höchstbeitrag der Union darf sich nicht um mehr als 20 % erhöhen.

Der zuständige Anweisungsbefugte kann die in Absatz 1 genannten Änderungen vornehmen. Derartige Änderungen werden im Einklang mit den Grundsätzen der wirtschaftlichen Haushaltsführung und der Verhältnismäßigkeit vorgenommen.

Artikel 5

Finanzhilfen

Finanzhilfen können gemäß den im Anhang dargelegten Bedingungen ohne Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen gewährt werden. Finanzhilfen können den im Anhang genannten Einrichtungen gewährt werden.

Brüssel, den 13.12.2023

*Für die Kommission
Adina-Ioana VĂLEAN
Mitglied der Kommission*

DE

ANHANG

des

BESCHLUSSES DER KOMMISSION

zur Finanzierung von Maßnahmen im Rahmen der Befugnisse der Kommission und der ihr übertragenen besonderen Zuständigkeiten im Bereich Verkehr: Unterstützende Tätigkeiten für die Europäische Verkehrspolitik, Verkehrssicherheit und Passagierrechte einschließlich Kommunikationstätigkeiten sowie zur Annahme des Arbeitsprogramms für 2024

1. Einführung

Ausgehend von den in den Erläuterungen im Haushaltsplan festgelegten Zielen sind im vorliegenden Arbeitsprogramm die zu finanzierenden Maßnahmen und die Haushaltsmittel für das Jahr 2024 aufgeschlüsselt nach

- a) Finanzhilfen (direkte Mittelverwaltung) (Nummer 2),
- c) Auftragsvergabe (direkte Mittelverwaltung) (Nummer 3),
- d) Maßnahmen im Rahmen indirekter Mittelverwaltung (Nummer 4),
- e) sonstigen Maßnahmen oder Ausgaben (Nummer 5).

Rechtsgrundlage

Artikel 58 Absatz 2 Buchstabe d der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046

Haushaltslinie

02 20 04 01 – Unterstützende Tätigkeiten für die Europäische Verkehrspolitik, Verkehrssicherheit und Passagierrechte einschließlich Kommunikationstätigkeiten – 14 721 660 EUR

Verfolgte Ziele

Diese Mittel dienen der Deckung der Ausgaben der Kommission für die Sammlung und Verarbeitung von Informationen, die für die Analyse, Festlegung, Förderung, Überwachung, Bewertung und Durchführung der Vorschriften und Maßnahmen erforderlich sind, um die europäische Verkehrspolitik mit den in der Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität¹ dargelegten Zielen des europäischen Grünen Deals in Einklang zu bringen, sowie der Erhöhung der Sicherheit im Land-, Luft- und Seeverkehr, darunter die Ausweitung auf Drittländer, technische Hilfe und spezifische Schulungen.

Hauptziele dieses Arbeitsprogramms sind die Entwicklung und Anwendung von Vorschriften für den Aufbau eines nachhaltigen, intelligenten und resilienten Mobilitätssystems, mit denen insbesondere – die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bis 2050 um 90 % gesenkt

¹ COM(2020) 789 final, „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität – Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“.

werden, – ein Rahmen für die Umstellung auf eine größere Effizienz und Intelligenz des Verkehrssektors geschaffen wird, – höchste Standards für die Sicherheit und Gefahrenabwehr im europäischen Verkehr gewährleistet werden und – ein faires und gerechtes Mobilitätssystem für alle aufgebaut wird.

Zu den Unterstützenden Tätigkeiten gehören Studien, Beratungsleistungen, Bewertungen und Folgenabschätzungen, Entwicklung und Pflege von IT-Anwendungen und Datenbanken, Sachverständigensitzungen, Information und Kommunikation (einschließlich Kommunikationskampagnen), Konferenzen und Veranstaltungen.

Diese Mittel dienen auch der Deckung der Ausgaben, die für Aufbau und Einsatz eines Korps aus Inspektoren anfallen, die die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften der Union überprüfen, die für Flughäfen, Häfen und Hafeneinrichtungen in den Mitgliedstaaten (auch deren Ausdehnung auf Drittländer) sowie für unter der Flagge eines Mitgliedstaates fahrende Schiffe gelten.

Erwartete Ergebnisse

Im Rahmen der Befugnisse der Kommission und ihrer besonderen Zuständigkeiten im Bereich Verkehr gemäß dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union dienen diese Mittel der Finanzierung der Tätigkeiten, die für die Analyse, Festlegung, Förderung, Überwachung, Bewertung und Durchführung der Verkehrspolitik der Union für alle Verkehrsträger (Straße, Luft, See- und Binnenschifffahrt) erforderlich sind. Die wichtigsten Maßnahmen zielen darauf ab, die Verkehrspolitik der Union (auch deren Ausdehnung auf Drittländer) zu unterstützen und sie mit dem Ziel des europäischen Grünen Deals in Einklang zu bringen, für die Europäische Union bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Mit den aus diesen Mitteln finanzierten Maßnahmen soll insbesondere Folgendes unterstützt werden: – größere Nachhaltigkeit des europäischen Mobilitätssektors, – Beitrag zu einem nahtlosen multimodalen Personenverkehr und papierlosen Güterverkehr, – Stärkung der für einen starken und resilienten Binnenmarkt erforderlichen Investitionen in den Verkehrssektor.

Die Mittel erstrecken sich auf alle Verkehrssektoren, wie Verkehrssicherheit, Binnenmarkt für Verkehr, Optimierung des Verkehrsnetzes, Multimodalität, Logistik, Rechte und Schutz von Passagieren, Nutzung alternativer Kraftstoffe, Beschaffung sauberer Fahrzeuge und urbane Mobilität, soziale und geschlechtsspezifische Aspekte sowie Sicherheit und Schutz der Verkehrsnutzer.

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung von Klimaschutz und Biodiversität

Die in diesem Arbeitsprogramm enthaltenen Maßnahmen tragen zur durchgängigen Berücksichtigung des Klimaschutzes bei, indem sie auf die Verwirklichung des in der Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität festgelegten Ziels hinarbeiten, die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors bis 2050 um 90 % zu senken.

2. *Finanzhilfen*

Die globale Mittelausstattung für Finanzhilfen im Rahmen dieses Arbeitsprogramms beläuft sich auf 975 000 EUR.

2.1 **Entwicklung der zweiten Phase der Spezifikationen für das zukünftige Mobilfunksystem für Eisenbahnen (FRMCS) durch europäische Normungsorganisationen (ESO)**

Art der Antragsteller, an die sich die direkte Gewährung richtet

Finanzhilfe, die Einrichtungen aufgrund ihrer fachlichen Kompetenz und ihres hohen Spezialisierungsgrads ohne Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen gewährt wird (Artikel 195 Absatz 1 Buchstabe f der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046)

Der Beschluss, europäischen Normungsorganisationen (ESO) diese Finanzhilfe direkt zu gewähren, beruht auf Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012, demzufolge europäische Normungsorganisationen eine Finanzierung für die Entwicklung und Überarbeitung von europäischen Normen und Normungsprodukten erhalten können, wenn sie für die Unterstützung der Rechtsvorschriften und der politischen Maßnahmen der Union erforderlich und geeignet sind. Diese Organisationen verabschieden europäische Normen, die für den Binnenmarkt und eine wirksame Normung in der Union erforderlich sind.

Beschreibung der Tätigkeiten, die durch die Finanzhilfe ohne Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen auf der Grundlage des Artikels 195 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 finanziert werden sollen, sowie der verfolgten Ziele und der erwarteten Ergebnisse

Die Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 bildet den Rahmen für die europäische Normung und ermöglicht es der Kommission, europäische Normungsorganisationen mit der Entwicklung einer europäischen Norm oder eines europäischen Normungsprodukts für Dienstleistungen zu beauftragen.

Mit dieser Finanzhilfe wird die Entwicklung der zweiten Phase der technischen Spezifikationen für das zukünftige Mobilfunksystem für Eisenbahnen (FRMCS) unterstützt. Auf die Spezifikationen wird in der Überarbeitung der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission vom 27. Mai 2016 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität der Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (TSI ZZS)² Bezug genommen. Sie werden auf den Spezifikationen der ersten Phase und den Erfahrungen aufbauen, die während des Probelaufs des FRMCS gesammelt wurden.

Die Arbeiten werden mit der Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) und dem Partnerschaftsprojekt zur 3. Generation (3GPP) koordiniert.

Durch diese Maßnahme wird verhindert, dass zu einem späteren Zeitpunkt zur Erfüllung der TSI ZZS wieder investiert werden muss, um die eingesetzten FRMCS-Lösungen zu modernisieren oder umzugestalten.

Umsetzung

Generaldirektion Mobilität und Verkehr

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung von Klimaschutz und Biodiversität

Die Maßnahme wird dazu beitragen, den Eisenbahnbetrieb in der EU aufrechtzuerhalten und die Voraussetzungen für Kapazitätssteigerungen bei der bestehenden Eisenbahninfrastruktur im Hinblick auf eine Verlagerung weg von Verkehrsträgern mit geringerer Nachhaltigkeit hin zu solchen mit größerer Nachhaltigkeit zu schaffen.

2.2. Partnerschaftsrahmenvereinbarung mit der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Rahmen der EU-ICAO-Kooperationsvereinbarung

² ABl. L 158 vom 15.6.2016, S. 1.

Art der Antragsteller, an die sich die direkte Gewährung richtet

Gewährung einer Finanzhilfe ohne Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen an Einrichtungen, die de jure oder de facto eine Monopolstellung innehaben (Artikel 195 Unterabsatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046)

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) dient der internationalen Zivilluftfahrt als globales Forum. Die Verlängerung der Partnerschaftsrahmenvereinbarung (FPA) in Form einer Finanzhilfe ist erforderlich, um die in der Kooperationsvereinbarung zwischen der EU und der ICAO festgelegten Maßnahmen fortzusetzen.

Beschreibung der Tätigkeiten, die mit der im Rahmen einer Partnerschaftsrahmenvereinbarung direkt gewährten Einzelfinanzhilfe finanziert werden sollen, sowie der verfolgten Ziele und der erwarteten Ergebnisse

Mit dem Beschluss 2012/243/EU des Rates vom 8. März 2012 über den Abschluss einer Kooperationsvereinbarung (MoC) zwischen der Europäischen Union und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) werden der Rahmen für eine verstärkte Zusammenarbeit sowie entsprechende Verfahrensregelungen festgelegt. Die MoC deckt Bereiche der Luftfahrt ab, für die sowohl die EU als auch die ICAO zuständig sind (z. B. Flugsicherheit, Umwelt, Flugverkehrsmanagement und Luftsicherheit). Die verstärkte Zusammenarbeit mit der ICAO spiegelt die wichtige Rolle wider, die regionale Luftfahrtsysteme wie die EU bei der Entwicklung der internationalen Luftfahrt spielen, und hilft der EU, die globale Agenda entsprechend ihren politischen Prioritäten voranzutreiben.

2021 wurde zwischen der Kommission und der ICAO eine dreijährige Partnerschaftsrahmenvereinbarung für den Zeitraum 2021-2023 unterzeichnet, die die Durchführung der in der EU-ICAO-Kooperationsvereinbarung festgelegten Tätigkeiten, beispielsweise die Finanzierung von Sachverständigen der ICAO und Projekten der technischen Hilfe gemäß der Verordnung 2111/2005/EG, abdeckt. Zur Fortsetzung der MoC-Tätigkeiten soll die Partnerschaftsrahmenvereinbarung 2024 für den Zeitraum 2024-2028 verlängert werden.

Umsetzung

Generaldirektion Mobilität und Verkehr

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung von Klimaschutz und Biodiversität

Durch ihre verstärkte Zusammenarbeit mit der ICAO kann die Union Initiativen zur Dekarbonisierung der Luftfahrt im Einklang mit dem Ziel der Emissionsneutralität bis 2050 priorisieren und sicherstellen, dass die europäischen Klimaschutzprioritäten auf globaler Ebene berücksichtigt werden. Damit wird auch sichergestellt, dass die europäischen Klimaprioritäten in anderen wichtigen Bereichen auf globaler Ebene berücksichtigt werden.

2.3 Finanzhilfe für die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) auf der Grundlage der EU-ICAO-Partnerschaftsrahmenvereinbarung

Art der Antragsteller, an die sich die direkte Gewährung richtet

Gewährung einer Finanzhilfe ohne Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen an Einrichtungen, die de jure oder de facto eine Monopolstellung innehaben (Artikel 195 Unterabsatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046)

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) dient der internationalen Zivilluftfahrt als globales Forum. Mit der Finanzhilfe für die ICAO leistet die EU einen Beitrag zur Luftfahrtpolitik auf globaler Ebene.

Beschreibung der Tätigkeiten, die mit der auf der Grundlage der Partnerschaftsrahmenvereinbarung direkt gewährten Einzelfinanzhilfe finanziert werden sollen, sowie der verfolgten Ziele und der erwarteten Ergebnisse

Diese Finanzhilfe wird in Form einer Einzelfinanzhilfvereinbarung auf der Grundlage der Partnerschaftsrahmenvereinbarung gewährt, die von der Kommission und der ICAO für den Zeitraum 2024-2028 im Einklang mit den Zielen und Verfahren der Kooperationsvereinbarung zwischen der EU und der ICAO (Beschluss 2012/243/EU der Kommission vom 8. März 2012) unterzeichnet wurde.

Mit der Finanzhilfe werden Maßnahmen finanziert, wie beispielsweise ICAO-Sachverständige in Bereichen, die für die Europäische Union von ganz besonderem Interesse sind, vor allem in den Bereichen Normung (Flugsicherheit, ATM, Luftsicherheit) und Politikentwicklung (Umweltschutz).

Nach gründlicher Erwägung und gemeinsamer Entscheidungsfindung kann eine Zusammenarbeit auch in anderen Bereichen erfolgen, die unter die Kooperationsvereinbarung und deren Anhänge fallen.

Umsetzung

Generaldirektion Mobilität und Verkehr

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung von Klimaschutz und Biodiversität

Durch ihre verstärkte Zusammenarbeit mit der ICAO wird die Union in der Lage sein, Initiativen zur Begrenzung der Umweltauswirkungen der Luftfahrt zu priorisieren und sicherzustellen, dass die europäischen Klimaschutzprioritäten auf globaler Ebene berücksichtigt werden.

2.4 Finanzhilfe für die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) für die Beschäftigung eines europäischen Sachverständigen für Luftsicherheit auf der Grundlage der EU-ICAO-Partnerschaftsrahmenvereinbarung

Art der Antragsteller, an die sich die direkte Gewährung richtet

Gewährung einer Finanzhilfe ohne Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen an Einrichtungen, die de jure oder de facto eine Monopolstellung innehaben (Artikel 195 Unterabsatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046)

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) dient der internationalen Zivilluftfahrt als globales Forum. Mit der Finanzhilfe für die ICAO leistet die EU einen Beitrag zur Luftfahrtpolitik auf globaler Ebene.

Beschreibung der Tätigkeiten, die mit der auf der Grundlage der Partnerschaftsrahmenvereinbarung direkt gewährten Einzelfinanzhilfe finanziert werden sollen, sowie der verfolgten Ziele und der erwarteten Ergebnisse

Diese Finanzhilfe wird in Form einer Einzelfinanzhilfvereinbarung auf der Grundlage der Partnerschaftsrahmenvereinbarung gewährt, die von der Kommission und der ICAO für den Zeitraum 2024-2028 im Einklang mit den Zielen und Verfahren der Kooperationsvereinbarung

zwischen der EU und der ICAO (Beschluss 2012/243/EU der Kommission vom 8. März 2012) unterzeichnet wurde.

Durch diese Einzelvereinbarung wird ein EU-Sachverständiger für Luftsicherheit bei der ICAO finanziert, der das ICAO-Sekretariat bei der Umsetzung des Globalen Luftsicherheitsplans (GASeP) im Einklang mit den Grundsätzen und Schlüsselprioritäten des GASeP unterstützt:

- Stärkung des Risikobewusstseins und der Risikobewältigung,
- Entwicklung einer Sicherheitskultur und der menschlichen Fähigkeiten,
- Verbesserung der technologischen Ressourcen und Förderung von Innovationen,
- Verbesserung von Aufsicht und Qualitätssicherung,
- stärkere Zusammenarbeit und Unterstützung.

Fachwissen ist vor allem in den Bereichen Sicherheit von Fluggästen, Luftfracht und Luftpost erforderlich. Zu den Aufgaben gehört die Entwicklung von

- geeigneten Präventivmaßnahmen, einschließlich einer verbesserten Kontrolle von Fluggästen, Fracht und Post, geeigneten Regelkontrollen von Fluggästen, Fracht, Lieferketten und Dienstleistern, Leitlinien für die Auswahl und Schulung von Personen, die Sicherheitsmaßnahmen durchführen;
- Optionen für die Nutzung von Vorabinformationen über Luftfracht zur Verbesserung der Luftsicherheitsverfahren im Kontext eines Risikomanagementrahmens;
- gemeinsamen Maßnahmen für Fracht auf allen Fracht- und Passagierflugzeugen;
- strategischen Beziehungen zu anderen Organisationen und Angleichung der Rechtsvorschriften;
- Mitteln und Wegen zur Unterstützung der ICAO-Mitgliedstaaten bei der Umsetzung des GASeP;
- Möglichkeiten der Verbreitung von Informationen über bewährte Vorgehensweisen;
- technischer Unterstützung der von der ICAO geleiteten und koordinierten Unterstützungsmaßnahmen.

Umsetzung

Generaldirektion Mobilität und Verkehr

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung von Klimaschutz und Biodiversität

Entfällt, da der Schwerpunkt der Maßnahme auf der Luftsicherheit liegt.

2.5 Normung von Jetfeuer-, Poolfeuer- und Verklumpungstests („clogging“) für Löschpulver, das in fest eingebauten Feuerlöschsystemen eingesetzt wird, durch das Europäische Komitee für Normung (CEN)

Art der Antragsteller, an die sich die direkte Gewährung richtet

Finanzhilfe, die Einrichtungen aufgrund ihrer fachlichen Kompetenz und ihres hohen Spezialisierungsgrads ohne Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen gewährt wird (Artikel 195 Absatz 1 Buchstabe f der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046)

Der Beschluss, dem Europäischen Komitee für Normung (CEN) als einer der europäischen Normungsorganisationen diese Finanzhilfe direkt zu gewähren, beruht auf Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012, demzufolge ESO eine Finanzierung für die Entwicklung und Überarbeitung von europäischen Normen und Normungsprodukten erhalten können, wenn sie für die Unterstützung der Rechtsvorschriften und der politischen Maßnahmen der Union

erforderlich und geeignet sind. Diese Organisationen verabschieden europäische Normen, die für den Binnenmarkt und eine wirksame Normung in der Union erforderlich sind.

Beschreibung der Tätigkeiten, die durch die Finanzhilfe ohne Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen auf der Grundlage des Artikels 195 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 finanziert werden sollen, sowie der verfolgten Ziele und der erwarteten Ergebnisse

Die Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 bildet den Rahmen für die europäische Normung und ermöglicht es der Kommission, europäische Normungsorganisationen mit der Entwicklung einer europäischen Norm oder eines europäischen Normungsprodukts für Dienstleistungen zu beauftragen.

Mit dieser Finanzhilfe wird das Europäische Komitee für Normung (CEN) bei der Ausarbeitung von Normen für Jetfeuer-, Poolfeuer- und Verklumpungstests für Löschpulver, das in fest eingebauten Feuerlöschsystemen eingesetzt wird, unterstützt. Die Ausarbeitung dieser Prüfnormen ist für die Brandprävention an Bord von Schiffen, die Flüssiggase als Massengut befördern, und angesichts der steigenden Zahl von Schiffen, die Gas als Kraftstoff verwenden, notwendig.

Umsetzung

Generaldirektion Mobilität und Verkehr

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung von Klimaschutz und Biodiversität

Die Schaffung von Sicherheitsnormen zur Verhütung von Bränden auf mit Gas betriebenen Schiffen wird dazu beitragen, die Auswirkungen des Verkehrssektors auf das marine Ökosystem zu verringern, wodurch wiederum ein Beitrag zum Schutz der biologischen Vielfalt der Meere geleistet wird.

3. *Auftragsvergabe*

Die globale Mittelausstattung für die Vergabe von Aufträgen im Jahr 2024 beläuft sich auf 12 326 660 EUR:

3.1 Unterstützende Tätigkeiten für die Europäische Verkehrspolitik, Verkehrssicherheit und Passagierrechte einschließlich Kommunikationstätigkeiten

Allgemeine Beschreibung der geplanten Aufträge, einschließlich der verfolgten Ziele und erwarteten Ergebnisse

Die geplanten Aufträge werden die Umsetzung der Verkehrspolitik unterstützen und zur Verwirklichung der Ziele der Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität und des europäischen Grünen Deals beitragen, indem sie Analysen bestehender und künftiger Rechtsvorschriften bereitstellen und die zur Datensammlung und Berichterstattung erforderlichen IT-Systeme aufbauen und pflegen, sowie das Bewusstsein für einen sicheren, intelligenten und nachhaltigen Verkehr vor dem Hintergrund des grünen und digitalen Wandels schärfen und fördern. Die Aufträge umfassen:

- Beratung, Erhebungen und Studien, einschließlich Bewertungen und Folgenabschätzungen

- Konferenzen und Kommunikationstätigkeiten
- Übersetzung von verkehrstechnischen Dokumenten
- Entwicklung und Pflege operativer IT-Systeme
- Veröffentlichungen
- Rahmenvertrag für rechtliche, sozioökonomische und technische Hilfe im Energie- und Verkehrsbereich

Umsetzung

Generaldirektion Mobilität und Verkehr im Einvernehmen mit anderen Generaldirektionen wie Übersetzung, Gemeinsame Forschungsstelle und Informatik sowie gegebenenfalls dem Gemeinsamen Unternehmen für europäische Eisenbahnen.

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung von Klimaschutz und Biodiversität

Diese Tätigkeiten tragen zur durchgängigen Berücksichtigung des Klimaschutzes bei, indem sie auf die Verwirklichung des in der Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität festgelegten Ziels hinarbeiten, die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors bis 2050 um 90 % zu senken.

4. In indirekter Mittelverwaltung durchgeführte Maßnahmen

Die globale Mittelausstattung für die Durchführung von Maßnahmen im Rahmen der indirekten Mittelverwaltung beläuft sich im Jahr 2024 auf 650 000 EUR.

4.1 Projekte zur Prävention und technischen Hilfe im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005

Durchführungsstelle

Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) ist eine dezentrale Agentur nach Artikel 70 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 und kann daher nach Artikel 62 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe c Ziffer iv der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 mit Haushaltsvollzugsaufgaben betraut werden.

Beschreibung, einschließlich der verfolgten Ziele und erwarteten Ergebnisse

Die Kommission kann auf der Grundlage der Artikel 3 bis 5 der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 den Flugbetrieb von Luftfahrtunternehmen aus Drittländern in die EU untersagen oder beschränken. In diesem Zusammenhang können die Kommission, die EASA und Sachverständige der Mitgliedstaaten nach Artikel 3 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission im Rahmen von Sicherheitsbewertungen vor Ort überprüfen, ob die Luftfahrtunternehmen und/oder die für die Aufsicht über die Luftfahrtunternehmen zuständigen nationalen Zivilluftfahrtbehörden die einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen einhalten.

Diese Maßnahme umfasst die technische Hilfe, die benötigt wird, um die Abhilfemaßnahmen durchzuführen, die erforderlich sind, um die dringlichsten Sicherheitsmängel in einer Aufsichtsbehörde zu beheben, die zu einer Betriebsuntersagung oder -beschränkung in der EU geführt haben oder führen könnten, sowie die Entwicklung von Präventivmaßnahmen für den Fall, dass mehrere Elemente die Wahrscheinlichkeit erhöhen, dass eine Betriebsuntersagung oder -beschränkung in der EU gegen ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen unter der Verantwortung einer Behörde ergehen wird. Die Maßnahme zielt auf die wichtigsten

Sicherheitsmängel der betroffenen Zivilluftfahrtbehörden in bestimmten Bereichen ab, die in der Regel bereits bei Sicherheitsüberprüfungen internationaler Organisationen wie der ICAO festgestellt wurden.

Die Maßnahme umfasst in erster Linie Schulungen vor Ort für Aufsichtsbehörden und Luftfahrtunternehmen sowie Beratung bei – der Umstrukturierung der Behörde, – der Verbesserung der Qualifikation ihres Zivilluftfahrtpersonals, – der Überprüfung der für die Aufsichtsfunktion verwendeten Methodik und Verfahrensweisen sowie – der Verbesserung der von der Behörde angewandten Sicherheitsnormen. Die Kommission wird die Zielländer auswählen, in denen die Missionen von internen und externen Sachverständigen der EASA durchgeführt werden. Die Missionen setzen sich aus Desktop-Analysen und Vor-Ort-Bewertungen zusammen und dienen dazu, die Kapazitäten für die Sicherheitsüberwachung zu bewerten, technische Hilfe zu leisten und Empfehlungen für die Verbesserung der Sicherheitsaufsicht zu formulieren.

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung von Klimaschutz und Biodiversität

Entfällt, da der Schwerpunkt der Maßnahme auf den Sicherheitsrisiken liegt.

4.2 Technische Unterstützung für die ATM-Forschung im einheitlichen europäischen Luftraum (SESAR)

Durchführungsstelle

Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) ist eine dezentrale Agentur nach Artikel 70 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 und kann daher nach Artikel 62 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe c Ziffer iv der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 mit Haushaltsvollzugsaufgaben betraut werden.

Beschreibung, einschließlich der verfolgten Ziele und erwarteten Ergebnisse

Die Kommission muss sicherstellen, dass die Arbeit der mit SESAR verbundenen Stellen wie dem Gemeinsamen Unternehmen SESAR 3, dem SESAR-Errichtungsmanagement, dem Netzmanager und anderen Arbeitsgruppen auf die strategischen politischen Ziele der EU abgestimmt ist. Aufgrund des technischen Charakters und des Umfangs der von den Stellen eingereichten Dokumente benötigt die Kommission für ihre Bewertung ergänzendes technisches Fachwissen, insbesondere im Bereich Sicherheit und Interoperabilität.

Die EASA wird unabhängige externe Unterstützung bei der Prüfung von SESAR-Dokumenten leisten. Als EU-Regulierungsbehörde hat die EASA Zugang zu SESAR-bezogenen Stellen und zu den betroffenen Interessenträgern, zudem garantiert ihr Status die Unabhängigkeit ihrer Unterstützung und das Nichtvorliegen von Interessenkonflikten. Darüber hinaus verfügt die EASA aufgrund ihrer Kompetenzen in den Bereichen Flugverkehrsmanagement (ATM), technologische Innovation und Konformität von Bodenausrüstung über das erforderliche Fachwissen, um diese Dokumente zu bewerten.

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung von Klimaschutz und Biodiversität

Durch die gründliche Bewertung der Arbeit der mit SESAR verbundenen Stellen wird sichergestellt, dass die von der Union festgelegten Ziele für einen nachhaltigeren Luftfahrtsektor verfolgt werden.

4.3 Studien zur Unterstützung der Digitalisierung des Eisenbahnsystems

Durchführungsstelle

Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) ist eine dezentrale Agentur nach Artikel 70 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 und kann daher nach Artikel 62 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe c Ziffer iv der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 mit Haushaltsvollzugsaufgaben betraut werden.

Beschreibung, einschließlich der verfolgten Ziele und erwarteten Ergebnisse

Die an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) vergebenen Studien, die von der ERA und dem Gemeinsamen Unternehmen EU-RAIL durchgeführt werden, befassen sich mit den potenziellen Vorteilen, die sich aus der Einbeziehung der Digitalisierung in das Eisenbahnrecht für den Eisenbahnbetrieb, darunter auch für die Schienennahverkehrssysteme und den digitalen Güterverkehr ergeben.

Die Ergebnisse der Studien könnten zu Legislativvorschlägen zu beispielsweise folgenden Aspekten führen: – Normen und technische Spezifikationen für Synergien zwischen Vollbahnen und Schienennahverkehrssystemen; – Harmonisierung der operativen und sicherheitsrelevanten Kommunikation (strukturierte Dialoge, gemeinsames Glossar, ERA-Vokabular, verknüpfte Daten), die Gegenstand von Telematikanwendungen sind und im Rahmen der EU-Betriebsvorschriften entwickelt wurden; – Verfügbarkeit, Öffnung und Nutzung von Daten, die von den Akteuren des Schienenverkehrs herausgegeben werden (z. B. Echtzeitinformationen über Zug- und Wagenbewegungen, Infrastrukturinformationen und Nutzung von Verkehrsdiensten).

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung von Klimaschutz und Biodiversität

Diese Maßnahme wird sowohl zur Digitalisierung des Schienenverkehrs als auch zur Verbesserung seiner Effizienz und Nachhaltigkeit vor dem Hintergrund des grünen und digitalen Wandels beitragen.

5. *Sonstige Maßnahmen oder Ausgaben*

5.1 **Sicherheitsbewertungen vor Ort in Staaten, die auf der Flugsicherheitsliste gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 geführt werden**

Betrag

50 000 EUR

Beschreibung, einschließlich der verfolgten Ziele und erwarteten Ergebnisse

Auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 kann die Kommission den Flugbetrieb von Luftfahrtunternehmen aus Drittländern in die EU teilweise oder ganz untersagen oder diese Untersagung wieder aufheben. In diesem Zusammenhang und gemäß der Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission (Artikel 3 Absatz 4) und der Durchführungsverordnungen (EU) der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der EU-Flugsicherheitsliste können Sachverständige der Kommission, der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) und der Mitgliedstaaten Sicherheitsbewertungen durchführen, um vor Ort zu überprüfen, ob die Luftfahrtunternehmen und/oder die für die Aufsicht über die Luftfahrtunternehmen zuständigen nationalen Zivilluftfahrtbehörden die einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen einhalten.

Bei den EU-Sicherheitsbewertungen vor Ort wird vorrangig überprüft, ob die Luftfahrtunternehmen und/oder die für die Aufsicht über die Luftfahrtunternehmen

zuständigen nationalen Zivilluftfahrtbehörden die einschlägigen internationalen Sicherheitsnormen erfüllen (hauptsächlich im Abkommen von Chicago und seinen Anhängen sowie gegebenenfalls in den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union enthalten), wobei die Fähigkeit und/oder Bereitschaft eines Luftfahrtunternehmens und/oder der für die Aufsicht über ein Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden, Sicherheitsmängel zu beheben, berücksichtigt werden.

Mit den Sicherheitsbewertungen vor Ort soll insbesondere Folgendes erreicht werden: – Überprüfung, dass die Zivilluftfahrtbehörden in der Lage sind, eine wirksame Aufsicht auszuüben und die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften durch die in dem betreffenden Staat zugelassenen Luftfahrtunternehmen zu bestätigen; – Bestätigung, dass die Zivilluftfahrtbehörden in der Lage sind, erhebliche Sicherheitsrisiken innerhalb eines Luftfahrtunternehmens zu erkennen und effektiv zu handeln, um das Risiko einzudämmen; – Bestätigung, dass die Luftfahrtunternehmen in der Lage sind, die Einhaltung der nationalen Vorschriften für die Zivilluftfahrt zu gewährleisten, und in der Lage sind, sicherheitsrelevante Risiken im Zusammenhang mit ihren Tätigkeiten zu ermitteln und effektiv zu beheben; – Überprüfung, dass die von den Zivilluftfahrtbehörden ergriffenen Maßnahmen zur Ausräumung der Sicherheitsbedenken, die zu einem Verbot führten, effektiv und nachhaltig sind.

Um die Ziele der Sicherheitsbewertungen der EU vor Ort zu erreichen, können folgende wesentliche Bereiche innerhalb der Zivilluftfahrtbehörde und der Luftfahrtunternehmen überprüft werden (nicht erschöpfende Aufzählung):

- Innerhalb der Zivilluftfahrtbehörde: Organisation und Ressourcen; Regeln und Vorschriften für die Aufsichtstätigkeit; Angaben zu den zugelassenen Luftfahrtunternehmen; Schulung des Inspektionspersonals; Zertifizierung und fortlaufende Aufsicht; System für Weiterverfolgung und Abschluss von Beanstandungen; System für das Ergreifen von Durchsetzungsmaßnahmen.
- Luftfahrtunternehmen: Qualitätsmanagementsystem; Sicherheitsmanagementsystem; System zur Gewährleistung der Lufttüchtigkeit.

In der Regel sollte eine Sicherheitsbewertung vor Ort ein bis zwei Wochen dauern und von vier oder fünf Sachverständigen durchgeführt werden, die auf die verschiedenen Aspekte der Flugsicherheit spezialisiert sind (Rechtsvorschriften/Normen, Behördenorganisation, Lizenzen für das Personal, Betrieb, Lufttüchtigkeit und Instandhaltung, Untersuchung von Unfällen und Störungen).

Die Kosten für die Sicherheitsbewertungen in den betroffenen Ländern werden auf der Grundlage von Ausgaben für Sachverständige berechnet, die jeweils für die Durchführung der Sicherheitsbewertungen vor Ort bestellt werden. Die Ausgaben der GD Mobilität und Verkehr oder des EASA-Personals, das ebenfalls an diesen Maßnahmen teilnehmen könnte, sind nicht berücksichtigt. EASA-Experten erhalten von der Kommission keine Erstattung.

Die Mittel für 2024 belaufen sich insgesamt auf 50 000 EUR. Dieses Budget ist berechnet auf der Grundlage von zwei Sachverständigen pro Sicherheitsbewertung vor Ort und der voraussichtlichen Anzahl der Sicherheitsbewertungen (4) für 2024.

Es sind Dienstreisen in Länder geplant, deren Sicherheitsstandards auf einem so niedrigen Niveau liegen, dass es erforderlich sein könnte, sie in die Flugsicherheitsliste aufzunehmen. Bei unvorhergesehenen Ereignissen, die dringende Sicherheitseinsätze erfordern, können jedoch auch andere Länder für eine Sicherheitsbewertung vor Ort ausgewählt werden.

Umsetzung

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung von Klimaschutz und Biodiversität

Entfällt, da der Schwerpunkt der Maßnahme auf den Sicherheitsstandards liegt.

5.2. Luftsicherheitsinspektionen: Dienstreisen und Sitzungen, Ausrüstung und Dienstleistungen

Betrag

420 000 EUR

Beschreibung, einschließlich der verfolgten Ziele und erwarteten Ergebnisse

Auf der Grundlage von Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt führt die Generaldirektion Mobilität und Verkehr Luftsicherheitsinspektionen in Mitgliedstaaten und in Drittländern durch.

Der Betrag von 420 000 EUR ist erforderlich um

- Inspektionen und Bewertungen auf Flughäfen und in den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, der Schweiz und von Drittländern (USA, Kanada usw.) durchzuführen,
- Konsultationen in Mitgliedstaaten, der Schweiz und Drittländern (USA, Kanada usw.) durchzuführen und
- Treffen mit politischen Beratern und nationalen Prüfern, die an Inspektionen im Rahmen eines Mandats der Kommission teilnehmen (Peer-Review-System) zu organisieren.

Der vorstehend genannte Betrag gliedert sich in drei Teile:

1. **Luftsicherheitsinspektionen** durch Kommissionsinspektoren und nationale Inspektoren: Inspektionen der zuständigen Behörden, Flughafeninspektionen, Folgeinspektionen an Flughäfen, „Artikel-15“-Flughafenbesuche (d. h. Kontrollen, ob schwere Mängel unverzüglich behoben wurden), Missionen im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit (EFTA-Überwachungsbehörde, Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), Transport Security Administration (TSA), Kanada usw.) und Bewertungen von Drittländern im Rahmen des One-Stop-Sicherheitssystems.

2. **Sitzungen** zum Thema Luftsicherheitsinspektionen mit nationalen Inspektoren zwecks Schulung und Verbesserung der nationalen Qualitätskontrollen: jährliche Informationssitzung mit nationalen Prüfern (derzeit 89), einschließlich einer gesellschaftlichen Veranstaltung, Schulungssitzung für durch Mitgliedstaaten neu benannte nationale Prüfer, Sitzung einer Arbeitsgruppe für Inspektionen, um legislative Arbeiten voranzutreiben oder die Auslegung von Rechtsvorschriften zu klären.

3. Erneuerung der **Ausrüstung** der Inspektoren (Schutzkleidung, Testobjekte, Tablets, Kameras usw.) und **Schulung**. Inspektoren könnten von externen Organisationen (z. B. dem „European Aviation Security Training Institute“ (EASTI)) angebotene Schulungen im Bereich Luftsicherheit besuchen, die im Katalog der Kommission nicht enthalten sind. Während der Schulung nationaler Prüfer könnte deren Beförderung (z. B. per Bus) erforderlich sein. Im Rahmen einer jährlichen Veranstaltung zur Schulung und Vernetzung aller

Luftsicherheitsinspektoren auf europäischer Ebene kann Catering oder ein Restaurantbesuch erforderlich sein.

Umsetzung

Generaldirektion Mobilität und Verkehr

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung von Klimaschutz und Biodiversität

Entfällt, da der Schwerpunkt der Maßnahme auf den Sicherheitsinspektionen liegt.

5.3. Inspektionen zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr:

Betrag

300 000 EUR

Beschreibung, einschließlich der verfolgten Ziele und erwarteten Ergebnisse

Sowohl gemäß der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 als auch gemäß der Richtlinie 2005/65/EG ist die Kommission gehalten, Inspektionen zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr durchzuführen, um die Einhaltung der Vorschriften durch die Mitgliedstaaten zu überprüfen. Die Kommission muss die Vereinbarung zwischen der GD Mobilität und Verkehr und der US-Küstenwache umsetzen.

Die Kommissionsinspektionen zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr finden seit 2005 statt. Die Inspektionen der Kommission werden von einem kleinen Team von vier Inspektoren für die Gefahrenabwehr im Seeverkehr organisiert und durchgeführt. Jede Inspektionsreise umfasst eine Reihe von Inspektionen durch Teams von mindestens zwei Personen, denen zudem je Inspektion ein Beamter der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sowie im Rahmen des gegenseitigen Vertrauensaufbaus ein nationaler Inspektor angehören.

Inspektionen zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr umfassen: a) nationale Verwaltungen; b) Häfen; c) Hafenanlagen und Schiffe; d) anerkannte Stellen zur Gefahrenabwehr und Unternehmen; e) Weiterverfolgung nationaler Inspektionen und Überprüfungen von Schiffen, die außerhalb der EU unter der Flagge von EU-Mitgliedstaaten fahren. Zur Behebung schwerwiegender Mängel werden auch stichprobenartige Folgeinspektionen geplant.

Die Kommission hat 2013 mit der US-Küstenwache eine Vereinbarung über die gegenseitige Anerkennung von Inspektionen zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr geschlossen. Zu den Anforderungen gehört ein jährlicher Besuch in den jeweiligen Räumlichkeiten (Kommission/US-Küstenwache), um die über die Inspektionsarbeit der jeweils anderen Partei vorliegenden Unterlagen zu prüfen (Desktop-Analyse). Gegenseitige Besuche in Häfen werden ebenfalls jährlich in der EU und in den USA durchgeführt. Da das Team der US-Küstenwache aus mehreren Personen besteht, sollte die Kommission zur Überprüfung der Ergebnisse der US-Seite die gleiche Anzahl von Personen (sowohl aus dem Inspektions- als auch aus dem Politik-Team) entsenden, um die uneingeschränkte Gegenseitigkeit zu gewährleisten. Vertreter der Mitgliedstaaten, die die US-Küstenwache in ihren Häfen empfangen, werden eingeladen, sich der Delegation der Kommissionsbediensteten anzuschließen.

Die Mittel in Höhe von 300 000 EUR decken folgende Ausgaben ab:

1. Inspektionen zur Gefahrenabwehr im Seeverkehr: Dienstreisen von Kommissionsinspektoren und nationalen Inspektoren.
2. Sitzungen mit nationalen Inspektoren zur Verbesserung der nationalen Qualitätskontrollen.
3. Ausbildung von Inspektoren auf hohem Niveau.
4. Ausrüstung, insbesondere für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei Inspektionen.
5. Dienstreisen in die USA im Rahmen der Umsetzung der Vereinbarung mit der US-Küstenwache.

Umsetzung

Generaldirektion Mobilität und Verkehr

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung von Klimaschutz und Biodiversität

Entfällt, da der Schwerpunkt der Maßnahme auf den Sicherheitsinspektionen liegt.