



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 13.6.2023  
C(2023) 3715 final

## **BESCHLUSS DER KOMMISSION**

**vom 13.6.2023**

**über die Finanzierung eines Pilotprojekts im Verkehrsbereich und zur Annahme des Arbeitsprogramms für 2023 sowie zur Änderung des Beschlusses C(2022) 4509 final der Kommission über die Finanzierung von Pilotprojekten und vorbereitenden Maßnahmen im Verkehrsbereich im Jahr 2022**

# BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 13.6.2023

## **über die Finanzierung eines Pilotprojekts im Verkehrsbereich und zur Annahme des Arbeitsprogramms für 2023 sowie zur Änderung des Beschlusses C(2022) 4509 final der Kommission über die Finanzierung von Pilotprojekten und vorbereitenden Maßnahmen im Verkehrsbereich im Jahr 2022**

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. 966/2012<sup>1</sup>, 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 im Verkehrsbereich ist es erforderlich einen jährlichen Finanzierungsbeschluss anzunehmen, der das Jahresarbeitsprogramm für 2023 darstellt. In Artikel 110 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 (im Folgenden „Haushaltsordnung“) sind ausführliche Vorschriften für Finanzierungsbeschlüsse festgelegt.
- (2) Bei der geplanten Unterstützung sind die Bedingungen und Verfahren einzuhalten, die im Rahmen der nach Artikel 215 AEUV erlassenen restriktiven Maßnahmen festgelegt sind<sup>2</sup>.
- (3) Das Arbeitsprogramm sollte im Einklang mit der Mitteilung der Kommission „Der europäische Grüne Deal“ 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 und der biologischen Vielfalt beitragen.
- (4) Am 4. Juli 2022 hat die Europäische Kommission den Beschluss C(2022) 4509 final über die Finanzierung von Pilotprojekten und vorbereitenden Maßnahmen im Verkehrsbereich im Jahr 2022<sup>3</sup> angenommen.

---

<sup>1</sup> ABl. L 193 vom 30.7.2018, S. 1.

<sup>2</sup> Siehe [www.sanctionsmap.eu](http://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.

<sup>3</sup> Beschluss C(2022) 4509 final der Kommission vom 4.7.2022 über die Finanzierung von Pilotprojekten und vorbereitenden Maßnahmen im Verkehrsbereich im Jahr 2022.

- (5) Die Verlängerung des Pilotprojekts „Einheitlicher europäischer Eisenbahnraum – Musterkorridor München–Verona“ wurde mit dem Beschluss C(2022) 4509 angenommen.
- (6) Das Pilotprojekt „Einheitlicher europäischer Eisenbahnraum – Musterkorridor München–Verona“ wird in indirekter Mittelverwaltung gemäß Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe c der Haushaltsordnung anstelle der direkten Mittelverwaltung durch Auftragsvergabe durchgeführt werden. Daher muss der Beschluss C(2022) 4509 geändert werden, um der geänderten Art des Haushaltsvollzugs Rechnung zu tragen.
- (7) Gemäß Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe c der Haushaltsordnung ist die Durchführung des Pilotprojekts „Europäische Stelle für Normen für Flugturbinenkraftstoff und Sicherheitszertifizierung“ im Wege der indirekten Mittelverwaltung durchzuführen.
- (8) 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 vorgesehenen Maße geschützt werden. Zu diesem Zweck sind die Systeme und Verfahren dieser Stellen und Personen nach Artikel 154 Absatz 4 der Haushaltsordnung zu bewerten und erforderlichenfalls nach Artikel 154 Absatz 5 der Haushaltsordnung geeigneten Aufsichtsmaßnahmen zu unterziehen, bevor eine Beitragsvereinbarung unterzeichnet werden kann. Es ist notwendig, die Zahlung von Verzugszinsen gemäß Artikel 116 Absatz 5 der Haushaltsordnung vorzusehen.
- (9) Es ist notwendig, die Zahlung von Verzugszinsen gemäß Artikel 116 Absatz 5 der Haushaltsordnung vorzusehen.
- (10) Im Interesse der Flexibilität bei der Durchführung von Pilotprojekten im Verkehrsbereich sollten Änderungen zugelassen werden, die nicht als substantiell im Sinne des Artikels 110 Absatz 5 der Haushaltsordnung anzusehen sind —

BESCHLIEßT:

*Artikel 1*  
*Arbeitsprogramm*

Der jährliche Finanzierungsbeschluss, der das Jahresarbeitsprogramm für die Durchführung eines Pilotprojekts im Verkehrsbereich für das Jahr 2023 darstellt, wird wie in Anhang I dargelegt angenommen.

*Artikel 2  
Beitrag der Union*

Der Höchstbeitrag der Union für die Durchführung des Pilotprojekts im Verkehrsbereich für 2023 beläuft sich auf 1 000 000 EUR und wird aus Mitteln finanziert, die unter der folgenden Haushaltslinie des Gesamthaushaltsplans der Union eingestellt wurden:

PP 02 23 05 – Pilotprojekt – Europäische Stelle für Normen für Flugturbinenkraftstoff und Sicherheitszertifizierung, 1 000 000 EUR (neues Pilotprojekt)

Die in Absatz 1 genannten Haushaltsmittel können auch Verzugszinsen abdecken.

*Artikel 3  
Art des Haushaltsvollzugs und mit dem Vollzug betraute Stellen oder Personen*

Die Maßnahmen, die nach Maßgabe der Anhänge I und II in indirekter Mittelverwaltung umgesetzt werden, können Stellen oder Personen anvertraut werden, die im Anhang genannt sind oder nach den dort festgelegten Kriterien ausgewählt wurden.

*Artikel 4  
Änderung des Beschlusses C(2022) 4509 der Kommission*

Der Anhang des Beschlusses C(2022) 4509 der Kommission wird gemäß Anhang II des vorliegenden Beschlusses geändert.

*Artikel 5  
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 für die Zwecke des Artikels 110 Absatz 5 der Haushaltsordnung, 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.

Brüssel, den 13.6.2023

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

**DE**

**ANHANG I**

*des*

**BESCHLUSSES DER KOMMISSION**

**über die Finanzierung eines Pilotprojekts im Verkehrsbereich und die Annahme des  
Arbeitsprogramms für 2023**

***1. Einführung***

Ausgehend von den in den Erläuterungen im Haushaltsplan vorgegebenen Zielen sind im vorliegenden Arbeitsprogramm die zu finanzierenden Maßnahmen und die Haushaltsmittel für das Jahr 2023 aufgeschlüsselt nach

- a) Maßnahmen im Rahmen der indirekten Mittelverwaltung

Rechtsgrundlage

Artikel 58 Absatz 2 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. 966/2012<sup>1</sup>

Haushaltslinie

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

Verfolgte Ziele

Pilotprojekte ermöglichen es, einem Projekt Mittel zuzuweisen und so eine politisch relevante neuartige Idee in einem Bereich zu testen, in dem die Union zwar über Zuständigkeiten verfügt, aber kein relevanter Basisrechtsakt vorhanden ist, auf dessen Grundlage die Union Mittel einsetzen könnte.

Erwartete Ergebnisse

---

<sup>1</sup> ABl. L 193 vom 30.7.2018, S. 1.

Pilotprojekte sind experimentelle Tätigkeiten, mit denen die Durchführbarkeit und Nützlichkeit einer neuen Initiative geprüft werden soll.

## **2. In indirekter Mittelverwaltung durchgeführte Maßnahmen**

Die globale Mittelausstattung für die Durchführung von Maßnahmen im Rahmen der indirekten Mittelverwaltung beläuft sich im Jahr 2023 auf 1 000 000 EUR.

### **2.1. Europäische Stelle für Normen für Flugturbinenkraftstoff und Sicherheitszertifizierung**

Durchführungsstelle

Die Europäische Agentur 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

Der Luftfahrtsektor muss den Fokus auf die Verringerung der Klima- und Umweltauswirkungen bestehender und künftiger Flugturbinenkraftstoffe legen, um die im europäischen Grünen Deal und im europäischen Klimagesetz festgelegten Ziele zu erreichen. Die Zusammensetzung dieser Kraftstoffe hat direkte Auswirkungen auf die Menge der entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen und Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen. Diese Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen werden durch fossile Flugturbinenkraftstoffe im Flugkraftstoffgemisch verursacht, die Aromate und Schwefel enthalten. Das Vorhandensein dieser Stoffe im Flugkraftstoffgemisch muss dringend angegangen werden.

Ziel dieses Pilotprojekts ist es, die Durchführbarkeit und die damit verbundenen Anforderungen für die Einrichtung einer EU-Stelle zu bewerten, die die Spezifikation, Normung und Zertifizierung von Flugkraftstoffen sowohl in Bezug auf nachhaltige Flugkraftstoffe als auch auf die Zusammensetzung konventioneller Flugturbinenkraftstoffe vornimmt.

Ziel wäre es, die Mindestschwellen für Aromate und Schwefel zu senken, die Weiterentwicklung von Triebwerkstechnologien zu fördern, den Weg zu ebnen für Düsenflugzeuge, die mit Flugkraftstoff betrieben werden, dem nur nachhaltige Flugkraftstoffe beigemischt sind, und die Zusammenarbeit mit internationalen Luftfahrtgremien und -initiativen anzustreben, um Kohärenz und Harmonisierung auf internationaler Ebene zu gewährleisten und gleichzeitig größere Sicherheits- und Nachhaltigkeitsziele zu fördern.

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.

Beitrag zur durchgängigen Berücksichtigung des Klimaschutzes und der biologischen Vielfalt – Beschreibung, wie diese Maßnahme in qualitativer und quantitativer Hinsicht zur durchgängigen Berücksichtigung des Klimaschutzes und der biologischen Vielfalt beiträgt

Durch die Schaffung einer europäischen Stelle zur Regelung der Normen für die in der Luftfahrt 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.

**DE**

**ANHANG II**

**zur Änderung des Beschlusses C(2022) 4509 final der Kommission über die Finanzierung von Pilotprojekten und vorbereitenden Maßnahmen im Verkehrsbereich im Jahr 2022 [Der zwischen Anführungszeichen stehende nachfolgende Text ersetzt den Anhang des Beschlusses C(2022) 4509 der Kommission und wird anschließend Teil des genannten Beschlusses sein]**

**Der Anhang des Beschlusses C(2022) 4509 wird wie folgt geändert:**

- (1) Der Wortlaut unter Nummer 3.1 ersetzt den Wortlaut von PP 02 21 08 unter Nummer 2.
- (2) Nummer 2 „Finanzhilfen“ wird gestrichen.
- (3) Nummer 3 „Auftragsvergabe“ wird zu Nummer 2.
- (4) Nummer 4 „In indirekter Mittelverwaltung durchgeführte Maßnahmen“ wird zu Nummer 3.

**„ANHANG**

**Arbeitsprogramm 2022 für die Finanzierung von Pilotprojekten und vorbereitenden Maßnahmen im Verkehrsbereich**

**1. Einführung**

Auf der Grundlage der in den Erläuterungen zum Haushalt für das Jahr 2022 beschriebenen Ziele enthält dieses Arbeitsprogramm die Pilotprojekte und die vorbereitenden Maßnahmen, die im Verkehrsbereich finanziert werden sollen, zusammen mit einer Aufschlüsselung der Haushaltsmittel für 2022 wie folgt:

Rechtsgrundlage

Artikel 58 Absatz 2 Buchstaben a und b der Haushaltsordnung

Haushaltlinie

Siehe Nummern 2, 3 und 4.

Verfolgte Ziele

Pilotprojekte und vorbereitende Maßnahmen ermöglichen es, einem Projekt Mittel zuzuweisen und so eine politisch neuartige Idee in einem Bereich zu testen, in dem die Union zwar über Zuständigkeiten verfügt, aber kein einschlägiger Basisrechtsakt vorhanden ist, auf dessen Grundlage die Union Mittel einsetzen könnte.

Erwartete Ergebnisse

Pilotprojekte sind experimentelle Tätigkeiten, deren Ziel darin besteht, optimale Ergebnisse hinsichtlich der Durchführbarkeit und Nützlichkeit einer neuen Initiative zu erzielen.



Vorbereitende Maßnahmen dienen der Vorbereitung von Legislativvorschlägen im Hinblick auf die mögliche Annahme künftiger Maßnahmen.

## 2. Auftragsvergabe

Die globale Mittelausstattung für die Auftragsvergabe im Jahr 2022 beläuft sich auf 4 881 000 EUR.

### 2.1

#### **PP 03 22 03 – Pilotprojekt – Einheitlicher europäischer digitaler Durchsetzungsraum, 990 500 EUR (neues Pilotprojekt)**

Allgemeine Beschreibung der geplanten Aufträge (*Studien/technische Hilfe/Evaluierung/Erhebung/IT/Kommunikationsdienste/Sonstiges*)

Erhebung

Durchführung

Generaldirektion Mobilität und Verkehr

Weitere Angaben

Für den gewerblichen Straßenverkehr in der EU gilt ein umfassender Rechtsrahmen. Diese Vorschriften betreffen soziale, marktbezogene und technische Mindeststandards, die von den Fahrern und Unternehmern sowie in Bezug auf die Fahrzeuge und die Fracht einzuhalten sind. Eine wirksame und effiziente Durchsetzung dieser Unionsvorschriften ist von entscheidender Bedeutung, um die Straßenverkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern, angemessene Arbeitsbedingungen für diejenigen zu gewährleisten, die ihren Lebensunterhalt mit der Beförderung von Gütern oder Personen verdienen, und faire Geschäftsbedingungen für diejenigen zu gewährleisten, die in die Gründung eines Kraftverkehrsunternehmens investieren.

Aufgrund des stetig zunehmenden grenzüberschreitenden Charakters von Beförderungsvorgängen wird die traditionelle Durchsetzung jedoch nun für die gesamte Branche weitgehend als unzureichend, aufwendig und kostspielig betrachtet. Darüber hinaus führt der schwierige Zugang zu Daten über Fahrer, Unternehmer, Fahrzeuge und Fracht zu noch größeren Zwängen für die Durchsetzungsbehörden, auf die im Rahmen des Mobilitätspakets 1 zudem noch umfangreichere Kontrollerfordernisse zukommen. Die COVID-19-Pandemie hat auch die Mängel bei der traditionellen Durchsetzung auf der Grundlage von Warenkontrollen und Dokumenten in Papierform aufgezeigt.

Die Schaffung eines einheitlichen europäischen digitalen Durchsetzungsraums (*Single European Digital Enforcement Area – SEDEA*) macht in einem ersten Schritt zunächst eingehende Tests an Ort und Stelle nötig, um die herkömmlichen stichprobenartigen physischen Kontrollen auf der Straße und auf dem Betriebsgelände nach und nach durch digitale und gezielte Kontrollen zu ersetzen. Mit diesem Pilotprojekt sollen die erforderlichen Daten zur Verfügung gestellt werden, die es der Kommission ermöglichen

würden, in Zukunft eine solide Strategie für die digitale Durchsetzung auszuarbeiten.

Im Rahmen des Projekts wird die Einhaltung des Unionsrechts in drei Aspekten geprüft: Menschen (Fahrer und Unternehmer), Fahrzeuge und Güter. Es wird die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten, der Entsendung, der Kabotage, aller Arten von Bescheinigungen bzw. Lizenzen, etwa der Gemeinschaftslizenz, des Führerscheins, der Fahrerbescheinigung, der Fahrtenschreiberkarten, der technischen Überprüfung von Fahrzeugen, sowie von Gewichten und Abmessungen umfassen, um den für die Überprüfung verantwortlichen Personen schrittweise in Echtzeit Zugang zu diesem umfassenden Datensatz zu verschaffen.

## 2.2

### **PA 02 22 02 – Vorbereitende Maßnahme – EU-Weltraumdaten für autonome Schiffe im Binnenschiffsverkehr, 2 000 000 EUR (neue vorbereitende Maßnahme)**

Allgemeine Beschreibung der geplanten Aufträge (*Studien/technische Hilfe/Evaluierung/Erhebung/IT/Kommunikationsdienste/Sonstiges*)

Studie (einschließlich Erhebungen), Entwicklung von Geräteprototypen, Demonstration

#### Durchführung

Generaldirektion Mobilität und Verkehr

#### Weitere Angaben

Der Binnenschiffsverkehr verändert sich dank neuer Technik, die die Branche sicherer, digitaler und nachhaltiger macht. EU-Weltraumdaten aus Galileo, EGNOS und Copernicus werden wesentliche Voraussetzungen für diesen Wandel sein, denn sie erleichtern die Verfügbarkeit zuverlässiger und belastbarer Ortungsinformationen und harmonisierter Bilder der Fahrwege und der Umwelt, die für einen sicheren und umweltfreundlichen autonomen Schiffsbetrieb benötigt werden. Galileo kann insbesondere durch Authentifizierung und Integrität der Position zu einer weiteren Automatisierung beitragen.

Die vorbereitende Maßnahme befasst sich mit der Ermittlung von Nutzeranforderungen und Problemen im Zusammenhang mit einer sicheren Navigation und einer belastbaren Positionsbestimmung, insbesondere wenn mehrere Betriebsarten (autonome, ferngesteuerte und manuell gesteuerte Schiffe) nebeneinander bestehen; der Analyse technischer und regulatorischer Hindernisse, der industriellen Wertschöpfungskette und neuer Geschäftsmodelle, die entstehen könnten; der Ermittlung möglicher Maßnahmen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene zur Förderung der Geschäftsentwicklung und zur Unterstützung von KMU/Start-ups bei der Bereitstellung weltraumgestützter EU-Lösungen für die Binnenschifffahrt; der Entwicklung von Ausrüstungsprototypen unter Verwendung von Galileo-Unterscheidungsmerkmalen für die Authentifizierung; der Konzeption eines Sicherheitsnachweises mit Copernicus-Bildern zur Festlegung der zu prüfenden Wasserstraßen; der Durchführung von Tests auf ausgewählten

Binnenwasserstraßen zum Nachweis der Durchführbarkeit und des Mehrwerts im Einklang mit den Leitlinien der Kommission für autonome Seeschiffe (MASS) und anderen einschlägigen Leitlinien und Vorschriften auf nationaler und internationaler Ebene; einem Beitrag zu einer neuen Norm für Mindestanforderungen an EU-Weltraumdaten zur Gewährleistung einer sicheren autonomen Schiffsnavigation auf Binnenwasserstraßen zur Unterstützung künftiger Regulierungsinitiativen und einem Beitrag zur Normungsarbeit im Rahmen des CESNI (*Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure*, Europäischer Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt).

### 2.3

#### **PA 02 22 01 – Vorbereitende Maßnahme – Austausch über die Straßenverkehrssicherheit in der EU +, 900 000 EUR (neue vorbereitende Maßnahme)**

Allgemeine Beschreibung der geplanten Aufträge (*Studien/technische Hilfe/Evaluierung/Erhebung/IT/Kommunikationsdienste/Sonstiges*)

Studie, technische Hilfe

#### Durchführung

Generaldirektion Mobilität und Verkehr

#### Weitere Angaben

Über das Programm zum Austausch über die Straßenverkehrssicherheit in der EU + (EURSE) (II) werden die Arbeiten im Zusammenhang mit der Weitergabe von Wissen und bewährten Verfahren des Pilotprojekts konsolidiert, und der Anwendungsbereich wird auf mehr Mitgliedstaaten ausgeweitet. Ein langfristiges Programm gewährleistet eine kontinuierliche gegenseitige Peer-Unterstützung, die sowohl für die Verwirklichung der nationalen als auch der europäischen Ziele zur Verringerung der Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten sowie für eine hohe Sichtbarkeit und Eigenverantwortung für die Straßenverkehrssicherheit in den Mitgliedstaaten von wesentlicher Bedeutung ist. Es bietet auf der Grundlage international bewährter Verfahren neue Instrumente und Lösungen und schafft eine kohärente Partnerschaft zwischen den Ländern. Mit gezielten Maßnahmen zu Schlüsselthemen wird dazu beigetragen, die erhebliche Kluft zwischen den Mitgliedstaaten im Bereich der Straßenverkehrssicherheit zu schließen.

Mit dieser vorbereitenden Maßnahme wird die Zahl der Teilnehmer an dem Projekt für den Austausch über die Straßenverkehrssicherheit in der EU erhöht, und die Teilnehmerländer werden auf der Grundlage ihres Potenzials für erhebliche Verbesserungen bei der Straßenverkehrssicherheit ermittelt. Mit der vorbereitenden Maßnahme wird ein neuer Mechanismus für den Austausch und systematische Folgemaßnahmen geschaffen, damit Fachkräfte in den teilnehmenden Mitgliedstaaten über die erforderlichen Kenntnisse und Instrumente verfügen, um im Einklang mit den nationalen Resilienz- und Aufbauplänen langfristige Reformen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit durchzuführen. Die geplanten Aktivitäten umfassen thematische Online-Workshops, Studienbesuche vor Ort sowie systematische

Folgemaßnahmen und eine Abschlusskonferenz mit dem Ziel des Wissens- und Erfahrungsaustauschs mit einem breiteren Publikum.

2.4

**PP 02 21 05 – Pilotprojekt – Nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum mit Blick auf die Widerstandsfähigkeit gegen COVID-19 und die Unterstützung des Ökotourismus, 990 500 EUR (Verlängerung eines laufenden Pilotprojekts)**

Allgemeine Beschreibung der geplanten Aufträge (*Studien/technische Hilfe/Evaluierung/Erhebung/IT/Kommunikationsdienste/Sonstiges*)

Studie

Durchführung

Generaldirektion Mobilität und Verkehr

Weitere Angaben

Im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals zielt dieses Pilotprojekt darauf ab, bessere Mobilitätsverbindungen in abgelegenen und ländlichen Gebieten sowie den Kapazitätsaufbau zu fördern und gleichzeitig die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern und einen gerechten Übergang für alle zu gewährleisten. Ziel ist es, die barrierefreie Zugänglichkeit für Personen, die sich nur eingeschränkt oder gar nicht mit dem Auto fortbewegen können, wie Frauen, junge und ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und sozial benachteiligte Menschen, zu fördern und nachhaltige Lösungen für die ländliche Bevölkerung bereitzustellen und gleichzeitig der ständig wachsenden Nachfrage nach Ökotourismus im ländlichen Raum nach der Pandemie gerecht zu werden, da immer mehr Familien und Einzelpersonen eine Neuansiedlung in ländlichen Gebieten in Erwägung ziehen.

Der Schwerpunkt dieses erweiterten Pilotprojekts wird weiterhin auf der Verknüpfung der Mobilitätsbedürfnisse mit bereits laufenden Projekten wie „intelligenten Dörfern“ und z. B. dem Projekt SMARTA liegen, wobei besonders auf das Aufschwungpotenzial in ländlichen und abgelegenen Gebieten in der Zeit nach der COVID-19-Pandemie geachtet wird. Es wird untersucht, wie ländliche Gebiete am besten organisiert und ausgebaut werden können, um sie reibungslos und nachhaltig mit den nächstgelegenen städtischen Ballungsräumen sowie mit benachbarten Dörfern zu verbinden.

Das Projekt wird zum Kapazitätsaufbau auf lokaler Ebene beitragen, um die Mobilitätsmaßnahme im Rahmen der langfristigen Zielsetzungen für die ländlichen Gebiete der EU umzusetzen, und dabei ausgehend von den Erfahrungen der Kommission mit städtischen Mobilitätsnetzen ländliche Gemeinden bei der Ermittlung bewährter Verfahren unterstützen.

**3. In indirekter Mittelverwaltung durchgeführte Maßnahmen**

3.1

**PP 02 21 08 – Pilotprojekt – Einheitlicher europäischer Eisenbahnraum — Musterkorridor München–Verona, 790 500 EUR (Verlängerung eines laufenden Pilotprojekts)**

Durchführungsstelle

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

Beschreibung, einschließlich der verfolgten Ziele und erwarteten Ergebnisse

Im Rahmen des Pilotprojekts werden Mängel behoben und Lösungen für die effizienteste Nutzung der Eisenbahninfrastruktur innerhalb des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums im Korridor Skandinavien-Mittelmeer aufgezeigt, wobei dem grenzüberschreitenden Verkehr Rechnung zu tragen ist. Es dient der Wissensgewinnung und wird das Ziehen von Lehren im Hinblick die Fertigstellung des Rhein-Alpen-Korridors zwischen München und Verona ermöglichen. Ausgehend von den in der Brenner-Problemliste der Kommission aufgeführten Hindernissen werden mit dem Projekt Lösungen umgesetzt, um einen nahtlosen Eisenbahnbetrieb ohne technische und zugbetriebsbedingte (Grenz-)Stopp auf der gesamten, fast 500 km langen Strecke, auf der zwei Grenzen überquert werden, und insgesamt eine Verbesserung der Zusammenarbeit beim grenzüberschreitenden Verkehrsmanagement zu gewährleisten.

Die ERA wird Lösungen für die Hindernisse ermitteln, die die Effizienz der gesamten Transportkette beeinträchtigen. Sie kann Logistikanbieter und Spediteure, Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber, Datenanalysten und IT-Spezialisten sowie Regulierungsstellen, insbesondere die nationalen Sicherheitsbehörden der drei beteiligten Mitgliedstaaten (Österreich, Deutschland und Italien), einbeziehen. Das Projekt sollte durch die Zusammenarbeit beim grenzüberschreitenden Verkehrsmanagement zu mehr Effizienz und Wirksamkeit des Eisenbahnbetriebs beitragen.

3.2

**PP 02 22 02 – Pilotprojekt – Umfassendes Handbuch für den Aufbau lokaler Ökosysteme für städtischen Luftverkehr in Europa, 1 590 500 EUR (neues Pilotprojekt)**

Durchführungsstelle

Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA)

Beschreibung

Die EASA wird das Projekt in indirekter Mittelverwaltung durchführen, und zwar gemäß

- Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe c der Haushaltsordnung,
- der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung

einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit und

– Artikel 7 der Rahmenfinanzregelung von 2019<sup>1</sup> gemäß der Finanzregelung der Agentur.

Ziel des Projekts ist es, öffentliche Einrichtungen und private Interessenträger bei der Umsetzung der geltenden EU-Vorschriften zu unterstützen, indem eine interaktive Online-Plattform aufgebaut wird, um die Schaffung von Ökosystemen für städtischen Luftverkehr auf lokaler und regionaler Ebene zu simulieren und zu unterstützen. Im Rahmen des Projekts werden notwendige Aspekte der Flugsicherheit, der Luftsicherheit und des Umweltschutzes in der Zivilluftfahrt berücksichtigt und die geltenden Vorschriften, technischen Normen und Leitlinien sowie die für die erforderlichen Genehmigungen zuständigen Behörden ermittelt.

Die Übertragung an die EASA ist rechtlich machbar und steht im Einklang mit den Bedingungen, die in der Finanzregelung der Agentur sowie in Artikel 7 der Rahmenfinanzregelung von 2019 festgelegt sind.

### 3.3

#### **PA 09 22 01 – Vorbereitende Maßnahme – EU-Clearingstelle für nachhaltige Flugzeugtreibstoffe (SAF), 2 000 000 EUR (neue vorbereitende Maßnahme)**

Durchführungsstelle

Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA)

Beschreibung

Die EASA wird das Projekt in indirekter Mittelverwaltung durchführen, und zwar gemäß

- Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe c der Haushaltsordnung,
- der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit und
- Artikel 7 der Rahmenfinanzregelung von 2019<sup>2</sup> gemäß der Finanzregelung der Agentur.

Diese vorbereitende Maßnahme dient der Unterstützung von Kraftstoffherstellern in der EU, die nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) nach den internationalen Kraftstoffnormen für Verkehrsflugzeuge ASTM D1655 Jet A/Jet A-1, ASTM D7566 und ASTM D4054 zertifizieren lassen möchten, um so Hindernisse zu beseitigen, die einer verstärkten Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe in Europa und weltweit entgegenstehen. Ziel ist es, die EU-Hersteller nachhaltiger Flugkraftstoffe mit der erforderlichen technischen Unterstützung durch das Genehmigungsverfahren zu begleiten. Die vorbereitende Maßnahme umfasst die Festlegung, Validierung und Erprobung des Konzepts, das in Europa umgesetzt werden soll, wofür die erforderlichen europäischen Fähigkeiten und

<sup>1</sup> Delegierte Verordnung (EU) 2019/715 der Kommission vom 18. Dezember 2018 über die Rahmenfinanzregelung für gemäß dem AEUV und dem Euratom-Vertrag geschaffene Einrichtungen nach Artikel 70 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates.

<sup>2</sup> Ebenda.

Instrumente entwickelt werden sollen. Die neue Clearingstelle wird Luftfahrtakteure, Hersteller nachhaltiger Flugkraftstoffe und Regulierungsbehörden einander näherbringen, damit das gemeinsame Ziel der Entwicklung des europäischen Marktes für nachhaltige Flugkraftstoffe erreicht wird.

Die Industriallianz zur Wertschöpfungskette für erneuerbare und kohlenstoffarme Kraftstoffe wird einen Beitrag zur Gestaltung dieser Clearingstelle leisten sowie an der Überwachung der Umsetzung und an der Bewertung der Ergebnisse der vorbereitenden Maßnahme mitwirken.

Die Übertragung an die EASA ist rechtlich machbar und steht im Einklang mit den Bedingungen, die in der Finanzregelung der Agentur sowie in Artikel 7 der Rahmenfinanzregelung von 2019 festgelegt sind.

“