



Brüssel, den 5.4.2024
C(2024) 2058 final

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 5.4.2024

über die Finanzierung von Pilotprojekten und vorbereitenden Maßnahmen im Verkehrsbereich und zur Annahme des Arbeitsprogramms für 2024

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 5.4.2024

über die Finanzierung von Pilotprojekten und vorbereitenden Maßnahmen im Verkehrsbereich und 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 Buchstaben a und b und auf Artikel 110,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Gewährleistung der Durchführung von Pilotprojekten und vorbereitenden Maßnahmen im Verkehrsbereich ist es erforderlich, einen jährlichen Finanzierungsbeschluss anzunehmen, 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 Eigenmittel⁴ zur durchgängigen Berücksichtigung des Klimaschutzes und der biologischen Vielfalt beitragen.
- (4) Nach Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 (im Folgenden „Haushaltsordnung“) wird das Programm im Wege der indirekten Mittelverwaltung durchgeführt.
- (5) 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 Haushaltsordnung

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.

vorgesehenen Maße geschützt werden. Zu diesem Zweck sind die Systeme und Verfahren dieser Stellen und Personen nach Artikel 154 Absatz 4 der Haushaltsordnung⁵ zu bewerten und erforderlichenfalls nach Artikel 154 Absatz 5 der Haushaltsordnung geeigneten Aufsichtsmaßnahmen zu unterziehen, bevor eine Beitragsvereinbarung unterzeichnet werden kann.

- (6) Es ist notwendig, die Zahlung von Verzugszinsen gemäß Artikel 116 Absatz 5 der Haushaltsordnung vorzusehen.
- (7) Im Interesse einer flexiblen Durchführung des Arbeitsprogramms sollten die Änderungen festgelegt werden, die für die Zwecke des Artikels 110 Absatz 5 der Haushaltsordnung nicht als substantiell anzusehen sind —

BESCHLIEßT:

Artikel 1
Arbeitsprogramm 2024

Der jährliche Finanzierungsbeschluss, der das im Anhang beschriebene Jahresarbeitsprogramm für die Durchführung von Pilotprojekten und vorbereitenden Maßnahme im Verkehrsbereich für 2024 darstellt, wird angenommen.

Artikel 2
Beitrag der Union

Der Höchstbeitrag der Union für die Durchführung des Arbeitsprogramms für 2024 beläuft sich auf 11 790 000 EUR. Er wird aus Mitteln finanziert, die unter den folgenden Haushaltslinien des Gesamthaushaltplans der Union eingestellt wurden:

- a) Haushaltslinie PP 02 23 05 — Europäische Stelle für Normen für Flugturbinenkraftstoff und Sicherheitszertifizierung 990 000 EUR (laufend);
- b) Haushaltslinie PP 02 24 02 – Ausbau der grenzüberschreitenden Radverkehrsinfrastruktur 800 000 EUR (neu);
- c) Haushaltslinie PA 02 24 01 – Umweltkennzeichnung für die Luftfahrt II: 3 000 000 EUR (Fortführung der Haushaltslinie PP 02 20 02);
- d) Haushaltslinie PA 02 24 02 – Einrichtung eines „Book-and-Claim“-Systems für nachhaltige Flugkraftstoffe 3 000 000 EUR (neu);
- e) Haushaltslinie PA 02 24 03 – Vorbereitung eines Rechtsrahmens der EU für den Flugbetrieb im oberen Luftraum 2 000 000 EUR (neu);
- f) Haushaltslinie PA 02 24 04 – Plattform für nachhaltige innovative Luftmobilität II 2 000 000 EUR (Fortführung der Haushaltslinie PP 02 22 02);

Die in Absatz 1 Buchstaben a, b, c, d, e und f genannten Haushaltsmittel können auch Verzugszinsen abdecken.

⁵Außer in Fällen gemäß Artikel 154 Absatz 6 der Haushaltsordnung, wonach die Kommission beschließen kann, keine Ex-ante-Bewertung zu verlangen.

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 3 genannt sind oder nach den dort festgelegten Kriterien ausgewählt wurden.

Artikel 4

Flexibilitätsklausel

Änderungen der Mittelzuweisungen für spezifische Maßnahmen, die in der Summe 20 % des in Artikel 2 Absatz 1 dieses Beschlusses festgesetzten Höchstbeitrags der Union nicht überschreiten, gelten als nicht substantiell für die Zwecke des Artikels 110 Absatz 5 der Haushaltsordnung, wenn sie sich nicht wesentlich auf die Art der Maßnahmen und des Ziels 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.

Brüssel, den 5.4.2024

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

DE

ANHANG

Arbeitsprogramm 2024 für Pilotprojekte und vorbereitende Maßnahmen im Verkehrsbereich

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) Auftragsvergabe (direkte Mittelverwaltung) (Nummer 2).
- b) Maßnahmen im Rahmen der indirekten Mittelverwaltung (Nummer 3).

Rechtsgrundlage

Artikel 58 Absatz 2 Buchstaben a und b der 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

Haushaltslinien

PP 02 23 05 — Europäische Stelle für Normen für Flugturbinenkraftstoff und Sicherheitszertifizierung
PP 02 24 02 – Ausbau der grenzüberschreitenden Radverkehrsinfrastruktur
PA 02 24 01 – Umweltkennzeichnung für die Luftfahrt II:
PA 02 24 02 – Einrichtung eines „Book-and-Claim“-Systems für nachhaltige Flugkraftstoffe
PA 02 24 03 – Vorbereitung eines Rechtsrahmens der EU für den Flugbetrieb im oberen Luftraum
PA 02 24 04 – Plattform für nachhaltige innovative Luftmobilität II

Verfolgte Ziele

Die Hauptziele dieses Arbeitsprogramms bestehen darin, Vorschriften für den Aufbau eines nachhaltigen, intelligenten und resilienten Mobilitätssystems zu entwickeln und anzuwenden, indem i) Wahlmöglichkeiten für nachhaltiges Reisen geschaffen werden, ii) Mobilitätsproblemen im städtischen Raum begegnet wird, iii) für Harmonisierung in den Bereichen Zertifizierung, Normung und Kennzeichnung im Luftfahrtsektor gesorgt wird und iv) die rechtlichen Rahmenbedingungen in innovativen Bereichen wie der urbanen Luftmobilität und dem Flugbetrieb im oberen Luftraum vorbereitet werden.

Erwartete Ergebnisse

¹ ABl. L 193 vom 30.7.2018, S. 1.

Mit den Pilotprojekten und den vorbereitenden Maßnahmen 2024 soll die Verkehrspolitik der Union näher an das Ziel des europäischen Grünen Deals herangebracht werden, die Europäische Union bis 2050 CO₂-neutral zu machen. Insbesondere soll das Arbeitsprogramm die Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors, die Digitalisierung der Mobilität und die Entwicklung eines nachhaltigen und zugänglichen Verkehrs fördern.

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. *Auftragsvergabe*

Die globale Mittelausstattung für die Auftragsvergabe im Jahr 2024 beläuft sich auf 800 000 EUR.

Haushaltslinie

PP 02 24 02 – Entwicklung einer grenzüberschreitenden Radverkehrsinfrastruktur

2.1 **Pilotprojekt — Entwicklung einer grenzüberschreitenden Radverkehrsinfrastruktur**

Allgemeine Beschreibung der geplanten Aufträge

Studie

Ziele und erwartete Ergebnisse

Der Radverkehr ist ein zugänglicher Verkehrsträger, mit dem die Überlastung der Straßen verringert und die Luftqualität verbessert werden kann. Mit dem Pilotprojekt sollen Informationen über den derzeitigen Stand der Fahrradinfrastruktur in den Mitgliedstaaten eingeholt werden, um das Ausmaß abzuschätzen, im dem diese ausgebaut werden muss. Mit dieser Maßnahme

- wird eine Methodik für die Erhebung relevanter Daten über den Radverkehr festgelegt;
- werden Daten über i) die Kilometerzahl der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur in den Mitgliedstaaten, ii) die Qualität dieser Infrastruktur, iii) den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr und iv) die Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur im Laufe der Zeit erhoben.

Durchführung

Generaldirektion Mobilität und Verkehr

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung von Klimaschutz und Biodiversität

Diese Maßnahme wird zur Förderung des Radverkehrs beitragen, bei dem es sich um einen emissionsfreien Verkehrsträger handelt, mit dem die Abhängigkeit von fossilen

Brennstoffen verringert und die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors gesenkt werden können.

3. Im Rahmen der indirekten Mittelverwaltung durchgeführte Maßnahmen

Die globale Mittelausstattung für die Durchführung von Maßnahmen im Rahmen der indirekten Mittelverwaltung beläuft sich im Jahr 2024 auf 10 990 000 EUR.

Haushaltslinie

PP 02 23 05 — Europäische Stelle für Normen für Flugturbinenkraftstoff und Sicherheitszertifizierung

3.1 Pilotprojekt – Europäische Stelle für Normen für Flugturbinenkraftstoff und Sicherheitszertifizierung

Durchführende Stelle

Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) ist eine dezentrale Agentur, die unter Artikel 70 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 fällt.

Beschreibung, einschließlich der verfolgten Ziele und erwarteten Ergebnisse

Mit diesem Pilotprojekt sollen die Durchführbarkeit der Einrichtung einer europäischen Stelle für Spezifikationen, Normierung und Zertifizierung im Bereich der Flugkraftstoffe und die damit verbundenen Anforderungen bewertet werden. Im Rahmen der Fortführung eines früheren Pilotprojekts soll untersucht werden, welche Strukturen und Verfahren erforderlich sind, damit die Union über Normen für Flugkraftstoffe und die damit verbundenen Kriterien entscheiden kann. Mit diesem Pilotprojekt

- wird eine Durchführbarkeitsstudie zur Einrichtung einer EU-Stelle für Flugkraftstoffnormen durchgeführt;
- werden mehrere Anwendungsfälle für eine europäische Kraftstoffnorm in Bezug auf Nicht-CO₂-Emissionen aus Flugkraftstoffen definiert und getestet;
- werden mögliche rechtliche Maßnahmen zur Optimierung des Kraftstoffgehalts in Flugkraftstoffen gemäß der Verordnung „ReFuelEU Aviation“ bewertet.

Angesichts der Auswirkungen dieses Pilotprojekts auf die Sicherheit des Luftfahrtsektors wird im Rahmen des Projekts auch die Rolle der EASA bei der Einrichtung einer europäischen Stelle für Normen für Flugturbinenkraftstoff und Sicherheitszertifizierung festgelegt. Die endgültige Entscheidung darüber, ob eine solche Stelle erforderlich ist, trifft die Kommission.

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung von Klimaschutz und Biodiversität

Mit der Schaffung einer europäischen Stelle zur Regelung der Normen für die im Luftfahrtsektor verwendeten Kraftstoffarten werden Innovationen in Bezug auf das Null-Emissions- und das Null-Schadstoff-Ziel gefördert und der Vorschlag für die Verordnung „ReFuelEU Aviation“ im Bereich der Zertifizierung nachhaltiger Flugkraftstoffe untermauert.

Haushaltslinie

PA 02 24 01 – Umweltkennzeichnung für die Luftfahrt II

3.2 Umweltkennzeichnung für die Luftfahrt II

Durchführende Stelle

Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) ist eine dezentrale Agentur, die unter Artikel 70 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 fällt.

Beschreibung, einschließlich der verfolgten Ziele und erwarteten Ergebnisse

In der Verordnung „RefuelEU Aviation“ wurde festgestellt, dass es keine gemeinsamen Methoden, Kriterien und Indikatoren dafür gibt, die von den Luftfahrzeugbetreibern angegebenen Emissionsleistungen von Flügen zu vergleichen. Mit der Verordnung wurden die EASA und die Kommission beauftragt, im Rahmen eines freiwilligen gemeinsamen Umweltzeichens (im Folgenden „Umweltzeichen“) Kriterien und Indikatoren festzulegen, anhand derer die Emissionsleistung der Flüge der betreffenden Luftfahrzeugbetreiber kommuniziert wird.

Mit dem Umweltzeichen für die Luftfahrt sollen die Fluggäste am Ort des Ticketkaufs über die Umweltauswirkungen der jeweiligen Flüge informiert werden, damit sie sich für nachhaltige Reisen entscheiden können und gleichzeitig ein harmonisierter Ansatz im EU-Markt gewährleistet ist.

Die vorbereitende Maßnahme baut auf den Erkenntnissen der EASA für das Pilotprojekt PP 02 20 02 „Umweltkennzeichnung für die Luftfahrt“ auf, in dessen Rahmen Methoden zur Bewertung der externen Effekte von Luftfahrzeugen und deren Betrieb, technische Vorschriften für Kriterien und Kategorien, ein Kennzeichnungsdemonstrationssystem für die grüne Bilanz einzelner Luftfahrzeuge und Luftfahrtunternehmen sowie andere operative Maßnahmen entwickelt wurden. Ziel ist es, die Einführung eines freiwilligen gemeinsamen Umweltzeichens für Luftfahrzeugbetreiber vorzubereiten.

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung von Klimaschutz und Biodiversität

Diese vorbereitende Maßnahme trägt zum Ziel der Klimaneutralität bei, indem sie durch ein Kennzeichnungssystem, das es den Fluggästen ermöglicht, bei der Buchung ihrer Flüge fundierte nachhaltige Entscheidungen zu treffen, für Umwelttransparenz im Luftverkehr sorgt.

Haushaltlinie

PA 02 24 02 – Einrichtung eines „Book-and-Claim“-Systems für nachhaltige Flugkraftstoffe

2.2 Einrichtung eines „Book-and-Claim“-Systems für nachhaltige Flugkraftstoffe

Durchführende Stelle

Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) ist eine dezentrale Agentur, die unter Artikel 70 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 fällt.

Beschreibung, einschließlich der verfolgten Ziele und erwarteten Ergebnisse

In Artikel 15 der Verordnung „RefuelEU Aviation“² ist ein Flexibilitätsmechanismus für verschiedene Arten nachhaltiger Flugkraftstoffe vorgesehen und festgelegt, dass die Kommission bis zum 1. Juli 2024 über diesen Mechanismus Bericht erstatten wird.

Diese vorbereitende Maßnahme umfasst folgende Aspekte:

- Analyse des bestehenden EU-Rechtsrahmens, insbesondere der Verordnung „ReFuelEU Aviation“, der Erneuerbare-Energien-Richtlinie³ und des EU-Emissionshandelssystems⁴, um mögliche Methoden zur Umsetzung eines funktionierenden „Book-and-Claim“-Systems für nachhaltige Flugkraftstoffe auf EU-Ebene zu ermitteln, zu bewerten bzw. solche Methoden auszuarbeiten.
- Analyse i) der Möglichkeiten, den Zugang zu nachhaltigen Flugkraftstoffen für Luftfahrzeugbetreiber, die auf Flughäfen der Union ohne solchen Zugang tätig sind, zu erleichtern, um die vermehrte Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe zu fördern, und ii) möglicher Probleme beim Zugang zu nachhaltigen Flugkraftstoffen während der Flexibilitätsphase und sowie möglicher Auswirkungen der Entwicklung von Buchführungsmechanismen auf die Kosten und den EU-Besitzstand.
- Bewertung der Notwendigkeit, die IT-Architektur für ein System der Rechenschaftspflicht für nachhaltige Flugkraftstoffe zu konzipieren, um die im Rahmen der Erneuerbare-Energien-Richtlinie eingerichtete Unionsdatenbank zu ergänzen, indem Lücken und Komplementaritäten ermittelt werden. Wird im Rahmen der Analyse der Schluss gezogen, dass eine ergänzende IT-Architektur erforderlich ist, so sollte eine Systemgestaltung vorgeschlagen werden, mit der unter anderem Unregelmäßigkeiten und Betrug verhindert werden und dem Risiko der Doppelzählung Rechnung getragen wird.
- Einrichtung und Umsetzung eines virtuellen Buchführungsmechanismus mit Merkmalen eines „Book-and-Claim“-Systems, um einen Vergleich zwischen den auf dem Markt verfügbaren nachhaltigen Flugkraftstoffen sowie Verbesserungen bei deren Verfügbarkeit und Preis zu ermöglichen.
- Einrichtung einer internationalen Fachplattform für Buchführungsmechanismen für nachhaltige Flugkraftstoffe zum Austausch von Informationen, bewährten Verfahren und Erfahrungen mit dem Ziel, Systeme der Rechenschaftspflicht bei der Sicherung der Umweltintegrität nachhaltiger Flugkraftstoffe zu unterstützen und gleichzeitig dem Markt eine kosteneffiziente Weiterentwicklung zu ermöglichen.

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung von Klimaschutz und Biodiversität

Obwohl nachhaltige Flugkraftstoffe das Potenzial haben, den Luftfahrtsektor zu dekarbonisieren, ist ihre Produktion und Integration in die Lieferketten für Flugkraftstoffe nach wie vor gering. Die Einführung eines Buchführungsmechanismus für nachhaltige Flugkraftstoffe wie eines „Book-and-Claim“-Systems, das nicht für Betrug und Doppelzählung anfällig ist, könnte es den Interessenträgern im Luftverkehr ermöglichen, auf sehr kosteneffiziente Weise mit nachhaltigen Flugkraftstoffen zu handeln, während gleichzeitig die Umweltziele der europäischen Dekarbonisierungsstrategie gewahrt würden. Zudem könnte ein solches System Anreize für Betreiber schaffen, über die in der Verordnung „ReFuelEU Aviation“ festgelegten Mindestziele hinauszugehen und die Treibhausgasemissionen des Luftfahrtsektors weiter zu verringern.

² ABl. L, 2023/2405, 31.10.2023.

³ ABl. L, 2023/2413, 31.10.2023.

⁴ ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 134.

Haushaltslinie

PA 02 24 03 – Vorbereitung eines Rechtsrahmens der EU für den Flugbetrieb im oberen Luftraum

3.3 Vorbereitung eines Rechtsrahmens der EU für den Flugbetrieb im oberen Luftraum

Durchführende Stelle

Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) ist eine dezentrale Agentur, die unter Artikel 70 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 fällt.

Beschreibung, einschließlich der verfolgten Ziele und erwarteten Ergebnisse

Diese vorbereitende Maßnahme wird dazu beitragen, i) bessere Kenntnisse über den künftigen Flugbetrieb im oberen Luftraum und dessen Umgebung zu erlangen, ii) künftige Regulierungsinitiativen zum Aufbau eines nützlichen Ökosystems, das die industrielle Entwicklung unterstützt und gleichzeitig die Sicherheits- und Verteidigungsdimension zur Wahrung der Souveränität des europäischen Luftraums einbezieht, vorzubereiten und iii) einen globalen Ansatz im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu schaffen, indem eine starke europäische Position gewährleistet wird.

Die EASA wird der Europäischen Kommission in folgenden Bereichen technische Unterstützung leisten:

- Durchführung wissenschaftlicher Studien über die Bedingungen im oberen Luftraum, die die Flüge beeinflussen und auf die an Bord befindlichen Personen einwirken;
- Unterstützung der industriellen Entwicklung, z. B. durch besondere Zertifizierungsbedingungen und Reallabore;
- Durchführung von rechtlichen und regulatorischen Bewertungen (einschließlich Sicherheits- und Umweltverträglichkeitsprüfungen) und Lückenanalysen;
- Nutzung von Synergien mit anderen EU-Politikbereichen;
- Sicherstellung regionaler und globaler Interoperabilität, hauptsächlich im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation;
- Aufbau von europäischem Know-how und Sensibilisierung.

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung von Klimaschutz und Biodiversität

Bei der Vorbereitung des Rechtsrahmens werden die Umweltauswirkungen (Lärm- und Luftschadstoffemissionen) der neuen Fahrzeugtypen und Betriebsformen untersucht, um die EU-Zertifizierungsnormen weiterzuentwickeln und ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten. Im Rahmen der Maßnahme wird zudem geprüft, welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Auswirkungen der neuen Betriebsformen auf die Flugrouten und die Umweltleistung des derzeitigen Flugverkehrsmanagements so gering wie möglich zu halten.

Haushaltslinie

PA 02 24 04 – Plattform für nachhaltige innovative Luftmobilität II

3.4 Plattform für nachhaltige innovative Luftmobilität II

Durchführende Stelle

Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) ist eine dezentrale Agentur, die unter Artikel 70 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 fällt.

Beschreibung, einschließlich der verfolgten Ziele und erwarteten Ergebnisse

Die nachhaltige innovative Luftmobilität (Innovative Air Mobility, IAM) umfasst Luftfahrzeuge, die von kleinen Drohnen für die Frachtbeförderung bis zu eVTOL-Luftfahrzeugen, d. h. elektrisch angetriebenen Luftfahrzeugen mit senkrechter Start- und Landefähigkeit, die für die Beförderung von Gütern und Personen geeignet sind, reichen.

Mit dieser vorbereitenden Maßnahme wird die Plattform für nachhaltige innovative Luftmobilität „IAM Hub“ ausgebaut, die im Rahmen des früheren Pilotprojekts PP 02 22 02 entwickelt wurde; ihre Funktionen werden im Einklang mit den Rückmeldungen der Interessenträger verbessert. Mit dieser Maßnahme

- werden die Funktionen der Plattform ausgeweitet und die Plattform selbst für weitere Gemeinden und andere Nutzer zugänglich gemacht;
- werden die Synergien zwischen der EASA und den nationalen Luftfahrtbehörden durch eine vermehrte Nutzung der Plattform gesteigert;
- werden die Synergien mit anderen EU-Initiativen wie CIVITAS (City-Vitality-Sustainability) und SESAR-Projekten gesteigert;
- wird die Einhaltung der Vorschriften über Drohnen/eVTOL sowie in Bezug auf Sicherheits-, Umwelt-, Cyber- und Lärmprobleme erleichtert.

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung von Klimaschutz und Biodiversität

Diese vorbereitende Maßnahme trägt zum Ziel des europäischen Grünen Deals bei, die Wirtschaft zu digitalisieren, indem geholfen wird, Lösungen für die urbane Luftmobilität zu finden, und Mobilitätsprobleme für das gesamte funktionale Stadtgebiet angegangen werden, einschließlich Synergien mit Raum-, Energie- und Klimaplänen.