

Amtsblatt der Europäischen Union

L 73



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

66. Jahrgang

10. März 2023

Inhalt

II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

VERORDNUNGEN

- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2023/543 der Kommission vom 9. März 2023 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 686/2012 zur Übertragung der Überprüfung von Wirkstoffen, deren Genehmigung zwischen dem 31. Januar 2029 und dem 1. Oktober 2035 ausläuft, auf die Mitgliedstaaten zum Zweck des Erneuerungsverfahrens ⁽¹⁾** 1

RICHTLINIEN

- ★ **Delegierte Richtlinie (EU) 2023/544 der Kommission vom 16. Dezember 2022 zur Änderung der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich einer Ausnahme für die Verwendung von Blei in Aluminiumlegierungen für Bearbeitungszwecke, in Kupferlegierungen und in bestimmten Batterien ⁽¹⁾** 5

BESCHLÜSSE

- ★ **Beschluss (EU) 2023/545 des Rates vom 7. März 2023 zur Ernennung von drei von der Bundesrepublik Deutschland vorgeschlagenen Mitgliedern und zwei von der Bundesrepublik Deutschland vorgeschlagenen stellvertretenden Mitgliedern des Ausschusses der Regionen** 12
- ★ **Beschluss (EU) 2023/546 des Rates vom 7. März 2023 zur Ernennung eines von der Republik Slowenien vorgeschlagenen Mitglieds und zwei von der Republik Slowenien vorgeschlagenen stellvertretenden Mitgliedern des Ausschusses der Regionen** 14
- ★ **Beschluss (EU) 2023/547 des Rates vom 7. März 2023 zur Ernennung eines von der Italienischen Republik vorgeschlagenen Mitglieds des Ausschusses der Regionen** 16
- ★ **Durchführungsbeschluss (EU) 2023/548 der Kommission vom 6. März 2023 zur Nichterteilung einer Unionszulassung für die Biozidproduktfamilie „UL Hydrogen Peroxide Family 1“ gemäß der Verordnung (EU) Nr. 528/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2023) 1372)** 17

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR.

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

★ Beschluss (EU) 2023/549 der Europäischen Zentralbank vom 6. März 2023 über den Zugang zu bestimmten TARGET-Daten und deren Nutzung und zur Aufhebung des Beschlusses EZB/2010/9 (EZB/2023/3)	19
--	----

EMPFEHLUNGEN

★ Empfehlung (EU) 2023/550 der Kommission vom 8. März 2023 zu den nationalen Unterstützungsprogrammen für die Planung der nachhaltigen städtischen Mobilität (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2023) 1524)	23
--	----

GESCHÄFTS- UND VERFAHRENSORDNUNGEN

★ Beschluss Nr. 2019/1 des regionalen Lenkungsausschusses der Verkehrsgemeinschaft (nach schriftlicher Konsultation) über die Annahme des Haushaltsplans der Verkehrsgemeinschaft für das Jahr 2019 [2023/551]	34
★ Beschluss Nr. 2019/2 des regionalen Lenkungsausschusses der Verkehrsgemeinschaft (nach schriftlicher Konsultation der Mitglieder des regionalen Lenkungsausschusses) über den Direktor/die Direktorin des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft [2023/552]	36
★ Beschluss Nr. 2019/3 des regionalen Lenkungsausschusses der Verkehrsgemeinschaft [2023/553] vom 5. Juni 2019 betreffend	37
★ Beschluss Nr. 2020/2 des regionalen Lenkungsausschusses der Verkehrsgemeinschaft (nach Anhörung der Mitglieder des regionalen Lenkungsausschusses) über den Direktor des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft [2023/554]	38
★ Beschluss Nr. 2020/3 des regionalen Lenkungsausschusses der Verkehrsgemeinschaft (nach Anhörung der Mitglieder des regionalen Lenkungsausschusses) über die stellvertretende Direktorin des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft [2023/555]	39
★ Beschluss Nr. 2020/05 des regionalen Lenkungsausschusses der Verkehrsgemeinschaft über die Regeln für die Erstattung der Kosten von nicht dem Ständigen Sekretariat der Verkehrsgemeinschaft angehörenden Personen, die als Sachverständige zu Sitzungen eingeladen werden [2023/556]	40
★ Beschluss Nr. 2020/7 des regionalen Lenkungsausschusses der Verkehrsgemeinschaft zur Benennung des unabhängigen externen Prüfers für die Durchführung der jährlichen Rechnungsprüfung für das Haushaltsjahr 2019 [2023/557]	44
★ Beschluss Nr. 2020/08 des regionalen Lenkungsausschusses der Verkehrsgemeinschaft über die Einsetzung des Fachausschusses für Gefahrguttransporte [2023/558]	45
★ Beschluss Nr. 01/2021 des regionalen Lenkungsausschusses der Verkehrsgemeinschaft (nach schriftlicher Konsultation) über die Annahme des Haushaltsplans der Verkehrsgemeinschaft für das Jahr 2021 [2023/559]	46
★ Beschluss Nr. 2021/02 des regionalen Lenkungsausschusses der Verkehrsgemeinschaft über die Regeln für die Erstattung der Kosten von nicht dem Ständigen Sekretariat der Verkehrsgemeinschaft angehörenden Personen, die zur Teilnahme an den Sitzungen der Verkehrsgemeinschaft eingeladen werden [2023/560]	48

★ Beschluss Nr. 2021/03 des regionalen Lenkungsausschusses der Verkehrsgemeinschaft über die Regeln für die Erstattung der Kosten des Personals des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft für Reise und Umzug bei Dienstantritt und Ausscheiden aus dem Dienst [2023/561]	54
★ Änderungen der Praktischen Durchführungsbestimmungen zur Verfahrensordnung des Gerichts	58

Berichtigungen

★ Berichtigung des Beschlusses (GASP) 2023/387 des Rates vom 20. Februar 2023 zur Unterstützung eines globalen Berichterstattungsmechanismus über illegale konventionelle Waffen und dazugehörige Munition, um die Gefahr ihrer Umlenkung und ihres illegalen Transfers zu verringern („iTrace V“) (ABl. L 53 vom 21.2.2023)	67
--	----

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/543 DER KOMMISSION

vom 9. März 2023

zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 686/2012 zur Übertragung der Überprüfung von Wirkstoffen, deren Genehmigung zwischen dem 31. Januar 2029 und dem 1. Oktober 2035 ausläuft, auf die Mitgliedstaaten zum Zweck des Erneuerungsverfahrens

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1107/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über das Inverkehrbringen von Pflanzenschutzmitteln und zur Aufhebung der Richtlinien 79/117/EWG und 91/414/EWG des Rates ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 19,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 686/2012 der Kommission ⁽²⁾ wird die Überprüfung von Wirkstoffen zum Zweck des Erneuerungsverfahrens jeweils einem berichterstattenden und einem mitberichterstattenden Mitgliedstaat übertragen. Da für die Überprüfung der Wirkstoffe, deren Genehmigung zwischen dem 31. Januar 2029 und dem 1. Oktober 2035 ausläuft, noch keine berichterstattenden bzw. mitberichterstattenden Mitgliedstaaten benannt wurden, sollte dies nun geschehen.
- (2) Diese Übertragung sollte in einer Weise erfolgen, die eine gleichmäßige Aufteilung der Zuständigkeiten und der Arbeit unter den Mitgliedstaaten gewährleistet.
- (3) Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 686/2012 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (4) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 686/2012 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

⁽¹⁾ ABl. L 309 vom 24.11.2009, S. 1.

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 686/2012 der Kommission vom 26. Juli 2012 zur Übertragung der Überprüfung von Wirkstoffen auf die Mitgliedstaaten zum Zweck des Erneuerungsverfahrens (ABl. L 200 vom 27.7.2012, S. 5).

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 9. März 2023

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

Im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 686/2012 wird folgender Teil E angefügt:

„TEIL E

Übertragung der Überprüfung von Wirkstoffen, deren Genehmigung zwischen dem 31. Januar 2029 und dem 1. Oktober 2035 ausläuft

Wirkstoff	Berichterstattender Mitgliedstaat	Mitberichterstattender Mitgliedstaat
1-Methylcyclopropen	DE	EL
2,4-D	DE	EL
2,4-DB	EL	IE
ABE-IT 56	FR	PT
Acetamiprid	DE	ES
Acibenzolar-S-methyl	ES	BE
<i>Ampelomyces quisqualis</i> Stamm AQ10	SE	NL
<i>Bacillus amyloliquefaciens</i> Stamm FZB24	DE	AT
<i>Bacillus subtilis</i> Stamm IAB/BS03	ES	AT
<i>Beauveria bassiana</i> Stamm 203	DK	NL
<i>Beauveria bassiana</i> Stamm IMI389521	SE	NL
<i>Beauveria bassiana</i> Stamm PPRI 5339	SE	NL
Benzoessäure	HU	CZ
Carfentrazon-ethyl	FR	DE
Carvon	IT	NL
Cerevisan	ES	DE
<i>Clonostachys rosea</i> Stamm J1446	HU	AT
<i>Coniothyrium minitans</i> Stamm CON/M/91-08	AT	EE
COS-OGA	FR	HR
Cyhalofop-butyl	CZ	BE
Cypermethrin	CZ	DE
Dimethenamid-P	BE	DE
Ethofumesat	AT	FI
Fenhexamid	BE	CZ
Eisen(III)-phosphat	PL	DK
Eisendiphosphat	CZ	FR
Flzasulfuron	ES	PL
Florasulam	CZ	FR
Florpyrauxifen-benzyl	FR	IT
Flutianil	DE	EL
Foramsulfuron	FR	SK
Forchlorfenuron	ES	BE

Iodosulfuron	BE	FR
Iprovalicarb	SE	LV
<i>Isaria fumosorosea</i> Stamm Apopka 97	NL	AT
Isoxaflutol	SE	BE
Laminarin	EL	FR
Lavandulylsenecioat	SE	NL
Maleinsäurehydrazid	SI	IT
Mefentrifluconazol	ES	FR
Mesosulfuron	PL	SE
Mesotrion	NL	SK
Metalaxyl-M	DE	EL
Mildes Pepino Mosaic Virus-Isolat VC1	FR	DE
Mildes Pepino Mosaic Virus-Isolat VX1	FR	DE
<i>Pasteuria nishizawae</i> Pn1	NL	DK
<i>Pepino mosaic</i> Virus Stamm CH2 Isolat 1906	FI	BE
Pethoxamid	AT	FR
<i>Phlebiopsis gigantea</i> Stamm FOC PG 410.3	EE	FI
<i>Phlebiopsis gigantea</i> Stamm VRA 1835	EE	FI
<i>Phlebiopsis gigantea</i> Stamm VRA 1984	EE	FI
Picolinafen	LT	IT
Propoxycarbazon	SE	BE
Pyraflufen-ethyl	DE	FR
Pyridat	AT	DE
Pyriproxyfen	ES	BE
<i>Saccharomyces cerevisiae</i> Stamm LAS02	EL	AT
Silthiofam	NL	IE
Natriumhydrogencarbonat	AT	FR
Sulfosulfuron	IE	SE
Thiabendazol	NO	ES
Thifensulfuron-methyl	FR	DK
Tolclofos-Methyl	FI	SE
Tribenuron	FR	SE
<i>Trichoderma atroviride</i> Stamm SC1	SI	NL
Trifloxystrobin	HR	DE
<i>Verticillium albo-atrum</i> Stamm WCS850	NL	SE
Zoxamid	BE	PL“

RICHTLINIEN

DELEGIERTE RICHTLINIE (EU) 2023/544 DER KOMMISSION

vom 16. Dezember 2022

zur Änderung der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich einer Ausnahme für die Verwendung von Blei in Aluminiumlegierungen für Bearbeitungszwecke, in Kupferlegierungen und in bestimmten Batterien

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2000/53/EG stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass Werkstoffe und Bauteile von Fahrzeugen, die nach dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebracht werden, kein Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertiges Chrom enthalten.
- (2) In Anhang II der Richtlinie 2000/53/EG sind die Werkstoffe und Bauteile aufgeführt, die von dem Verbot gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a derselben Richtlinie ausgenommen sind.
- (3) Die Kommission hat die Ausnahme gemäß Anhang II Eintrag 2c i) der Richtlinie 2000/53/EG für Aluminiumlegierungen für Bearbeitungszwecke im Hinblick auf den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt bewertet. Die Bewertung ergab, dass geeignete Alternativen verfügbar sind, dass aber ein Übergangszeitraum erforderlich ist, um die Verwendung von Blei in allen Werkstoffen und Bauteilen, die unter diese Ausnahme fallen, zu ersetzen. Die Verwendung von Blei in den betreffenden Werkstoffen und Bauteilen, einschließlich Blei in Aluminiumknetlegierungen, könnte bis Ende 2027 auslaufen. Daher sollte eine Frist für das Auslaufen dieser Ausnahme festgesetzt werden.
- (4) Die Kommission hat die Ausnahme gemäß Anhang II Eintrag 3 der Richtlinie 2000/53/EG für Kupferlegierungen im Hinblick auf den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt bewertet. Die Bewertung ergab, dass es weiterhin keine geeigneten Alternativen zur Verwendung von Blei in den Werkstoffen und Bauteilen, die unter diese Ausnahme fallen, gibt. In Anbetracht der bei der Entwicklung von Ersatzstoffen für Blei in den betreffenden Werkstoffen und Bauteilen erzielten Fortschritte sollte ein Datum für eine erneute Überprüfung dieser Ausnahme festgesetzt werden.
- (5) Die Kommission hat die Ausnahme gemäß Anhang II Eintrag 5b der Richtlinie 2000/53/EG für Blei in Batterien für nicht unter Eintrag 5a (Batterien in Hochspannungssystemen) desselben Anhangs fallende Batterieanwendungen im Hinblick auf den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt bewertet. Die Bewertung ergab, dass die Verwendung von Blei in Batterien für nicht unter Anhang II Eintrag 5a der Richtlinie 2000/53/EG fallende Batterieanwendungen bei einigen Anwendungen vermieden werden kann, nicht aber bei Batterien in 12-Volt-Anwendungen. Um einen kohärenten Regulierungsrahmen für Batterien zu gewährleisten, einschließlich Batterien, die nicht unter die Ausnahme gemäß Anhang II Eintrag 5a der Richtlinie 2000/53/EG fallen und auch nicht in 12-Volt-Anwendungen eingesetzt werden, sollte der Eintrag 5b durch die beiden separaten Einträge 5b i) und 5b ii) ersetzt werden.

⁽¹⁾ ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34.

- (6) In Eintrag 5b i) sollte für die Verwendung von Blei in Batterien, die in 12-Volt-Anwendungen und in Batterien, die in 24-Volt-Anwendungen in Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne von Artikel 3 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ eingesetzt werden eine Ausnahme vorgesehen werden. In Anbetracht der bei der Entwicklung von Ersatzstoffen für die Verwendung von Blei in den betreffenden Batterien erzielten Fortschritte sollte ein Datum für die Überprüfung dieser Ausnahmen festgesetzt werden.
- (7) In Eintrag 5b ii) sollte eine Ausnahme für die Verwendung von Blei in Batterien für sonstige Batterieanwendungen vorgesehen werden, die weder unter Anhang II Eintrag 5a, noch unter Anhang II Eintrag 5b i) der Richtlinie 2000/53/EG fallen. Die Bewertung ergab, dass bleihaltige Batterien für diese Anwendungen in Anbetracht der Fortschritte, die bei der Entwicklung von Ersatzstoffen für die Verwendung von Blei in Batterien für solche Anwendungen erzielt wurden, vermeidbar sind. Deshalb sollte eine Frist für das Auslaufen dieser Ausnahme festgesetzt werden, die das Auslaufen der Verwendung von Blei in den betreffenden Batterien ermöglicht.
- (8) Die Richtlinie 2000/53/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang II der Richtlinie 2000/53/EG erhält die Fassung des Anhangs der vorliegenden Richtlinie.

Artikel 2

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 1. Juni 2023 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

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

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 16. Dezember 2022

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

⁽²⁾ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

ANHANG

„ANHANG II

Von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a ausgenommene Werkstoffe und Bauteile

Ein Höchstkonzentrationswert von bis zu 0,1 Gewichtsprozent Blei, sechswertigem Chrom und Quecksilber je homogenem Werkstoff und bis zu 0,01 Gewichtsprozent Cadmium je homogenem Werkstoff wird toleriert.

Nach dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebrachte Ersatzteile (ausgenommen Auswuchtgewichte, Kohlebürsten für Elektromotoren und Bremsbeläge), die für vor dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebrachte Fahrzeuge verwendet werden, sind von den Bestimmungen des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2000/53/EG ausgenommen.

Werkstoffe und Bauteile	Anwendungsbereich und Ablauffrist der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder kenntlich zu machen gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer iv
<i>Blei als Bestandteil einer Legierung</i>		
1a. Stahl für Bearbeitungszwecke und als Stückgut feuerverzinkte Stahlbauteile mit einem Bleianteil von bis zu 0,35 Gewichtsprozent		
1b. Kontinuierlich verzinktes Stahlblech mit einem Bleianteil von bis zu 0,35 Gewichtsprozent	Vor dem 1. Januar 2016 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	
2a. Aluminium für Bearbeitungszwecke mit einem Bleianteil von bis zu 2 Gewichtsprozent	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2005 in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge	
2b. Aluminium mit einem Bleianteil von bis zu 1,5 Gewichtsprozent	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2008 in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge	
2c. i) Aluminiumlegierungen für Bearbeitungszwecke mit einem Bleianteil von bis zu 0,4 Gewichtsprozent	Vor dem 1. Januar 2028 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	
2c. ii) Nicht unter Eintrag 2c. i) fallende Aluminiumlegierungen mit einem Bleianteil von bis zu 0,4 Gewichtsprozent (*)	(1)	
3. Kupferlegierungen mit einem Bleianteil von bis zu 4 Gewichtsprozent	(2)	
4a. Lagerschalen und Buchsen	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2008 in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge	
4b. Lagerschalen und Buchsen in Motoren, Getrieben und Kompressoren für Klimaanlage	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2011 in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge	
<i>Blei und Bleiverbindungen in Bauteilen</i>		
5a. Blei in Batterien, die in Hochspannungssystemen (*) eingesetzt werden, die nur für den Antrieb in Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 verwendet werden	Vor dem 1. Januar 2019 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X

5b. i) Blei in Batterien, 1. die in 12-Volt-Anwendungen eingesetzt werden, 2. die in 24-Volt-Anwendungen in Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne von Artikel 3 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ eingesetzt werden	⁽²⁾	X
5b ii) Blei in Batterien, die in Anwendungen eingesetzt werden, die nicht unter Eintrag 5a oder 5b i) fallen	Vor dem 1. Januar 2024 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X
6. Schwingungsdämpfer	Vor dem 1. Januar 2016 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X
7a. Vulkanisierungsmittel und Stabilisatoren für Elastomere in Brems- und Kraftstoffschläuchen, Belüftungsschläuchen, in elastomer-/metallhaltigen Teilen der Fahrzeuggestelle und Motorblöcken.	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2005 in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge	
7b. Vulkanisierungsmittel und Stabilisatoren für Elastomere in Brems- und Kraftstoffschläuchen, Belüftungsschläuchen, in elastomer-/metallhaltigen Teilen der Fahrzeuggestelle und Motorblöcken mit einem Bleianteil von bis zu 0,5 Gewichtsprozent.	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2006 in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge	
7c. Bindemittel für Elastomere in Anwendungen der Kraftübertragung mit einem Bleianteil von bis zu 0,5 Gewichtsprozent	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2009 in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge	
8a. Blei in Lötmitteln zur Befestigung elektrischer und elektronischer Bauteile auf elektronischen Leiterplatten und Blei in Beschichtungen von Anschlüssen von anderen Bauteilen als Aluminium-Elektrolytkondensatoren, auf Bauteilanschlussstiften und auf elektronischen Leiterplatten	Vor dem 1. Januar 2016 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X ⁽³⁾
8b. Blei in Lötmitteln in anderen elektrischen Anwendungen als auf elektronischen Leiterplatten oder auf Glas	Vor dem 1. Januar 2011 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X ⁽³⁾
8c. Blei in der Beschichtung von Anschlüssen von Aluminium-Elektrolytkondensatoren	Vor dem 1. Januar 2013 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X ⁽³⁾
8d. Blei in Lötmitteln zum Löten auf Glas in Luftmassenmessern	Vor dem 1. Januar 2015 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X ⁽³⁾
8e. Blei in hochschmelzenden Loten (d. h. Lötlegierungen auf Bleibasis mit einem Bleianteil von mindestens 85 Gewichtsprozent)	⁽¹⁾	X ⁽³⁾

⁽¹⁾ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

8f. i) Blei in Einpressteckverbindern (z. B. Compliant-Pin-Technik)	Vor dem 1. Januar 2017 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X ⁽⁵⁾
8f. ii) Blei in Einpressteckverbindern (z. B. Compliant-Pin-Technik) außer im Steckbereich der Fahrzeugkabelbaum-Steckverbinder	Vor dem 1. Januar 2024 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X ⁽⁵⁾
8g. i) Blei in Lötmitteln zum Herstellen einer stabilen elektrischen Verbindung zwischen dem Halbleiterchip und dem Träger in integrierten Flip-Chip-Baugruppen	Vor dem 1. Oktober 2022 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X ⁽⁵⁾
8g. ii) Blei in Lötmitteln zum Herstellen einer stabilen elektrischen Verbindung zwischen dem Halbleiterchip und dem Träger in integrierten Flip-Chip-Baugruppen, wenn diese elektrische Verbindung aus Folgendem besteht: 1. einem Halbleiter-Technologieknoten von 90 nm oder mehr; 2. einem einzelnen Chip mit einer Größe von 300 mm ² oder mehr in jeglichem Halbleiter-Technologieknoten; 3. gestapelten Chipbaugruppen mit einer Chipgröße von 300 mm ² oder mehr oder Silizium-Interposern mit einer Größe von 300 mm ² oder mehr.	⁽¹⁾ Seit dem 1. Oktober 2022 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X ⁽⁵⁾
8h. Blei in Lötmitteln zur Befestigung von Wärmeverteilern an Kühlkörpern in Halbleitermodulen mit einer Chipgröße von mindestens 1 cm ² Projektionsfläche und einer Nennstromdichte von mindestens 1 A/mm ² Siliziumchipfläche	Vor dem 1. Januar 2016 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X ⁽⁵⁾
8i. Blei in Lötmitteln in elektrischen Anwendungen auf Glas, ausgenommen zum Löten in Verbundglas	Vor dem 1. Januar 2016 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X ⁽⁵⁾
8j. Blei in Lötmitteln zum Löten von Verbundglas	Vor dem 1. Januar 2020 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X ⁽⁵⁾
8k. Löten von Heizanwendungen mit 0,5 A oder mehr Heizstrom je Lötverbindung auf Einfachverbundglas mit einer Stärke von maximal 2,1 mm. Diese Ausnahme gilt nicht für das Löten auf im Zwischenpolymer eingebettete Kontakte.	Vor dem 1. Januar 2024 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X ⁽⁵⁾
9. Ventilsitze	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2003 entwickelte Motortypen	

10a. Elektrische und elektronische Bauteile, die Blei gebunden in Glas oder Keramik, in einer Glas- oder Keramik-Matrix, in einem Glaskeramikwerkstoff oder in einer Glaskeramik-Matrix enthalten. Diese Ausnahme umfasst nicht die Verwendung von Blei in i) Glas in Glühlampen und der Glasur von Zündkerzen, ii) dielektrischen Keramikwerkstoffen von unter 10b, 10c und 10d aufgeführten Bauteilen.		X ⁽⁶⁾ (für andere als piezoelektrische Bauteile in Motoren)
10b. Blei in PZT-basierten dielektrischen Keramikwerkstoffen in Kondensatoren, die Teil integrierter Schaltkreise oder diskreter Halbleiter sind		
10c. Blei in dielektrischen Keramikwerkstoffen in Kondensatoren für eine Nennspannung von weniger als 125 V AC oder 250 V DC	Vor dem 1. Januar 2016 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	
10d. Blei in dielektrischen Keramikwerkstoffen von Kondensatoren, die bei den Sensoren von Ultraschallsystemen temperaturbedingte Abweichungen ausgleichen	Vor dem 1. Januar 2017 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	
11. Pyrotechnische Auslösegeräte	Vor dem 1. Juli 2006 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	
12. Bleihaltige thermoelektrische Werkstoffe in elektrischen Fahrzeuganwendungen zur Senkung des CO ₂ -Ausstoßes durch Abgaswärmerückgewinnung	Vor dem 1. Januar 2019 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X

Sechswertiges Chrom

13a. Korrosionsschutzschichten	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2007 in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge	
13b. Korrosionsschutzschichten für Schrauben und Muttern zur Befestigung von Teilen des Fahrzeuggestells	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2008 in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge	
14. Sechswertiges Chrom als Korrosionsschutzmittel des Kohlenstoffstahl-Kühlsystems in Absorptionskühlschränken bis zu einem Anteil von 0,75 Gewichtsprozent im Kältemittel: a) für den Betrieb (vollständig oder teilweise) mit einem elektrischen Heizgerät mit einer durchschnittlichen elektrischen Nutzleistungsaufnahme von < 75 W unter konstanten Betriebsbedingungen; b) für den Betrieb (vollständig oder teilweise) mit einem elektrischen Heizgerät mit einer durchschnittlichen elektrischen Nutzleistungsaufnahme von ≥ 75 W unter konstanten Betriebsbedingungen; c) für den vollständigen Betrieb mit einem nichtelektrischen Wärmegenerator.	Für a): Vor dem 1. Januar 2020 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge Für b): Vor dem 1. Januar 2026 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X

Quecksilber

15a. Entladungslampen für Scheinwerfer	Vor dem 1. Juli 2012 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X
15b. Leuchtstoffröhren in Instrumententafelanzeigen	Vor dem 1. Juli 2012 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X

Cadmium

16. Batterien für Elektrofahrzeuge	Als Ersatzteile für vor dem 31. Dezember 2008 in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge	
------------------------------------	--	--

Erläuterungen zur Tabelle:

- (¹) Diese Ausnahme wird 2024 überprüft.
- (²) Gilt für Aluminiumlegierungen, soweit das Blei nicht absichtlich hinzugefügt wurde, sondern aufgrund der Verwendung von recyceltem Aluminium vorhanden ist.
- (³) Diese Ausnahme wird 2025 überprüft.
- (⁴) Systeme mit einer Spannung von > 75 V DC gemäß Artikel 1 der Richtlinie 2014/35/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung elektrischer Betriebsmittel zur Verwendung innerhalb bestimmter Spannungsgrenzen auf dem Markt (ABl. L 96 vom 29.3.2014, S. 357).
- (⁵) Demontage, wenn im Zusammenhang mit Eintrag 10a ein durchschnittlicher Schwellenwert von 60 Gramm pro Fahrzeug überschritten wird. Elektronische Geräte, die nicht vom Hersteller bei der Fertigung installiert werden, sind von der Anwendung dieser Klausel ausgenommen.
- (⁶) Demontage, wenn im Zusammenhang mit den Einträgen 8a bis 8k ein durchschnittlicher Schwellenwert von 60 Gramm pro Fahrzeug überschritten wird. Elektronische Geräte, die nicht vom Hersteller bei der Fertigung installiert werden, sind von der Anwendung dieser Klausel ausgenommen.“
-

BESCHLÜSSE

BESCHLUSS (EU) 2023/545 DES RATES

vom 7. März 2023

zur Ernennung von drei von der Bundesrepublik Deutschland vorgeschlagenen Mitgliedern und zwei von der Bundesrepublik Deutschland vorgeschlagenen stellvertretenden Mitgliedern des Ausschusses der Regionen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 305,

gestützt auf den Beschluss (EU) 2019/852 des Rates vom 21. Mai 2019 über die Zusammensetzung des Ausschusses der Regionen ⁽¹⁾,

auf Vorschlag der deutschen Regierung,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 300 Absatz 3 des Vertrags setzt sich der Ausschuss der Regionen aus Vertretern der regionalen und lokalen Gebietskörperschaften zusammen, die entweder ein auf Wahlen beruhendes Mandat in einer regionalen oder lokalen Gebietskörperschaft innehaben oder gegenüber einer gewählten Versammlung politisch verantwortlich sind.
- (2) Am 10. Dezember 2019 hat der Rat den Beschluss (EU) 2019/2157 ⁽²⁾ zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2020 bis zum 25. Januar 2025 angenommen. Am 25. November 2021 hat der Rat den Beschluss (EU) 2021/2112 ⁽³⁾ zur Ernennung eines von der Bundesrepublik Deutschland vorgeschlagenen stellvertretenden Mitglieds des Ausschusses der Regionen angenommen.
- (3) Infolge des Ablaufs des nationalen Mandats, auf dessen Grundlage Frau Birgit HONÉ zur Ernennung vorgeschlagen worden war, und infolge des Ausscheidens von Herrn Franz RIEGER und von Herrn Bernd Claus VOß sind die Sitze von drei Mitgliedern des Ausschusses der Regionen frei geworden.
- (4) Infolge des Ablaufs der nationalen Mandate, auf deren Grundlage Herr Claus Christian CLAUSSEN und Herr Clemens LAMMERSKITTEN zur Ernennung vorgeschlagen worden waren, sind die Sitze von zwei stellvertretenden Mitgliedern des Ausschusses der Regionen frei geworden.
- (5) Die deutsche Regierung hat die folgenden Vertreter regionaler Gebietskörperschaften, die ein auf Wahlen beruhendes Mandat in einer regionalen Gebietskörperschaft innehaben oder gegenüber einer gewählten Versammlung politisch verantwortlich sind, als Mitglieder des Ausschusses der Regionen für die verbleibende Amtszeit, d. h. bis zum 25. Januar 2025, vorgeschlagen: Herrn Alex DOROW, *Mitglied des Bayerischen Landtags*, Frau Erika VON KALBEN, *Mitglied des Schleswig-Holsteinischen Landtages*, und Herrn Matthias WUNDERLING-WEILBIER, *Staatssekretär für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung, Niedersächsisches Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung*.

⁽¹⁾ ABl. L 139 vom 27.5.2019, S. 13.

⁽²⁾ Beschluss (EU) 2019/2157 des Rates vom 10. Dezember 2019 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2020 bis zum 25. Januar 2025 (ABl. L 327 vom 17.12.2019, S. 78).

⁽³⁾ Beschluss (EU) 2021/2112 des Rates vom 25. November 2021 zur Ernennung eines von der Bundesrepublik Deutschland vorgeschlagenen stellvertretenden Mitglieds des Ausschusses der Regionen (ABl. L 429 vom 1.12.2021, S. 151).

- (6) Die deutsche Regierung hat die folgenden Vertreter regionaler oder lokaler Gebietskörperschaften, die ein auf Wahlen beruhendes Mandat in einer lokalen Gebietskörperschaft innehaben oder gegenüber einer gewählten Versammlung politisch verantwortlich sind, als stellvertretende Mitglieder des Ausschusses der Regionen für die verbleibende Amtszeit, d. h. bis zum 25. Januar 2025, vorgeschlagen: Frau Anna KEBSCHULL, *Landrätin des Landkreises Osnabrück*, und Herrn Werner SCHWARZ, *Minister für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz des Landes Schleswig-Holstein* —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die folgenden Vertreter regionaler oder lokaler Gebietskörperschaften, die ein auf Wahlen beruhendes Mandat innehaben oder gegenüber einer gewählten Versammlung politisch verantwortlich sind, werden im Ausschuss der Regionen für die verbleibende Amtszeit, d. h. bis zum 25. Januar 2025, ernannt

a) zu Mitgliedern:

- Herr Alex DOROW, *Mitglied des Bayerischen Landtags*,
- Frau Erika VON KALBEN, *Mitglied des Schleswig-Holsteinischen Landtages*,
- Herr Matthias WUNDERLING-WEILBIER, *Staatssekretär für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung, Niedersächsisches Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung*,

und

b) zu stellvertretenden Mitgliedern:

- Frau Anna KEBSCHULL, *Landrätin des Landkreises Osnabrück*,
- Herr Werner SCHWARZ, *Minister für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz des Landes Schleswig-Holstein*.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 7. März 2023.

Im Namen des Rates
Die Präsidentin
L. EDHOLM

BESCHLUSS (EU) 2023/546 DES RATES**vom 7. März 2023****zur Ernennung eines von der Republik Slowenien vorgeschlagenen Mitglieds und zwei von der Republik Slowenien vorgeschlagenen stellvertretenden Mitgliedern des Ausschusses der Regionen**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 305,

gestützt auf den Beschluss (EU) 2019/852 des Rates vom 21. Mai 2019 über die Zusammensetzung des Ausschusses der Regionen ⁽¹⁾,

auf Vorschlag der slowenischen Regierung,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 300 Absatz 3 des Vertrags setzt sich der Ausschuss der Regionen aus Vertretern der regionalen und lokalen Gebietskörperschaften zusammen, die entweder ein auf Wahlen beruhendes Mandat in einer regionalen oder lokalen Gebietskörperschaft innehaben oder gegenüber einer gewählten Versammlung politisch verantwortlich sind.
- (2) Am 10. Dezember 2019 hat der Rat den Beschluss (EU) 2019/2157 ⁽²⁾ zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2020 bis zum 25. Januar 2025 angenommen.
- (3) Infolge des Ablaufs des nationalen Mandats, auf dessen Grundlage Frau Jasna GABRIČ zur Ernennung vorgeschlagen worden war, ist der Sitz eines Mitglieds des Ausschusses der Regionen frei geworden.
- (4) Infolge der Ernennung von Herrn Tine RADINJA und Herrn Tomaž ROŽEN zu Mitgliedern des Ausschusses der Regionen durch den Beschluss (EU) 2022/1678 des Rates ⁽³⁾ sind die Sitze von zwei stellvertretenden Mitgliedern frei geworden.
- (5) Die slowenische Regierung hat Frau Jasna GABRIČ, Vertreterin einer lokalen Gebietskörperschaft, die ein auf Wahlen beruhendes Mandat in einer lokalen Gebietskörperschaft innehat, *članica občinskega sveta, Občina Trbovlje* (Mitglied des Stadtrates von Trbovlje), auf der Grundlage eines anderen auf Wahlen beruhenden Mandats als Mitglied des Ausschusses der Regionen für die verbleibende Amtszeit, d. h. bis zum 25. Januar 2025, vorgeschlagen.
- (6) Die slowenische Regierung hat die folgenden Vertreter lokaler Gebietskörperschaften, die ein auf Wahlen beruhendes Mandat in einer lokalen Gebietskörperschaft innehaben, als stellvertretende Mitglieder des Ausschusses der Regionen für die verbleibende Amtszeit, d. h. bis zum 25. Januar 2025, vorgeschlagen: Herrn Marko DIACI, *župan, Občina Šentjur* (Bürgermeister der Gemeinde Šentjur), und Herrn Nejc SMOLE, *župan, Občina Medvode* (Bürgermeister der Gemeinde Medvode) —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die folgenden Vertreter lokaler Gebietskörperschaften, die ein auf Wahlen beruhendes Mandat innehaben, werden im Ausschuss der Regionen für die verbleibende Amtszeit, d. h. bis zum 25. Januar 2025, ernannt

a) zum Mitglied:

— Frau Jasna GABRIČ, *članica občinskega sveta, Občina Trbovlje* (Mitglied des Stadtrates von Trbovlje) (Mandatsänderung),⁽¹⁾ ABl. L 139 vom 27.5.2019, S. 13.⁽²⁾ Beschluss (EU) 2019/2157 des Rates vom 10. Dezember 2019 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2020 bis zum 25. Januar 2025 (ABl. L 327 vom 17.12.2019, S. 78).⁽³⁾ Beschluss (EU) 2022/1678 des Rates vom 26. September 2022 zur Ernennung von zwei von der Republik Slowenien vorgeschlagenen Mitgliedern des Ausschusses der Regionen (ABl. L 252 vom 30.9.2022, S. 70).

und

b) zu stellvertretenden Mitgliedern:

- Herr Marko DIACI, *župan, Občina Šentjur* (Bürgermeister der Gemeinde Sentjur),
- Herr Nejc SMOLE, *župan, Občina Medvode* (Bürgermeister der Gemeinde Medvode).

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 7. März 2023.

Im Namen des Rates
Die Präsidentin
L. EDHOLM

BESCHLUSS (EU) 2023/547 DES RATES**vom 7. März 2023****zur Ernennung eines von der Italienischen Republik vorgeschlagenen Mitglieds des Ausschusses der Regionen**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 305,

gestützt auf den Beschluss (EU) 2019/852 des Rates vom 21. Mai 2019 über die Zusammensetzung des Ausschusses der Regionen ⁽¹⁾,

auf Vorschlag der italienischen Regierung,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 300 Absatz 3 des Vertrags setzt sich der Ausschuss der Regionen aus Vertretern der regionalen und lokalen Gebietskörperschaften zusammen, die entweder ein auf Wahlen beruhendes Mandat in einer regionalen oder lokalen Gebietskörperschaft innehaben oder gegenüber einer gewählten Versammlung politisch verantwortlich sind.
- (2) Der Rat hat am 20. Januar 2020 den Beschluss (EU) 2020/102 ⁽²⁾ zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2020 bis zum 25. Januar 2025 angenommen.
- (3) Infolge des Ablaufs des nationalen Mandats, auf dessen Grundlage Herr Nicola IRTO zur Ernennung vorgeschlagen worden war, ist der Sitz eines Mitglieds des Ausschusses der Regionen frei geworden.
- (4) Die italienische Regierung hat Herrn Antonio MAZZEO, Vertreter einer regionalen Gebietskörperschaft, der ein auf Wahlen beruhendes Mandat in einer regionalen Gebietskörperschaft innehat, *Presidente del Consiglio regionale e Consigliere della Regione Toscana* (Präsident und Mitglied des Regionalrats der Toskana), als Mitglied des Ausschusses der Regionen für die verbleibende Amtszeit, d. h. bis zum 25. Januar 2025, vorgeschlagen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Herr Antonio MAZZEO, Vertreter einer regionalen Gebietskörperschaft, der ein auf Wahlen beruhendes Mandat in einer regionalen Gebietskörperschaft innehat, *Presidente del Consiglio regionale e Consigliere della Regione Toscana* (Präsident und Mitglied des Regionalrats der Toskana) wird für die verbleibende Amtszeit, d. h. bis zum 25. Januar 2025, zum Mitglied des Ausschusses der Regionen ernannt.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 7. März 2023.

Im Namen des Rates
Die Präsidentin
L. EDHOLM

⁽¹⁾ ABl. L 139 vom 27.5.2019, S. 13.

⁽²⁾ Beschluss (EU) 2020/102 des Rates vom 20. Januar 2020 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2020 bis zum 25. Januar 2025 (ABl. L 20 vom 24.1.2020, S. 2).

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2023/548 DER KOMMISSION**vom 6. März 2023****zur Nichterteilung einer Unionszulassung für die Biozidproduktfamilie „UL Hydrogen Peroxide Family 1“ gemäß der Verordnung (EU) Nr. 528/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2023) 1372)***(Nur der niederländische Text ist verbindlich)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 528/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2012 über die Bereitstellung auf dem Markt und die Verwendung von Biozidprodukten ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 44 Absatz 5 Unterabsatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 27. Januar 2017 reichte Unilever Europe BV bei der Europäischen Chemikalienagentur (im Folgenden „Agentur“) gemäß Artikel 43 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 528/2012 einen Antrag auf Erteilung einer Unionszulassung für die Biozidproduktfamilie mit der Bezeichnung „UL Hydrogen Peroxide Family 1“ der Produktart 2 gemäß der Beschreibung in Anhang V der genannten Verordnung ein und legte eine schriftliche Bestätigung dafür vor, dass sich die zuständige Behörde Deutschlands bereit erklärt hatte, den Antrag zu bewerten. Der Antrag wurde mit der Nummer BC-MS029571-20 in das Register für Biozidprodukte eingetragen.
- (2) Die Produktfamilie „UL Hydrogen Peroxide Family 1“ enthält den Wirkstoff Wasserstoffperoxid, der in der in Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 528/2012 genannten Unionsliste genehmigter Wirkstoffe für die Produktart 2 aufgeführt ist.
- (3) Am 20. Dezember 2021 übermittelte die bewertende zuständige Behörde der Agentur gemäß Artikel 44 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 528/2012 einen Bewertungsbericht und die Schlussfolgerungen ihrer Bewertung.
- (4) Am 25. Oktober 2021 gab die bewertende zuständige Behörde Unilever Europe BV im Einklang mit Artikel 44 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 528/2012 die Möglichkeit, zu dem Bewertungsbericht und den Schlussfolgerungen der Bewertung schriftlich Stellung zu nehmen. Am 23. November 2021 übermittelte Unilever Europe BV der bewertenden zuständigen Behörde eine Stellungnahme. Während des Meinungsbildungsprozesses der Agentur zu diesem Bewertungsbericht wurde dieser von der bewertenden zuständigen Behörde aktualisiert, und am 13. Mai 2022 wurde Unilever Europe BV die Möglichkeit gegeben, zum aktualisierten Bewertungsbericht und zum Entwurf der Stellungnahme der Agentur Stellung zu nehmen, bevor der Ausschuss der Agentur für Biozidprodukte am 15. Juni 2022 die endgültige Stellungnahme annahm. Bei dieser Gelegenheit nahm Unilever Europe BV nicht Stellung.
- (5) Am 5. Juli 2022 übermittelte die Agentur der Kommission gemäß Artikel 44 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 528/2012 ihre Stellungnahme zu der Produktfamilie „UL Hydrogen Peroxide Family 1“ ⁽²⁾.
- (6) In der Stellungnahme wird der Schluss gezogen, dass es sich bei der Produktfamilie „UL Hydrogen Peroxide Family 1“ um eine Biozidproduktfamilie im Sinne von Artikel 3 Nummer 1 Buchstabe s der Verordnung (EU) Nr. 528/2012 handelt, aber dass sie nicht die Voraussetzungen gemäß Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe b Ziffern iii und iv sowie Buchstabe d der genannten Verordnung erfüllt.

⁽¹⁾ ABl. L 167 vom 27.6.2012, S. 1.⁽²⁾ Am 15. Juni 2022 angenommene Stellungnahme der ECHA zu einer Unionszulassung für die Biozidproduktfamilie „UL Hydrogen Peroxide Family 1“, ECHA/BPC/344/2022, <https://echa.europa.eu/bpc-opinions-on-union-authorisation>.

- (7) Aus der Stellungnahme der Agentur geht hervor, dass ein durch sekundäre inhalative Exposition bedingtes unannehmbares Risiko für berufsmäßige und nichtberufsmäßige Verwender festgestellt wurde und dass Maßnahmen zur Minderung des ermittelten Risikos nicht verfügbar oder nicht anwendbar sind. Zudem wurden unannehmbare Umweltrisiken für die Kompartimente Sediment und Boden festgestellt, da die entsprechenden Produkte den bedenklichen Stoff „PEG-2 HYDROGENATED TALLOW AMINE“ enthalten. Laut der Stellungnahme der Agentur wurden außerdem Datenlücken in Bezug auf bestimmte Endpunkte ermittelt, und es konnte nicht beurteilt werden, welche physikalischen und chemischen Eigenschaften die Produkte haben und ob diese als für eine sachgemäße Verwendung und Beförderung der Produkte annehmbar erachtet werden können.
- (8) Die Kommission schließt sich der Stellungnahme der Agentur an und hält es daher für angezeigt, keine Unionszulassung für die Biozidproduktfamilie „UL Hydrogen Peroxide Family 1“ zu erteilen.
- (9) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für Biozidprodukte —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Unilever Europe BV erhält keine Unionszulassung für die Bereitstellung auf dem Markt und die Verwendung der Biozidproduktfamilie „UL Hydrogen Peroxide Family 1“.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an Unilever Europe BV, Weena 455, 3013 AL Rotterdam, Niederlande, gerichtet.

Luxemburg, den 6. März 2023

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

BESCHLUSS (EU) 2023/549 DER EUROPÄISCHEN ZENTRALBANK**vom 6. März 2023****über den Zugang zu bestimmten TARGET-Daten und deren Nutzung und zur Aufhebung des Beschlusses EZB/2010/9 (EZB/2023/3)**

DER EZB-RAT —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 127 Absatz 2 erster und vierter Gedankenstrich,

gestützt auf die Satzung des Europäischen Systems der Zentralbanken und der Europäischen Zentralbank, insbesondere auf Artikel 3.1 erster und vierter Gedankenstrich sowie Artikel 22,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das transeuropäische automatisierte Echtzeit-Brutto-Express-Zahlungsverkehrssystem (TARGET2) ist gegenwärtig in der Leitlinie EZB/2012/27 ⁽¹⁾ geregelt. Ab dem 20. März 2023 wird TARGET2 durch TARGET ersetzt, eine Reihe von Zahlungsverkehrssystemen der dritten Generation, durch die Transaktionen in Euro in Zentralbankgeld abgewickelt werden. TARGET ist in der Leitlinie (EU) 2022/912 der Europäischen Zentralbank über ein transeuropäisches automatisiertes Echtzeit-Brutto-Express-Zahlungsverkehrssystem (TARGET) der neuen Generation (EZB/2022/8) ⁽²⁾ geregelt und die Leitlinie EZB/2012/27 wird mit Wirkung vom 20. März 2023 aufgehoben. TARGET-Komponenten-Systeme sind die Rechtsnachfolger der entsprechenden TARGET2-Komponentensysteme.
- (2) Wie TARGET2 besteht TARGET aus einer Vielzahl von Echtzeit-Brutto-Zahlungsverkehrssystemen, von denen jedes eine Komponente darstellt, die von einer Zentralbank des Eurosystems betrieben wird. Durch die Leitlinie (EU) 2022/912 (EZB/2022/8) werden die Regeln für die TARGET-Komponenten weitestgehend harmonisiert.
- (3) Die TARGET2-Komponenten-Systeme, deren Eigentümerinnen und Betreiberinnen die Zentralbanken des Eurosystems sind, wurden im Sinne der Verordnung der Europäischen Zentralbank (EU) Nr. 795/2014 (EZB/2014/28) ⁽³⁾ in ihrer Gesamtheit als systemrelevante Zahlungsverkehrssysteme (SIPS) eingestuft. Es wird davon ausgegangen, dass die jeweiligen TARGET-Komponenten-Systeme als Zahlungsverkehrssysteme, die diese TARGET2-Komponenten-Systeme ersetzen, ebenfalls in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 795/2014 (EZB/2014/28) fallen und erforderlich sind, um die in der genannten Verordnung festgelegten Anforderungen an die Überwachung zu erfüllen.
- (4) Anhang I Teil I Artikel 28 Absatz 1 der Leitlinie (EU) 2022/912 (EZB/2022/8) erlegt jeder Zentralbank bestimmte Vertraulichkeitspflichten auf, um Zahlungsinformationen von Teilnehmern, die TARGET-Konten bei dieser Zentralbank führen, vertraulich zu behandeln.
- (5) Gemäß Anhang I Teil I Artikel 28 Absatz 3 der Leitlinie (EU) 2022/912 (EZB/2022/8) darf jede Zentralbank für bestimmte Zwecke Zahlungsinformationen über den Teilnehmer weiterleiten, die sie im Rahmen des Betriebs der betreffenden TARGET-Komponente erhalten hat.
- (6) Wenn die Zentralbanken allein durch die Nutzung aggregierter TARGET-Zahlungsdaten das effiziente Funktionieren von TARGET nicht gewährleisten können, sollten die Zentralbanken Zugang zu aus TARGET abgerufenen Daten auf Transaktionsebene der Teilnehmer an allen TARGET-Komponenten, einschließlich erreichbarer BIC-Inhaber, haben. Der Zugang aller Zentralbanken zu diesen Daten auf Transaktionsebene ist zudem für die Erfüllung der öffentlichen Aufgaben des Eurosystems als Überwachungsinstanz von TARGET erforderlich, wenn die Nutzung aggregierter TARGET-Zahlungsdaten nicht ausreicht. Darüber hinaus ist der Zugang aller Zentralbanken zu diesen Daten auf Transaktionsebene auch erforderlich, um die Analysen zur Unterstützung der makroprudenziellen Aufsicht, der Finanzstabilität, der Finanzmarktintegration, der Marktoperationen, der Abwicklung und der Geldpolitik sowie des Einheitlichen Aufsichtsmechanismus im Einklang mit dem Grundsatz der Trennung durchzuführen.

⁽¹⁾ Leitlinie der Europäischen Zentralbank vom 5. Dezember 2012 über ein transeuropäisches automatisiertes Echtzeit-Brutto-Express-Zahlungsverkehrssystem (TARGET2) (EZB/2012/27) (ABl. L 30 vom 30.1.2013, S. 1).

⁽²⁾ Leitlinie (EU) 2022/912 der Europäischen Zentralbank vom 24. Februar 2022 über ein transeuropäisches automatisiertes Echtzeit-Brutto-Express-Zahlungsverkehrssystem (TARGET) der neuen Generation und zur Aufhebung der Leitlinie 2013/47/EU (EZB/2012/27) (EZB/2022/8) (ABl. L 163 vom 17.6.2022, S. 84).

⁽³⁾ Verordnung (EU) Nr. 795/2014 der Europäischen Zentralbank vom 3. Juli 2014 zu den Anforderungen an die Überwachung systemrelevanter Zahlungsverkehrssysteme (EZB/2014/28) (ABl. L 217 vom 23.7.2014, S. 16).

- (7) Der Zugang der Zentralbanken zu Daten aller Teilnehmer auf Transaktionsebene sollte auf das Maß beschränkt werden, das erforderlich ist, damit die Zentralbanken gemäß Anhang I Teil I Artikel 28 Absatz 3 der Leitlinie (EU) 2022/912 (EZB/2022/8) und deren Durchführungsbestimmungen quantitative Analysen der Transaktionsströme zwischen Teilnehmern durchführen oder numerische Simulationen des Abwicklungsprozesses von TARGET vornehmen können, und dieser Zugang sollte alle Informationen über die Kunden der Teilnehmer ausschließen, es sei denn, bei diesen Kunden handelt es sich um erreichbare BIC-Inhaber.
- (8) Wenn die quantitativen Analysen und numerischen Simulationen von Zentralbanken in ihrer Eigenschaft als Betreiber von TARGET durchgeführt werden, sollten sie insbesondere dazu dienen, die Effizienz der Gestaltung von TARGET sicherzustellen, die Erfüllung der Aufsichtserwartungen zu unterstützen, betriebsbedingte Ausfälle in TARGET sowie Zahlungsmuster und Liquiditätsgrade zu analysieren, die Auswirkungen seiner Preisgestaltungsmechanismen zu überwachen und Kosten-Nutzen-Analysen zusätzlicher Einrichtungen und Dienste zu erstellen. Wenn diese quantitativen Analysen und numerischen Simulationen von Zentralbanken in ihrer Eigenschaft als Überwachungsinstanz für TARGET durchgeführt werden, sollten sie insbesondere dazu dienen, die Risiken von TARGET zu analysieren und zu überwachen und regelmäßige und Ad-hoc-Überwachungsbewertungen nach den einschlägigen Normen zu unterstützen. Wenn diese quantitativen Analysen und numerischen Simulationen von Zentralbanken zur Unterstützung anderer zentraler Zentralbankfunktionen durchgeführt werden, sollten sie insbesondere dazu dienen, die Entwicklungen auf dem Geldmarkt zu analysieren, die finanzielle Integration im Euro-Währungsgebiet zu bewerten und die Zentralbanksalden sowie die Liquiditätsverteilung zu überwachen.
- (9) Es ist von größter Bedeutung, die Vertraulichkeit der Daten auf Transaktionsebene zu wahren. Zu diesem Zweck sollten der Zugang zu und die Nutzung von Daten auf Transaktionsebene auf eine kleine Gruppe ausgewählter Mitarbeiter der Zentralbanken beschränkt werden. Zusätzlich zu den für die Zentralbankmitarbeiter geltenden Regeln über berufliches Verhalten und Vertraulichkeit sollte der Marktinfrastrukturrat (Market Infrastructure Board — MIB) besondere Regeln für den Zugang zu und die Nutzung von Daten auf Transaktionsebene einführen. Die Zentralbanken sollten die Einhaltung dieser Regeln durch ihre ausgewählten Mitarbeiter sicherstellen und der MIB sollte diese Einhaltung überwachen.
- (10) Der MIB sollte die Möglichkeit haben, Informationen zu veröffentlichen, die aus der Nutzung von Daten auf Transaktionsebene herrühren, vorausgesetzt, dass durch diese Informationen die Identität der Teilnehmer oder ihrer Kunden weder direkt noch indirekt ermittelt werden kann.
- (11) Die TARGET-Analyseumgebung ermöglicht es dem Eurosystem, quantitative Analysen und numerische Simulationen anhand von Daten auf Transaktionsebene durchzuführen.
- (12) Neben den Bestimmungen in Anhang I Teil I Artikel 28 Absatz 3 der Leitlinie (EU) 2022/912 (EZB/2022/8), der Daten auf Transaktionsebene abdeckt, sieht Anhang I Teil I Artikel 28 Absatz 5 der Leitlinie (EU) 2022/912 (EZB/2022/8) vor, dass die Zentralbanken berechtigt sind, Zahlungsinformationen über den Teilnehmer oder dessen Kunden zu verwenden, offenzulegen oder zu veröffentlichen, und zwar für statistische, historische, wissenschaftliche oder sonstige Zwecke im Rahmen der Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben oder der Aufgaben anderer öffentlicher Stellen, an welche die Informationen weitergegeben werden können, wenn dabei die Identität des Teilnehmers oder seiner Kunden weder direkt noch indirekt ermittelt werden kann. Unbeschadet der Fähigkeit der Zentralbanken, diese Informationen gemäß diesem Artikel zu verwenden, offenzulegen oder zu veröffentlichen, sollte der MIB die Maßnahmen der Zentralbanken koordinieren.
- (13) Der Geltungsbereich der Bestimmungen dieses Beschlusses sollte mittels einer Vereinbarung zwischen den angeschlossenen nationalen Zentralbanken (NZBen) und den Zentralbanken des Eurosystems auf die angeschlossenen NZBen erweitert werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Anwendungsbereich

Dieser Beschluss regelt den Zugang zu und die Nutzung von bestimmten in Artikel 3 genannten TARGET-Daten für die in Artikel 3 aufgeführten Zwecke.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Beschlusses gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Leitlinie (EU) 2022/912 (EZB/2022/8).

Artikel 3

Zugang zu und Nutzung von bestimmten TARGET-Daten

(1) Gemäß Anhang I Teil I Artikel 28 Absatz 3 der Leitlinie (EU) 2022/912 (EZB/2022/8) können Zentralbanken, soweit erforderlich, auf Daten aller Teilnehmer aller TARGET-Komponenten auf Transaktionsebene, die aus TARGET abgerufen werden, für folgende Zwecke zugreifen und diese für quantitative Analysen und numerische Simulationen nutzen:

- a) Gewährleistung des effizienten Funktionierens und der Überwachung von TARGET;
- b) Durchführung der Analysen bezüglich der makroprudenziellen Aufsicht, der Finanzstabilität, der Finanzmarktintegration, der Marktoperationen, der Abwicklung und der Geldpolitik;
- c) Durchführung der Analysen bezüglich des Einheitlichen Aufsichtsmechanismus im Einklang mit dem Grundsatz der Trennung.

(2) Der Zugang zu den in Absatz 1 genannten Daten und deren Nutzung wird auf Folgendes beschränkt:

- a) zur Gewährleistung des effizienten Funktionierens und der Überwachung von TARGET auf fünf Mitarbeiter, die mit dem Betrieb von TARGET befasst sind, und auf fünf Mitarbeiter, die mit der Überwachung von TARGET befasst sind, wobei jede Gruppe einen getrennten Zugang zu den Daten hat;
- b) für die in Absatz 1 Buchstaben b und c genannten Analysen auf eine Gruppe von bis zu 15 Mitarbeitern, die koordiniert von den Rechercheleitern des Europäischen Systems der Zentralbanken Recherchen durchführen.

(3) Die Zentralbanken ernennen die in Absatz 2 genannten Mitarbeiter. Wird ein mit dem Betrieb oder der Recherche befasster Mitarbeiter für die Zwecke des Absatzes 2 ernannt, bedarf diese Ernennung der Zustimmung des Marktinfrastrukturrates (Market Infrastructure Board — MIB). Die Ernennung der mit der Überwachung befassten Mitarbeiter für die Zwecke von Absatz 2 Buchstabe a bedarf der Zustimmung des Ausschusses für Zahlungsverkehr und Marktinfrastrukturen (Market Infrastructure and Payments Committee — MIPC). Die in diesem Artikel beschriebenen Verfahren finden gegebenenfalls auch auf ihre Ersetzung Anwendung.

(4) Der MIB legt besondere Regeln für die Gewährleistung der Vertraulichkeit der Daten auf Transaktionsebene fest. Die Zentralbanken stellen die Einhaltung dieser Regeln durch ihre gemäß den Absätzen 2 und 3 ernannten Mitarbeiter sicher. Im Fall der Nichteinhaltung der durch den MIB festgelegten besonderen Regeln stellen die Zentralbanken sicher, dass die gemäß Absatz 3 ernannten Mitarbeiter keinen Zugang mehr zu den in Absatz 1 genannten Daten haben oder diese nutzen. Das MIB überwacht die Einhaltung der Bestimmungen dieses Absatzes.

(5) Ferner kann der EZB-Rat anderen Nutzern Zugang gewähren und legt hierzu präzise Vorschriften fest. In einem solchen Fall überwacht der MIB die Verwendung der Daten durch diese Nutzer und insbesondere deren Einhaltung der vom MIB und in Anhang I Teil I Artikel 28 der Leitlinie (EU) 2022/912 (EZB/2022/8) festgelegten Vertraulichkeitsregeln.

Artikel 4

TARGET-Analyseumgebung

(1) Die TARGET-Analyseumgebung wird zur Durchführung der in Artikel 3 Absatz 1 genannten quantitativen Analysen und numerischen Simulationen eingeführt. Sie umfasst die Analyseumgebung und das Simulationstool.

(2) Die Analyseumgebung wird von der EZB entwickelt und unterhalten. Suomen Pankki entwickelt und unterhält das Simulationstool. Die Analyseumgebung und das Simulationstool umfassen die erforderliche technische Infrastruktur, Datenextraktionstools, das Simulationstool und die analytische Software.

(3) Die EZB und Suomen Pankki schließen mit den Zentralbanken des Eurosystems eine Vereinbarung über die Dienste und technischen Spezifikationen der TARGET-Analyseumgebung. Diese Vereinbarung steht den angeschlossenen NZBen offen.

Artikel 5

Veröffentlichung und Offenlegung

- (1) Der MIB kann Informationen veröffentlichen, die aus der Nutzung von Daten auf Transaktionsebene herrühren, vorausgesetzt, dass dabei die Identität der Teilnehmer oder ihrer Kunden weder direkt noch indirekt ermittelt werden kann.
- (2) Der MIB koordiniert die Offenlegung und Veröffentlichung von Zahlungsinformationen durch die Zentralbanken gemäß Anhang I Teil I Artikel 28 Absatz 5 der Leitlinie (EU) 2022/912 (EZB/2022/8).

Artikel 6

Aufhebung

Der Beschluss EZB/2010/9 wird mit Wirkung vom 20. März 2023 aufgehoben.

Artikel 7

Inkrafttreten

- (1) Dieser Beschluss tritt am fünften Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
- (2) Dieser Beschluss tritt am 20. März 2023 in Kraft.

Geschehen zu Frankfurt am Main am 6. März 2023.

Die Präsidentin der EZB
Christine LAGARDE

EMPFEHLUNGEN

EMPFEHLUNG (EU) 2023/550 DER KOMMISSION

vom 8. März 2023

zu den nationalen Unterstützungsprogrammen für die Planung der nachhaltigen städtischen Mobilität

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2023) 1524)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 292,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im europäischen Grünen Deal ⁽¹⁾ ist das Ziel festgelegt, die EU-Wirtschaft bis 2050 klimaneutral zu machen. Dafür wird eine Verringerung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 90 % gefordert. In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ⁽²⁾ wurden Maßnahmen vorgeschlagen, die zu diesem Ziel beitragen sollen, darunter Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen, intelligenten, sicheren und gesunden Mobilität in der Stadt.
- (2) In der Mitteilung über den neuen europäischen Rahmen für urbane Mobilität ⁽³⁾ wird nachhaltigeren Verkehrsformen — kollektive/öffentliche Verkehrsmittel, geteilte Mobilität, Fußgänger- und Radverkehr — Vorrang eingeräumt, damit diese im Sinne einer besseren und energieeffizienteren Tür-zu-Tür-Mobilität verstärkt genutzt werden und zugleich zu Gesundheit und Wohlbefinden der Bürgerinnen und Bürger beitragen.
- (3) Die nachhaltige städtische Mobilität trägt zu einer Reihe europäischer politischer Strategien bei, mit denen die emissionsarme und emissionsfreie Mobilität ⁽⁴⁾ gefördert, die Luftqualität verbessert, die Straßenverkehrssicherheit erhöht und zugleich positive Nebeneffekte für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bürgerinnen und Bürger erreicht werden sollen. Eine wirksame Planung der städtischen Mobilität kann dazu beitragen, die europäischen und nationalen Strategien unmittelbar auf lokaler Ebene voranzubringen. Wie in der Mitteilung über eine langfristige Vision für die ländlichen Gebiete der EU ⁽⁵⁾ und dem begleitenden EU-Aktionsplan für den ländlichen Raum hervorgehoben wird, ist eine bessere Integration der städtischen, stadtnahen und ländlichen Mobilität von entscheidender Bedeutung für die Förderung nachhaltiger Mobilitätslösungen.
- (4) Mit dem 2013 vorgelegten Paket zur städtischen Mobilität ⁽⁶⁾ wurde der Plan für nachhaltige städtische Mobilität (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) eingeführt — als Rahmen, in dem Städte und Gemeinden Lösungen für die Herausforderungen der städtischen Mobilität finden und umsetzen können, und zwar im gesamten funktionalen Stadtgebiet (Stadt und Pendlergebiet). Seitdem setzt sich die Kommission dafür ein, dass SUMP als Eckpfeiler der europäischen Politik für städtische Mobilität möglichst weite Verbreitung finden. Das SUMP-Konzept und die entsprechenden europäischen Leitlinien wurden von lokalen Behörden, Planern und Interessenträgern umfassend aufgegriffen. Das Konzept hat sich als wirksames, robustes und flexibles Instrument erwiesen, auf das sich Städte und Gemeinden bei der Planung von städtischen Mobilitätsmaßnahmen verlassen können.
- (5) Der Europäische Rechnungshof hat in seinem Sonderbericht Nr. 06/2020 über die nachhaltige städtische Mobilität in der EU ⁽⁷⁾ hervorgehoben, dass die Umsetzung von Strategien für den Stadtverkehr nach dem Subsidiaritätsprinzip Sache der Mitgliedstaaten und ihrer Städte ist. Der Rechnungshof stellte fest, dass die städtischen Mobilitätsmaßnahmen vor Ort nicht immer mit den Zielen der nachhaltigen städtischen Mobilität im Einklang stehen. Nationale SUMP-Unterstützungsprogramme würden dazu beitragen, das SUMP-Konzept und die örtlichen SUMP besser miteinander zu verknüpfen.

⁽¹⁾ COM(2019) 640 final.

⁽²⁾ COM(2020) 789 final.

⁽³⁾ COM(2021) 811 final.

⁽⁴⁾ Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 188 vom 12.7.2019, S. 116).

⁽⁵⁾ COM(2021) 345 final.

⁽⁶⁾ COM(2013) 913 final.

⁽⁷⁾ Special report 06/2020: Sustainable Urban Mobility in the EU: No substantial improvement is possible without Member States' commitment

- (6) In der überarbeiteten Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ⁽⁸⁾ (TEN-V) wird vorgeschlagen, dass die städtischen Knoten im TEN-V einen SUMP gemäß den Anforderungen in Anhang V der genannten Verordnung annehmen und einschlägige Daten zur städtischen Mobilität erheben und an die Kommission übermitteln müssen. Was die Anforderungen für die Erhebung und Übermittlung von Daten angeht, so wird der anschließende Durchführungsrechtsakt eine Liste der Indikatoren für nachhaltige städtische Mobilität und die Methodik ihrer Berechnung enthalten. Diese Anforderungen werden nach Annahme der Verordnung die einzigen auf EU-Ebene verbindlichen SUMP-bezogenen Anforderungen sein. Die nationalen SUMP-Unterstützungsprogramme werden Fachkompetenz für die städtischen Knoten im TEN-V bereitstellen, um ihnen bei der Erfüllung dieser Anforderungen zu helfen.
- (7) Für Städte ist es eine Herausforderung, die Fortschritte bei der Umsetzung ihrer Maßnahmen für die nachhaltige städtische Mobilität anhand von Indikatoren zu überwachen. Die Erhebung von Daten erfordert administrative und finanzielle Ressourcen, und für Städte ist es oft nicht leicht, Zugang zu Daten nationaler und regionaler Behörden und anderer Stellen zu erhalten. Die Mitgliedstaaten sollten das Teilen von erhobenen Daten und ihre Nutzung über zentrale Zugangspunkte und dezentrale Datenräume erleichtern. Das wird den Städten helfen, ihre Systeme zur Überwachung der Fortschritte in den kommenden Jahren zu verbessern.
- (8) Zudem stehen ein Kompendium unverbindlicher SUMP-Orientierungshilfen ⁽⁹⁾ sowie Referenzmaterialien, die im Rahmen EU-kofinanzierter Vorhaben entwickelt wurden, allen Städten als Hilfsmittel zur Ausarbeitung und Umsetzung ihrer SUMP zur Verfügung. Die Städte werden eingeladen, diesen Pool an Informationen je nach eigenem Bedarf zu nutzen. Die Expertengruppe der Kommission für urbane Mobilität ⁽¹⁰⁾ sollte das Kompendium unverbindlicher SUMP-Orientierungshilfen ergänzen und straffen.
- (9) Die Mitgliedstaaten sollten die Städte bei der Ausarbeitung von SUMP unterstützen, damit diese an Qualität gewinnen und sich besser in den EU-Rahmen einfügen.
- (10) Letztlich bleiben die Städte für die Ausarbeitung, Annahme und Umsetzung ihrer SUMP sowie die darin enthaltenen Maßnahmen verantwortlich —

HAT FOLGENDE EMPFEHLUNG ABGEGEBEN:

1. ZWECK UND ANWENDUNGSBEREICH

1.1. Einleitung

Mit dem 2013 vorgelegten Paket zur städtischen Mobilität wurde das SUMP-Konzept ⁽¹¹⁾ als Eckpfeiler eines Rahmens eingeführt, der es Städten und Regionen ermöglichen soll, die Herausforderungen der städtischen Mobilität zu bewältigen. Das SUMP-Konzept muss aktualisiert werden, um neue EU-Strategien und neue politische Prioritäten zu berücksichtigen. Dieses (neue) SUMP-Konzept ist im Anhang der vorliegenden Empfehlung dargelegt.

Mit den auf dem SUMP-Konzept beruhenden SUMP-Leitlinien soll den Städten bei der Ausarbeitung und Umsetzung ihrer SUMP geholfen werden.

Über die letzten zehn Jahre hat die Kommission für das Konzept geworben, und EU-weit haben viele Städte bei der Planung des Übergangs zu einer attraktiven, inklusiven und nachhaltigen städtischen Mobilität gerne umfassend davon Gebrauch gemacht.

Städte, die das SUMP-Konzept anwenden, betrachten es als wirksames, umfassendes und flexibles Instrument, da es nicht an Verwaltungsgrenzen Halt macht, sondern das „gesamte funktionale Stadtgebiet“ erfasst, d. h. auch Umland und Pendlerströme sowie Stadt-Land-Verbindungen berücksichtigt.

In der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zum neuen EU-Rahmen für urbane Mobilität ⁽¹²⁾ wurde hervorgehoben, dass der SUMP einen kohärenten langfristigen Planungsrahmen darstellt, der alle relevanten Akteure einbezieht. Die Resilienz des Konzepts zeigte sich insbesondere in der COVID-19-Pandemie, als viele Städte, die über einen SUMP verfügten, ihre Verkehrspolitik rasch und effizient anpassen konnten. So konnten sie ihre Mobilitätssysteme leichter umstellen als Städte, die keine vergleichbaren Pläne hatten. In vielen Fällen waren die in Krisensituationen und für Resilienz erforderlichen Verfahren bereits in den SUMP beschrieben.

⁽⁸⁾ COM(2021) 812 final.

⁽⁹⁾ Zu den SUMP-Orientierungshilfen gehören die SUMP-Leitlinien für die Ausarbeitung und Umsetzung eines SUMP sowie zusätzliche Referenzmaterialien, abrufbar auf dem ELTIS-Beobachtungsportal für urbane Mobilität. <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>.

⁽¹⁰⁾ Beschluss C(2022) 5320 der Kommission vom 28. Juli 2022 zur Einsetzung der Expertengruppe der Kommission für urbane Mobilität. Expert Group on Urban Mobility.

⁽¹¹⁾ Siehe Anhang der Mitteilung der Kommission „Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt“ vom 17. Dezember 2013 (COM(2013) 913 final).

⁽¹²⁾ COM(2021) 811 final.

Bei der Bewertung des Pakets zur städtischen Mobilität von 2013 wurde jedoch festgestellt, dass die ungleiche Akzeptanz der SUMP in den Mitgliedstaaten ein beträchtliches Manko darstellt. Viele Städte haben immer noch keinen SUMP, und die Pläne, die es gibt, sind von sehr unterschiedlicher Qualität. Außerdem bestehen klare Ungleichgewichte zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Gesamtquote der Städte mit SUMP.

Diese Empfehlung ist daher an die Mitgliedstaaten gerichtet.

1.2. Handlungsbedarf auf Ebene der Mitgliedstaaten

Bei der Bewertung des Pakets zur städtischen Mobilität von 2013 hat sich — vor dem Hintergrund der umfangreichen Erfahrungen mit dem SUMP-Konzept seit 2013 — gezeigt, dass in den Bereichen Kapazität und Fachkompetenz insbesondere in kleinen und mittleren Städten weiterhin Probleme bestehen und die Beteiligung und Unterstützung der nationalen Ebene zu gering ist.

Es besteht ein allgemeiner Bedarf, die Kohärenz mit dem SUMP-Konzept sicherzustellen und die verschiedenen Aktivitäten der Städte und Ballungsräume bei der Ausarbeitung, Umsetzung und Überwachung ihrer Mobilitätspläne zu koordinieren.

Wie im neuen EU-Rahmen für urbane Mobilität hervorgehoben, müssen Governance und Eigenverantwortung auf nationaler Ebene gestärkt und eine Unterstützungsstruktur geschaffen werden, die gewährleistet, dass die SUMP enger an das SUMP-Konzept angelehnt sind, wobei den örtlichen Gegebenheiten, Planverfahren und institutionellen Strukturen gemäß dem Subsidiaritätsprinzip Rechnung zu tragen ist.

1.3. Verknüpfung mit dem TEN-V

Der Vorschlag für die überarbeitete TEN-V-Verordnung⁽¹³⁾ sieht u. a. vor, die Rolle der Städte als wichtiger Knotenpunkte eines nachhaltigen, sicheren, effizienten und multimodalen Verkehrs in ganz Europa und auch jenseits seiner Grenzen zu stärken. Damit das TEN-V-Netz wirksam funktionieren kann, hat die Kommission vorgeschlagen, dass die Mitgliedstaaten bis zum 31. Dezember 2025 sicherstellen, dass die städtischen Knoten im TEN-V-Netz einen SUMP annehmen und einschlägige Daten zur städtischen Mobilität erheben müssen.

In den städtischen Knoten sollte stets berücksichtigt werden, wie sich die städtischen Mobilitätsmaßnahmen auf den Personen- und Güterverkehr im TEN-V auswirken. Die Maßnahmen sollten darauf ausgerichtet sein, das ungehinderte Durch- oder Umfahren städtischer Knoten oder die nahtlose Anbindung innerhalb dieser Knoten zu gewährleisten, auch für emissionsfreie Fahrzeuge. Die Maßnahmen sollten dazu beitragen, die Verkehrsüberlastung zu verringern, den Anteil des öffentlichen Verkehrs und der aktiven Verkehrsträger auszubauen, die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen und Engpässe zu beseitigen, die die Verkehrsströme im TEN-V beeinträchtigen.

Mit dieser Empfehlung soll den Mitgliedstaaten und Städten daher auch weitere Hilfe an die Hand gegeben werden, damit sie sich auf die Erfüllung der für die städtischen Knoten vorgeschlagenen Anforderungen vorbereiten können.

Diese Empfehlung greift der Annahme einer überarbeiteten TEN-V-Verordnung auf der Grundlage des oben genannten Vorschlags und etwaigen darin enthaltenen SUMP-Verpflichtungen nicht vor.

1.4. Lokale Koordinierung für Synergien zwischen sektoralen und raumplanerischen Ansätzen

Die Ausarbeitung des SUMP erfordert einen integrierten Ansatz, der zwei Dimensionen umfasst: die Einbeziehung der städtischen Mobilität in die Planung des Verkehrsnetzes (netzbasierter Ansatz) und die Einbeziehung in die sektorübergreifende Strategie für nachhaltige Stadtentwicklung (ortsbasierter Ansatz).

Der Verkehr ist zentraler Bestandteil der effizienten und wirksamen integrierten Raumplanung auf städtischer bzw. örtlicher Ebene. Der SUMP sollte daher in enger Abstimmung mit lokalen und regionalen Mobilitätsplänen, Raumordnungsplänen und einschlägigen sektoralen Plänen ausgearbeitet und umgesetzt werden. Neben einer besseren Abstimmung zwischen SUMP und sektoralen Zielen wird damit auch eine Verringerung des Verwaltungsaufwands für die lokalen Behörden erreicht.

Die Mitgliedstaaten sollten die Vereinbarkeit und Kohärenz der sektoralen Ziele und der städtischen Mobilitätsplanung gewährleisten, indem sie

- die Städte bei der Übertragung europäischer und nationaler Zielvorgaben in lokale Stadtentwicklungsstrategien und Planungsdokumente, etwa SUMP, Pläne für nachhaltige städtische Logistik, Aktionspläne für nachhaltige Energie und Klimaschutz, Klimaverträge und Vereinbarungen für grüne Städte, unterstützen;

⁽¹³⁾ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (COM(2021) 812 final).

- in übergreifenden nationalen und regionalen Strategien und Planungsdokumenten, etwa nationalen und regionalen Verkehrsplänen, nationalen Strategierahmen für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, nationalen Energie- und Klimaschutzplänen, Strategien für die öffentliche Gesundheit oder Strategien für die nachhaltige Stadtentwicklung auf die Erfordernisse und Besonderheiten von Städten und städtischen Gebieten eingehen;
- im Rahmen nationaler Maßnahmen im Zusammenhang mit europäischen und internationalen Verpflichtungen, etwa dem Europäischen Semester und den Arbeitsplänen für die TEN-V-Kernnetzkorridore, auf die Erfordernisse und Besonderheiten von Städten und städtischen Gebieten eingehen.

2. NATIONALES SUMP-UNTERSTÜTZUNGSPROGRAMM

2.1. Ziele

Die Kommission fordert die Mitgliedstaaten auf, ein nationales SUMP-Unterstützungsprogramm aufzulegen, um den Städten unter die Arme zu greifen, die Governance zu stärken, die Koordinierung auf nationaler Ebene auszubauen, die Umsetzung von Strategien für nachhaltige städtische Mobilität vorzubereiten und diese zu gewährleisten und die Koordinierung zwischen Regionen, Städten und Gemeinden sowie zwischen städtischen und ländlichen Gebieten zu verbessern.

2.2. Anwendungsbereich des Programms

Die nationalen SUMP-Unterstützungsprogramme sollten Maßnahmen umfassen, die Folgendes bezwecken:

- Ausarbeitung nationaler Orientierungshilfen zur Planung der städtischen Mobilität auf der Grundlage des aktualisierten SUMP-Konzepts im Anhang dieser Empfehlung der Kommission unter Berücksichtigung der SUMP-Leitlinien ⁽¹⁴⁾, wobei Personen- und Güterverkehr und Logistik integriert behandelt werden sollten;
- Bereitstellung technischer Unterstützung und fachlicher Expertise;
- Entwicklung eines nationalen Ansatzes für die Ausarbeitung und Umsetzung von SUMP in allen Städten, und zwar in Zusammenarbeit mit stadtnahen und ländlichen Gebieten, sodass das gesamte funktionale Stadtgebiet (Stadt und Pendlergebiet) erfasst ist;
- Aktivierung des nationalen Netzes von Regionen, Städten und Gemeinden einschließlich der EU-Regionen in äußerster Randlage und anderer abgelegener Gebiete, Inselgebiete, Randgebiete und dünn besiedelter Gebiete, sodass alle voneinander lernen und bewährte Verfahren austauschen können;
- Durchführung eines Schulungsprogramms für Städte einschließlich Kapazitätsaufbau;
- finanzielle Unterstützung der Städte beim Aufbau und der langfristigen Sicherung von Verwaltungskapazitäten sowie bei der vorübergehenden Anwerbung von Experten;
- Organisation und Koordinierung von Kommunikationskampagnen und Maßnahmen im Zusammenhang mit SUMP;
- Sensibilisierung für die auf dem Portal der europäischen Beobachtungsstelle für städtische Mobilität ⁽¹⁵⁾ veröffentlichten Informationen und Orientierungshilfen;
- Überprüfung der SUMP-Qualität und Beratung zu deren Verbesserung im Einklang mit dem SUMP-Konzept; dies wird hilfreich sein, wenn SUMP als Voraussetzung für eine öffentliche oder private Finanzierung erforderlich sind;
- Überprüfung des nationalen Rechtsrahmens auf Hindernisse für die Ausarbeitung wirksamer SUMP;
- Unterstützung der zuständigen Behörden bei der besseren Koordinierung der Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsdiensten im gesamten funktionalen Stadtgebiet;
- Unterstützung der lokalen Behörden bei der Integration und besseren Koordinierung von SUMP und Raumplanung sowie im Hinblick auf eine bessere Abstimmung und erhöhte Synergien mit den Aktionsplänen für nachhaltige Energie und Klimaschutz, den Plänen für nachhaltige städtische Logistik und anderen einschlägigen Plänen;
- verstärkte Überwachung der Umsetzung der SUMP durch Einführung von Mechanismen, mit denen die Fortschritte bei der Verwirklichung des Hauptziels und der besonderen Ziele des SUMP gemessen werden können;

⁽¹⁴⁾ SUMP-Leitlinien für die Ausarbeitung und Umsetzung eines SUMP, abrufbar auf dem ELTIS-Portal (Beobachtungsstelle für städtische Mobilität): <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

⁽¹⁵⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>

- Berechnung von Indikatoren für nachhaltige städtische Mobilität nach der Kommissionsmethode ⁽¹⁶⁾, Koordinierung und Unterstützung der Datenerhebung und Erleichterung des Zugangs zu nationalen, regionalen oder privaten Daten, die für die Berechnung der Indikatoren erforderlich sind, sowie Erleichterung der gemeinsamen Nutzung dieser Daten;
- Überwachung der Fortschritte bei der Verwirklichung der sektoralen Ziele einschließlich Dekarbonisierung und Straßenverkehrssicherheit; Unterstützung der Städte bei der Entwicklung von Mechanismen zur Erhebung aufgeschlüsselter Daten, auch nach Geschlecht;
- regelmäßige Aktualisierung der Städte und nationale Pläne betreffenden Bereiche im Portal der europäischen Beobachtungsstelle für städtische Mobilität;
- Unterstützung der Umsetzung von Aspekten der städtischen Mobilität im Rahmen der Mission „Klimaneutrale und intelligente Städte“.

Der Umfang des Unterstützungsprogramms sollte in Zusammenarbeit mit den Städten und Regionen festgelegt und regelmäßig auf der Grundlage ihrer Erfordernisse und Rückmeldungen überprüft werden.

2.3. Finanzierung und Qualitätssicherung

Der SUMP ist ein wirksamer Rahmen für die Planung und Durchführung öffentlicher oder privater Investitionen in die städtische Mobilität.

Die Mitgliedstaaten sollten Maßnahmen ergreifen, um über Finanzierungsmöglichkeiten zu informieren und entsprechende Unterstützung zu leisten, und dafür sorgen, dass die SUMP qualitativ besser werden und enger an das SUMP-Konzept angelehnt sind.

Es gibt eine breite Palette europäischer, nationaler und regionaler Förder- und Finanzierungsinstrumente, aus denen SUMP unterstützt werden können, etwa

- die Fazilität „Connecting Europe“;
- der Europäische Fonds für regionale Entwicklung und der Kohäsionsfonds einschließlich Interreg und URBACT;
- „Horizont Europa“ einschließlich der Missionen und der CIVITAS-Maßnahmen;
- Invest EU, die Aufbau- und Resilienzfazilität und REPowerEU;
- das Programm „Digitales Europa“;
- der Fonds für einen gerechten Übergang;
- der Innovationsfonds;
- das Instrument für technische Unterstützung, das den EU-Mitgliedstaaten maßgeschneidertes technisches Fachwissen zur Verfügung stellt;
- nationale Programme;
- private Finanzierung (z. B. grüne Anleihen).

Auch die EIT-Wissens- und Innovationsgemeinschaft für städtische Mobilität unterstützt die Mitgliedstaaten, Regionen und Städte bei der Umsetzung der SUMP.

2.4. SUMP-Programmverwaltung auf nationaler Ebene

Die Mitgliedstaaten sollten eine nationale SUMP-Programmverwaltungsstelle als Anlaufstelle für SUMP-Angelegenheiten benennen, die Städte und Ballungsräume betreffen. Diese Programmverwaltungsstelle sollte in Zusammenarbeit mit nationalen, regionalen und lokalen Behörden eingerichtet werden.

Sie sollte über das einschlägige Fachwissen sowie über die erforderlichen rechtlichen, finanziellen und personellen Mittel verfügen, um das nationale SUMP-Unterstützungsprogramm auszuarbeiten und umzusetzen.

Sie sollte neutral und transparent sein und Regionen, Städte und ländliche Gebiete in ihre Arbeit einbeziehen. Sie sollte von einer Expertengruppe aus Vertretern einschlägiger Ministerien, Regionen, Städte, ländlicher Gebiete, Hochschulen und anderer relevanter Interessenträger im Bereich der städtischen Mobilität beraten werden.

Diese Expertengruppe könnte bei der Konzeption und Bewertung des nationalen SUMP-Unterstützungsprogramms eine wichtige Rolle spielen, indem sie die nationalen SUMP-Orientierungshilfen billigt und als unabhängiges Expertenforum fungiert, das dazu beiträgt, dass die auf EU- und nationaler Ebene bestehenden SUMP-Orientierungshilfen ordnungsgemäß umgesetzt werden. Die Mitgliedstaaten sollten auf bestehenden Unterstützungsprogrammen für Städte aufbauen. Die Programmverwaltungsstelle sollte die auf subnationaler und regionaler Ebene umgesetzten Programme zusammenführen und für einen koordinierten Ansatz sorgen, bei dem auch die besonderen Benachteiligungen der abgelegenen Gebiete und der Gebiete in Randlage sowie der Gebiete in äußerster Randlage berücksichtigt werden.

⁽¹⁶⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en

Sie könnte je nach Verwaltungsstruktur des Mitgliedstaats in einem Ministerium, einer Agentur oder einer besonderen Einrichtung angesiedelt sein. Regionale Dienststellen könnten die nationale Dienststelle ergänzen, insbesondere in größeren oder föderal gegliederten Mitgliedstaaten.

Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip sollten letztlich die Städte für die Ausarbeitung, Annahme und Umsetzung ihrer SUMP verantwortlich bleiben.

2.5. Interaktion der nationalen Programmverwaltungsstellen mit der Europäischen Kommission

Die nationalen Programmverwaltungsstellen sollten als zentrale Kontaktstellen der Mitgliedstaaten mit der Kommission für den Austausch und die Koordinierung im Zusammenhang mit SUMP-Unterstützungsdiensten fungieren.

Die Unterstützung der Umsetzung der SUMP ist eine der Hauptaufgaben der Expertengruppe für urbane Mobilität, die nach der Annahme des neuen EU-Rahmens für urbane Mobilität eingerichtet wurde. In ihr kommen Vertreter der Mitgliedstaaten, Regionen, Städte und anderer Interessenträger zusammen, um die EU-Politik im Bereich der städtischen Mobilität zu erörtern, auch in Bezug auf die SUMP. Die nationalen Programmverwaltungsstellen sollten sich daher eng mit den Vertretern ihrer Mitgliedstaaten in der Expertengruppe abstimmen und aktiv zu den Arbeiten der Gruppe beitragen.

2.6. Unterrichtung der Europäischen Kommission über Maßnahmen

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, die Kommission jährlich über die aufgrund dieser Empfehlung ergriffenen Maßnahmen zu unterrichten. Die Informationen sollten erstmals ein Jahr nach Annahme dieser Empfehlung übermittelt werden.

Die übermittelten Informationen sollten Folgendes umfassen:

- das nationale SUMP-Unterstützungsprogramm;
- die Kontaktdaten der nationalen SUMP-Programmverwaltungsstelle;
- den Arbeitsplan der nationalen SUMP-Programmverwaltungsstelle;
- eine Zusammenfassung der Jahresberichte über die Umsetzung des Arbeitsplans (einschließlich quantifizierter Fortschritte bei den zentralen Leistungsindikatoren, der wichtigsten Meilensteine, ermittelter möglicher Probleme und geplanter Abhilfemaßnahmen) sowie der gewonnenen Erkenntnisse.

3. ADRESSATEN

Diese Empfehlung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 8. März 2023

Für die Kommission
Adina VĂLEAN
Mitglied der Kommission

ANHANG

Aktualisiertes Konzept für Pläne für nachhaltige städtische Mobilität**1. EINFÜHRUNG**

Ein Plan für nachhaltige städtische Mobilität (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) ist ein strategischer Plan, mit dem die Mobilitätsanforderungen von Menschen und Unternehmen in Städten und deren Umland erfüllt werden und der zu einer höheren Lebensqualität beiträgt. Es handelt sich um einen einheitlichen Rahmen zur Bewältigung aller gemeinsamen Herausforderungen der städtischen Mobilität im gesamten funktionalen Stadtgebiet (Stadt und Pendlergebiet). Ein SUMP bietet einen umfassenden, an einer Zukunftsvision orientierten Ansatz, der von Flexibilität und Resilienz gekennzeichnet ist, da er ein langfristiger Mobilitätsplan ist, der auch Maßnahmenpakete für kurzfristige Ziele umfasst und Zielvorgaben enthält, deren Erfüllung in Reaktion auf sich wandelnde Anforderungen vorgezogen werden kann.

Seit 2013 setzt sich die Kommission für eine breite Einführung von SUMP als Fundament ihrer Politik für städtische Mobilität ein. Die Pläne erleichtern es den Städten, Gemeinden und Regionen, die gemeinsamen Herausforderungen beim Übergang zu einer nachhaltigen städtischen Mobilität zu bewältigen und für eine höhere Lebensqualität zu sorgen. Im Rahmen des 2013 vorgelegten Pakets zur städtischen Mobilität ⁽¹⁾ wurden die lokalen Behörden aufgefordert, den SUMP in den Mittelpunkt ihres Ansatzes für Fragen der städtischen Mobilität zu stellen. Es wurden entsprechende EU-Leitlinien veröffentlicht, um die lokalen Behörden während des gesamten SUMP-Prozesses zu unterstützen.

In den letzten Jahren wurden in Zusammenarbeit mit den im Bereich der Stadtverkehrsplanung tätigen Kreisen zahlreiche Beratungs- und Orientierungsangebote entwickelt und den Städten und Interessenträgern über die EU-Beobachtungsstelle für städtische Mobilität ⁽²⁾ eine Reihe ergänzender Leitfäden zu Einzelaspekten des SUMP zur Verfügung gestellt. Zudem liegt ein Selbstbewertungsinstrument vor, das den Städten hilft, die Stärken und Schwächen ihrer SUMP zu erkennen ⁽³⁾.

Das ursprüngliche SUMP-Konzept ⁽⁴⁾ wurde mit dem Paket zur städtischen Mobilität von 2013 veröffentlicht und umfasste acht zentrale Leitprinzipien. Diese werden im gegenwärtigen Konzept beibehalten, das ansonsten dort aktualisiert wurde, wo Bedarf bestand.

1.1. Kontext

In der Neuen Leipzig-Charta ⁽⁵⁾ heißt es: „Städte sollten integrierte und nachhaltige Stadtentwicklungskonzepte erstellen und deren Umsetzung im gesamtstädtischen Kontext gewährleisten; in ihren funktional zusammenhängenden Räumen genauso wie in ihren Stadtquartieren.“

Die Planung der nachhaltigen städtischen Mobilität ist daher für eine wirksame und nachhaltige Mobilität in den Städten einschließlich der städtischen TEN-V-Knoten, für das Funktionieren des Verkehrsnetzes insgesamt und für unvorhergesehene Ereignisse sowie für die Resilienz im Falle gravierender Herausforderungen von entscheidender Bedeutung.

Es wird vorgeschlagen, dass städtische Knoten die wesentlichen SUMP-bezogenen Anforderungen in Anhang V des Vorschlags der Kommission zur Überarbeitung der TEN-V-Verordnung ⁽⁶⁾ erfüllen müssen. Das vorliegende Konzept greift etwaigen künftigen Verpflichtungen der städtischen Knotenpunkte in Bezug auf die Annahme von SUMP und deren Inhalt, die der überarbeiteten TEN-V-Verordnung entspringen, nicht vor. Das Konzept baut auf den vorgeschlagenen Anforderungen auf, bietet jedoch weitere Informationen und legt dar, welche Komponenten für die Ausarbeitung eines SUMP empfohlen werden, unabhängig davon, ob es sich bei einer Stadt um einen städtischen Knoten handelt oder nicht.

1.2. Gründe für die Aktualisierung des SUMP-Konzepts

Angesichts der erheblichen Entwicklungen der letzten Zeit und der praktischen Erfahrungen, die in den vergangenen zehn Jahren mit der Umsetzung des Konzepts gesammelt wurden, bietet es sich nun an, das Konzept zu aktualisieren, um sicherstellen, dass die SUMP wirksamer zur Verwirklichung der immer ehrgeizigeren Ziele und Verpflichtungen der EU in den Bereichen Verkehr, Klima, Gesundheit und Gesellschaft beitragen.

⁽¹⁾ COM(2013) 913 final

⁽²⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

⁽³⁾ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>

⁽⁴⁾ Anhang 1 der Mitteilung der Kommission „Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt“ (). https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0018.02/DOC_4&format=PDF

⁽⁵⁾ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/brochure/new_leipzig_charter/new_leipzig_charter_en.pdf

⁽⁶⁾ COM(2021) 812/2

Die Achsen der gegenwärtigen Politik sind dem europäischen Grünen Deal ⁽⁷⁾, der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ⁽⁸⁾ und dem neuen EU-Rahmen für urbane Mobilität ⁽⁹⁾ zu entnehmen. Im Rahmen des Pakets „Fit für 55“ ⁽¹⁰⁾, des Pakets für ein grünes und effizientes Mobilitätssystem und des REPowerEU-Pakets ⁽¹¹⁾ hat die Kommission kürzlich einschlägige Legislativvorschläge vorgelegt. Vor allem muss das SUMP-Konzept klima- und energiepolitische Aspekte stärker einbeziehen und zugleich Sicherheit, Inklusivität und Zugänglichkeit des Nahverkehrs sowie dessen Güterverkehrs- und Logistikaspekte in den Blick nehmen.

Konkret heißt es im neuen EU-Rahmen für urbane Mobilität, dass im aktualisierten SUMP-Konzept klare Prioritäten festgelegt werden sollten, um nachhaltige Lösungen einschließlich des aktiven, öffentlichen bzw. kollektiven Verkehrs und der geteilten Mobilität (auch für Verbindungen zwischen Stadt und Land), die vollständige Einbeziehung von Resilienzaspekten sowie Pläne für eine nachhaltige städtische Logistik mit emissionsfreien Fahrzeugen und Lösungen zu fördern. Das Konzept sollte weiter ergänzt werden, um Vorkehrungen für den Bedarf an spezifischen Indikatoren zu treffen und Anforderungen für SUMP der städtischen Knoten im TEN-V vorzusehen ⁽¹²⁾.

Schließlich müssen die Planungsinstrumente in den Bereichen Mobilität, Energie, Nachhaltigkeit und Landnutzung einander besser ergänzen. Auf diese Weise wird das überarbeitete Konzept auch für eine engere Verzahnung zwischen SUMP und anderen relevanten Stadtentwicklungsplänen in den Bereichen Energie und Klima, insbesondere den Aktionsplänen für nachhaltige Energie und Klimaschutz, sorgen.

2. EIN KONZEPT FÜR PLÄNE FÜR NACHHALTIGE STÄDTISCHE MOBILITÄT (SUMP)

Das Konzept ist eine Empfehlung für die Ausgestaltung von SUMP für städtische Gebiete unabhängig von ihrer Größe. Der SUMP sollte im Einklang mit den nachstehenden Leitprinzipien entwickelt und umgesetzt werden.

2.1. Klare und messbare Zielsetzungen

Das Hauptziel des SUMP ist es, das funktionale Stadtgebiet ⁽¹³⁾ zugänglicher zu machen und für eine sichere und nachhaltige emissionsarme Mobilität von hoher Qualität in und durch dieses Gebiet sowie innerhalb dieses Gebiets zu sorgen. Insbesondere gilt es, die emissionsfreie Mobilität und die Entwicklung eines städtischen Verkehrssystems zu unterstützen, das die Leistung des Verkehrsnetzes insgesamt verbessert. Dabei sollte Folgendes entwickelt werden: die Infrastruktur für den nahtlosen Verkehr emissionsfreier Fahrzeuge, multimodale Personenverkehrsknoten zur besseren Einbindung der ersten und letzten Meile, multimodale Güterterminals für das Stadtgebiet.

Der SUMP sollte daher besondere Ziele zur Unterstützung der Entwicklung eines städtischen Verkehrssystems enthalten, das

- für alle Nutzer einschließlich benachteiligter Gruppen und Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität sicher, zugänglich, erschwinglich und inklusiv ist und der Geschlechterperspektive und dem demografischen Wandel Rechnung trägt;
- den Mobilitätsanforderungen aller Nutzer einschließlich der Fußgänger und Radfahrer, der Nutzer der städtischen Logistik und des Güter- und Personenfernverkehrs im TEN-V gerecht wird und den Verkehrsströmen aus stadtnahen und ländlichen Gebieten im Umland der Stadt Rechnung trägt und damit das gesamte funktionale Stadtgebiet (Stadt und Pendlergebiet) berücksichtigt;
- den Anforderungen an Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Resilienz genügt und ein Gleichgewicht zwischen wirtschaftlicher Lebensfähigkeit, sozialer Gerechtigkeit und Umwelt- und Gesundheitsschutz herstellt;
- die Effizienz städtischer Mobilitätssysteme optimiert und dabei sowohl das Kosten-Nutzen-Verhältnis als auch die externen Effekte der verschiedenen Verkehrsträger berücksichtigt, insbesondere im Hinblick auf Verkehrsüberlastung, Luftverschmutzung, Lärmbelastung, CO₂-Emissionen, Verkehrstote und -verletzte sowie Auswirkungen auf die biologische Vielfalt;
- dazu beiträgt, die städtische Umwelt attraktiver zu machen, unter anderem durch eine bessere gemeinsame Nutzung des öffentlichen Raums;

⁽⁷⁾ COM(2019) 640 final

⁽⁸⁾ COM(2020) 789 final

⁽⁹⁾ COM(2020) 811 final

⁽¹⁰⁾ COM(2021) 550 final

⁽¹¹⁾ COM(2022) 230 final

⁽¹²⁾ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (COM(2021) 812 final).

⁽¹³⁾ [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20\(OECD%2C%202012\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20(OECD%2C%202012))

- die Lebensqualität erhöht und der öffentlichen Gesundheit förderlich ist, wobei die Ziele der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung ⁽¹⁴⁾ zu berücksichtigen sind, und gewährleistet, dass die städtische Verkehrsinfrastruktur und die städtischen Verkehrsdienste für alle, auch für schutzbedürftige gesellschaftliche Gruppen und Frauen, sicher und angenehm sind;
- die Sicherheit und Gefahrenabwehr im Verkehr verbessert, insbesondere für aktive und besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer (z. B. Fußgänger, Radfahrer, ältere Menschen, Kinder, Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität), Verkehrsdienste und öffentliche Räume, wobei für die Straßenverkehrssicherheit in der Stadt die „Vision Null“ ⁽¹⁵⁾ gemäß der Erklärung von Valletta ⁽¹⁶⁾ anzustreben ist;
- die verkehrsbedingte Umweltverschmutzung in allen Bereichen (Luft, Lärm, Partikel und Mikroplastik) und die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen verringert, die Energieeffizienz des Verkehrs erhöht und damit eine emissionsfreie städtische Mobilität im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals, der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ⁽¹⁷⁾, dem Null-Schadstoff-Aktionsplan ⁽¹⁸⁾ und dem Klimagesetz unter Berücksichtigung der nationalen Energie- und Klimapläne, Luftqualitätspläne und lokalen Aktionspläne für nachhaltige Energie und Klimaschutz anstrebt;
- zu einer besseren Konnektivität und Gesamtleistung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und des europäischen Verkehrssystems als Ganzes beiträgt, sowohl in Bezug auf den Personen- als auch den Güterverkehr.

2.2. Eine langfristige Vision und ein klarer Umsetzungsplan

Der SUMP stellt eine langfristige Strategie für die künftige Entwicklung des funktionalen Stadtgebiets bzw. der Verkehrsinfrastruktur und der multimodalen Mobilitätsdienste in diesem Gebiet dar (oder ist mit einer solchen Strategie verknüpft). Er umfasst zudem einen Durchführungsplan für die kurzfristige Umsetzung der Strategie. Der SUMP sollte Teil eines integrierten Ansatzes für die nachhaltige Stadtentwicklung und mit den relevanten Planungstätigkeiten in den Bereichen Landnutzung, Raumplanung und sektorale Planung (z. B. in den Bereichen Klima und Energie) verknüpft sein.

Er sollte daher Folgendes enthalten:

- einen Zeitplan und einen Finanzplan mit ordnungsgemäß ausgewiesenen Finanzierungsquellen; der Durchführungsplan sollte idealerweise einen Zeitraum von drei bis zehn Jahren abdecken;
- klar definierte Zuständigkeiten und Ressourcen, aufgeschlüsselt nach Akteur.

2.3. Bewertung der gegenwärtigen Leistung und der Leistungsziele

Der SUMP sollte auf einer gründlichen Bewertung der gegenwärtigen Leistung des städtischen Verkehrssystems und der Leistungsziele aufbauen und ein umfassendes Überwachungssystem vorsehen. Er sollte Folgendes umfassen:

- eine Statusanalyse, eine Ausgangsbasis und ein Zielszenario, beginnend bei einer umfassenden Bestandsaufnahme der gegenwärtigen Lage und der Bestimmung einer Ausgangsbasis, an der künftige Fortschritte gemessen werden können, sowie eine Folgenabschätzung der vorgeschlagenen Maßnahmen;
- besondere Ziele und Vorgaben: Der SUMP sollte konkrete und realistische Leistungsziele benennen, die auf die Statusanalyse Bezug nehmen und im Hinblick auf das Hauptziel und die allgemeinen Ziele des SUMP ehrgeizig sind. Gegebenenfalls sollten auch messbare Zielvorgaben definiert werden, die auf einer realistischen Bewertung der Ausgangslage und der verfügbaren Ressourcen beruhen und die besonderen Ziele widerspiegeln;
- Leistungsindikatoren, vorzugsweise auf der Grundlage der Indikatoren für nachhaltige städtische Mobilität ⁽¹⁹⁾, mit denen die gegenwärtige Lage des städtischen Verkehrssystems beschrieben und die Fortschritte in Richtung auf die gesetzten Ziele überwacht werden können.

⁽¹⁴⁾ <https://www.undp.org/sustainable-development-goals>

⁽¹⁵⁾ https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2019-06-19-vision-zero_en

⁽¹⁶⁾ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/en/pdf>

⁽¹⁷⁾ COM(2020) 789 final

⁽¹⁸⁾ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_de

⁽¹⁹⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_de

2.4. Integrierte Entwicklung aller Verkehrsträger unter Bevorzugung der nachhaltigsten Verkehrsträger

Der SUMP sollte den multimodalen Verkehr fördern, indem er verschiedene Verkehrsträger und Maßnahmen zur Erleichterung einer nahtlosen und nachhaltigen Mobilität integriert. Er sollte Maßnahmen enthalten, die den Anteil der nachhaltigeren Verkehrsträger — des öffentlichen Verkehrs, der aktiven Mobilität, der geteilten Mobilität⁽²⁰⁾, der emissionsfreien städtischen Logistik und gegebenenfalls der Binnenschifffahrt und des Seeverkehrs — erhöhen.

Zudem sollte er Maßnahmen enthalten, mit denen die emissionsfreie Mobilität, insbesondere im Hinblick auf die Ökologisierung der städtischen Fahrzeugflotte, gefördert, Verkehrsüberlastung verringert und die Straßenverkehrssicherheit erhöht wird, vor allem für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer.

Der Plan sieht ein integriertes Paket technischer, infrastrukturpolitischer, strategiebasierter und unverbindlicher Maßnahmen vor, mit denen die Leistung und das Kosten-Nutzen-Verhältnis in Bezug auf das Hauptziel und die besonderen Ziele gesteigert werden soll.

Der SUMP sollte daher Folgendes behandeln:

- öffentliche bzw. kollektive Verkehrsdienste sowie geteilte Mobilität, wobei eine spezielle Strategie darauf ausgerichtet sein sollte, Qualität, Reichweite, Integration und Zugänglichkeit sowie die Gefahrenabwehr in diesen Bereichen zu steigern;
- den nichtmotorisierten Verkehr, wobei ein Plan vorliegen sollte, mit dem die Attraktivität des Fußgänger- und Radverkehrs und der Mikromobilität sowie die Betriebssicherheit und die Gefahrenabwehr in diesem Bereich gesteigert und ein umfassendes und hochwertiges Netz angestrebt wird;
- die Multimodalität, um die verschiedenen Verkehrsträger besser zu integrieren, sowohl in Bezug auf den Personen- als auch den Güterverkehr;
- die Straßenverkehrssicherheit in der Stadt, wobei die „Vision Null“ (null Tote und Schwerverletzte) anzustreben ist — insbesondere in Bezug auf die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer einschließlich der Fußgänger und Radfahrer.
- die Verringerung der Verkehrsüberlastung und die optimale Nutzung der Infrastruktur in Verbindung mit Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung einschließlich der Optimierung der Ladeinfrastruktur, wobei das Potenzial für die Umwidmung von Straßen- bzw. städtischem Raum für nichtmotorisierte Verkehrsträger oder nicht verkehrsbezogene Nutzungen untersucht werden sollte;
- die städtische Logistik einschließlich der Hauszustellung und der Verwaltung der gewerblich genutzten Fahrzeugflotte (z. B. Taxis), wobei Maßnahmen zur Effizienzsteigerung bei gleichzeitiger Verringerung der externen Kosten wie Treibhausgas-, Schadstoff-, Lärmemissionen und Verkehrsüberlastung ergriffen werden sollten (der SUMP und ein etwaiger spezifischer Plan für nachhaltige städtische Logistik sollten in integrierter Weise aufeinander abgestimmt werden);
- Mobilitätsmanagementpläne in den Bereichen Arbeitsplatz, Bildung, Gesundheit, Einzelhandel und Fremdenverkehr/Veranstaltungen, wobei Maßnahmen ergriffen werden sollten, mit denen Pendler, Verbraucher und Lernende (auch aus umliegenden stadtnahen und ländlichen Gebieten) bei der Umstellung auf nachhaltigere Mobilitätsmuster unterstützt werden;
- die Digitalisierung einschließlich intelligenter Verkehrssysteme (IVS) wie multimodaler digitaler Mobilitätsdienste, die verkehrsträgerübergreifend den Zugang zu Informationen, die Buchung, die Bezahlung und den Fahrscheinabruf erleichtern, und der Datenerhebung (z. B. durch private Betreiber, Big Data, künstliche Intelligenz, digitale Zwillinge, Internet der Dinge usw.), womit die Vorbereitung, Umsetzung und Überwachung der SUMP-Maßnahmen unterstützt werden soll.

2.5. Integriertes Konzept für den Personen- und Güterverkehr und die Logistik in der Stadt

Die städtische Logistik und die Anbindung an den Güterfernverkehr sollten umfassend berücksichtigt und in den SUMP integriert werden, um einen systematischen Ansatz für alle Mobilitätsaspekte einer Stadt zu gewährleisten und das Ziel der emissionsfreien städtischen Logistik und Zustellung auf der letzten Meile zu erreichen. Spezifische Fragen der städtischen Logistik könnten in einem gesonderten (mit dem SUMP abgestimmten) Plan für nachhaltige städtische Logistik behandelt werden.

Sofern relevant, sollte der SUMP die Auswirkungen der im jeweiligen Stadtgebiet ergriffenen Maßnahmen auf die Personen- und Güterverkehrsströme und das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) berücksichtigen, damit das ungehinderte Durch- oder Umfahren städtischer Knoten oder die nahtlose Anbindung innerhalb dieser Knoten gewährleistet ist, auch für emissionsfreie Fahrzeuge. Insbesondere sollte der SUMP Maßnahmen enthalten, mit denen die Verkehrsüberlastung verringert, die Straßenverkehrssicherheit erhöht und Engpässe, die die Verkehrsströme im TEN-V beeinträchtigen, beseitigt werden.

⁽²⁰⁾ Geteilte Mobilität bedeutet hier gemeinsame Nutzung von Verkehrsträgern, etwa die gemeinsame Nutzung von Mietfahrzeugen (z. B. Fahrräder, Roller, Autos), Fahrgemeinschaften (d. h. gemeinsam genutzter Raum innerhalb eines Fahrzeugs) sowie Verkehrsdienste auf Abruf (z. B. Fahrvermittlungen wie Taxis).

2.6. Partizipativer Ansatz und Koordinierung mit anderen einschlägigen Initiativen

Die Ausarbeitung und Umsetzung des SUMP sollte einem integrierten und partizipativen Ansatz folgen, wobei es ein hohes Maß an Zusammenarbeit, Koordinierung und Konsultation zwischen den verschiedenen Regierungsebenen und den zuständigen Behörden geben sollte. Auch die Öffentlichkeit, Vertreter der Zivilgesellschaft und Wirtschaftsakteure sollten einbezogen werden.

Dafür sollte die örtliche Planungsbehörde angemessene Strukturen und Verfahren schaffen.

Dieser Prozess sollte sich insbesondere auf Folgendes stützen:

- die angemessene Einbeziehung relevanter Akteure im funktionalen Stadtgebiet — Bewohner, Vertreter zivilgesellschaftlicher Organisationen und Wirtschaftsakteure — in die Ausarbeitung und Umsetzung des Plans von Beginn an und während des gesamten Prozesses, damit ein hohes Maß an Akzeptanz und Unterstützung gewährleistet ist;
- dienststellenübergreifende Konsultation und Zusammenarbeit auf lokaler und regionaler Ebene, damit Kohärenz und Komplementarität mit lokalen und regionalen Strategien und Maßnahmen gewährleistet ist, insbesondere in den Bereichen Landnutzung und Raumplanung, Stadtbegrünung ⁽²¹⁾, Energie, Gesundheit, Bildung, Sozialdienstleistungen, Strafverfolgung und Polizeiarbeit;
- den engen Austausch mit Behörden, die für die Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsdiensten im funktionalen Stadtgebiet (in benachbarten städtischen, stadtnahen und ländlichen Gebieten) zuständig sind, sowie mit relevanten Stellen auf anderen Regierungs- und Verwaltungsebenen.

2.7. Überwachung, Überprüfung, Berichterstattung und Qualitätssicherung

Der SUMP sollte Ziele und Vorgaben sowie Indikatoren für die gegenwärtige Leistung des städtischen Verkehrssystems und die Leistungsziele enthalten, zumindest in Bezug auf Treibhausgasemissionen, Verkehrsüberlastung, Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr, den jeweiligen Anteil der Verkehrsträger, den Zugang zu Mobilitätsdiensten sowie Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Die Umsetzung des SUMP sollte anhand von Leistungsindikatoren überwacht werden.

Insbesondere sollten die lokalen Behörden Mechanismen einrichten, die es erlauben, die Fortschritte bei der Verwirklichung der Ziele des jeweiligen SUMP zu überwachen und erforderlichenfalls rechtzeitig Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Die Mitgliedstaaten sollten gemäß der Empfehlung der Kommission zu nationalen SUMP-Unterstützungsprogrammen den Städten bei dieser Aufgabe helfen und die Qualität des jeweiligen SUMP sowie die Einhaltung der Anforderungen des SUMP-Konzepts sicherstellen.

Die Fortschritte bei der Verwirklichung des Hauptziels und der besonderen Ziele des SUMP sowie der Erfüllung der darin enthaltenen Vorgaben sollten regelmäßig anhand ausgewählter Ergebnisindikatoren ⁽²²⁾ bewertet werden. Es sollten geeignete Maßnahmen getroffen werden, um den rechtzeitigen Zugriff auf einschlägige Daten und Statistiken sicherzustellen. Ein Überwachungsbericht sollte die Grundlage für eine Überprüfung der SUMP-Umsetzung darstellen.

Im Interesse der Überwachung und um Vorkehrungen für künftige Erfordernisse und Herausforderungen zu treffen, sollte mit Projektionen gearbeitet werden. Solche Projektionen können durch digitale Instrumente wie lokale digitale Zwillinge unterstützt werden.

2.8. Orientierungshilfe und Unterstützung auf europäischer Ebene

Die Europäische Kommission wird weiterhin über den Europäischen Informationsdienst für den Nahverkehr (European Local Transport Information Service, ELTIS) — Beobachtungsstelle für städtische Mobilität ⁽²³⁾ Informationen über SUMP bereitstellen. Diese Informationen umfassen die Leitlinien für den SUMP-Prozess sowie Referenzmaterialien zu Einzelaspekten des SUMP. ⁽²⁴⁾

Die Expertengruppe der Kommission für urbane Mobilität ⁽²⁵⁾, die nach der Annahme des neuen EU-Rahmens für urbane Mobilität eingerichtet wurde, wird zur Ergänzung und Straffung dieses Materials beitragen.

⁽²¹⁾ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/urban-greening-platform_en

⁽²²⁾ Etwa die Indikatoren für nachhaltige städtische Mobilität, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en.

⁽²³⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans>

⁽²⁴⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>; <https://www.eltis.org/mobility-plans/practitioner-briefings>

⁽²⁵⁾ Gruppe E03863 (<https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=de&groupID=3863>).

GESCHÄFTS- UND VERFAHRENSORDNUNGEN

BESCHLUSS Nr. 2019/1 DES REGIONALEN LENKUNGSAUSSCHUSSES DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT

(nach schriftlicher Konsultation)

über die Annahme des Haushaltsplans der Verkehrsgemeinschaft für das Jahr 2019 [2023/551]

DER REGIONALE LENKUNGSAUSSCHUSS DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 24 Absatz 1 und Artikel 35 —

BESCHLIEßT:

Artikel 1

Der Haushaltsplan der Verkehrsgemeinschaft für das Jahr 2019, der diesem Beschluss beigelegt ist, wird angenommen.

Artikel 2

Die Europäische Kommission ist für die Ausführung des Haushaltsplans und die Aufnahme der Arbeit des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft gemäß Artikel 3 zuständig.

Artikel 3

Artikel 2 gilt mit Wirkung vom 24. Januar 2019. Seine Geltungsdauer endet am Tag vor dem Tag, an dem die Ernennung des Direktors/der Direktorin des Ständigen Sekretariats wirksam wird.

Tirana, den 16. Januar 2019

*Für den regionalen Lenkungsausschuss
Der Präsident/Die Präsidentin*

Haushaltsplan der Verkehrsgemeinschaft für das Jahr 2019

Haushaltslinie	Betrag (EUR)
Gehälter für Beamte	750 000
Beitrag für die Kranken- und Rentenversicherung der Beamten	200 000
Laufende Kosten des Sekretariats (einschl. fixer Ausgaben/Reisen/Sitzungsorganisation)	330 000
IT-Ausstattung und Büromöbel (nicht durch das Sitzabkommen abgedeckt)	100 000
Einstellungskosten (Veröffentlichung und Erstattung der Kosten der Bewerber)	100 000
Insgesamt	1 480 000
Reserve (rund 10 %)	150 000
Gesamtsumme	1 630 000
Davon: EU-Beitrag (80 %) (*)	1 304 000
WB6-Beitrag (20 %: Anhang V des VGV enthält die Verteilung nach Ländern)	326 000

(*) Die Höhe des EU-Beitrags steht der Annahme des EU-Haushaltsplans für 2019 nicht entgegen.

BESCHLUSS Nr. 2019/2 DES REGIONALEN LENKUNGSAUSSCHUSSES DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT

(nach schriftlicher Konsultation der Mitglieder des regionalen Lenkungsausschusses) über den Direktor/die Direktorin des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft [2023/552]

DER REGIONALE LENKUNGSAUSSCHUSS DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 24 Absatz 1 und Artikel 30, gestützt auf den Beschluss Nr. 2019/1 des regionalen Lenkungsausschusses vom 16. Januar 2019 —

BESCHLIEßT:

Artikel 1

Herr Alain Baron wird zum Interimsdirektor des Ständigen Sekretariats ernannt.

Artikel 2

Artikel 1 gilt ab dem Tag der Annahme dieses Beschlusses. Seine Geltungsdauer endet am Tag vor dem Tag, an dem die Ernennung des Direktors/der Direktorin des Ständigen Sekretariats wirksam wird.

Tirana, den 28. Januar 2019

*Für den regionalen Lenkungsausschuss
Der Präsident/Die Präsidentin*

BESCHLUSS Nr. 2019/3 DES REGIONALEN LENKUNGSAUSSCHUSSES DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT [2023/553]

vom 5. Juni 2019

betreffend

- **die Annahme der Regeln für die Einstellung, die Arbeitsbedingungen und die geografische Ausgewogenheit des Personals des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft,**
- **die Annahme des Statuts der Verkehrsgemeinschaft,**
- **die Annahme der Ausschreibungen der Stelle eines Direktors/einer Direktorin und der Stelle eines stellvertretenden Direktors/einer stellvertretenden Direktorin des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft.**

DER REGIONALE LENKUNGSAUSSCHUSS DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 24 Absatz 1 und Artikel 35 —

BESCHLIEßT:

Artikel 1

Die in Anhang 1 dieses Beschlusses festgelegten Regeln für die Einstellung, die Arbeitsbedingungen und die geografische Ausgewogenheit des Personals des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft werden angenommen.

Artikel 2

Das in Anhang II dieses Beschlusses festgelegte Statut der Verkehrsgemeinschaft wird angenommen.

Artikel 3

Die diesem Beschluss beigefügten Ausschreibungen der Stelle eines Direktors/einer Direktorin und der Stelle eines stellvertretenden Direktors/einer stellvertretenden Direktorin des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft werden angenommen.

Tirana, den 5. Juni 2019

*Für den regionalen Lenkungsausschuss
Der Präsident/Die Präsidentin*

BESCHLUSS Nr. 2020/2 DES REGIONALEN LENKUNGSAUSSCHUSSES DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT

(nach Anhörung der Mitglieder des regionalen Lenkungsausschusses)

über den Direktor des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft [2023/554]

DER REGIONALE LENKUNGSAUSSCHUSS DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 24 Absatz 1 und Artikel 30,

gestützt auf den Beschluss Nr. 2019/2 des regionalen Lenkungsausschusses vom 28. Januar 2019,

gestützt auf den Beschluss Nr. 2019/3 des regionalen Lenkungsausschusses vom 5. Juni 2019 über die Regeln für die Einstellung, die Arbeitsbedingungen und die geografische Ausgewogenheit des Personals des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft,

gestützt auf die vereinbarten Schlussfolgerungen der Sitzung des regionalen Lenkungsausschusses vom 18. Mai 2020 und die anschließende Konsultation des Ministerrates sowie die Schlussfolgerungen der 8. Sitzung des regionalen Lenkungsausschusses vom 30. Juni —

BESCHLIEßT:

Artikel 1

Herr Matej Zakonjssek wird zum Direktor des Ständigen Sekretariats ernannt.

Artikel 2

Dienstort ist der Sitz des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft, Masarikova 5, 11000 Belgrad (Serbien).

Artikel 3

Diese Ernennung gilt für einen Zeitraum von 36 Monaten ab dem Inkrafttreten dieses Beschlusses und kann höchstens zweimal verlängert werden.

Artikel 4

Dieser Beschluss tritt am 1. August 2020 in Kraft.

Sarajewo, den 6. Juli 2020

*Für den regionalen Lenkungsausschuss
Der Präsident/Die Präsidentin*

BESCHLUSS Nr. 2020/3 DES REGIONALEN LENKUNGSAUSSCHUSSES DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT

(nach Anhörung der Mitglieder des regionalen Lenkungsausschusses) über die stellvertretende Direktorin des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft [2023/555]

DER REGIONALE LENKUNGSAUSSCHUSS DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 24 Absatz 1 und Artikel 30,

gestützt auf den Beschluss Nr. 2019/2 des regionalen Lenkungsausschusses vom 28. Januar 2019,

gestützt auf den Beschluss Nr. 2019/3 des regionalen Lenkungsausschusses vom 5. Juni 2019 über die Regeln für die Einstellung, die Arbeitsbedingungen und die geografische Ausgewogenheit des Personals des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft,

gestützt auf die vereinbarten Schlussfolgerungen der Sitzung des regionalen Lenkungsausschusses vom 18. Mai 2020 und die anschließende Konsultation des Ministerrates sowie die Schlussfolgerungen der 8. Sitzung des regionalen Lenkungsausschusses vom 30. Juni —

BESCHLIEßT:

Artikel 1

Frau Ljuba Siljanoska wird zur stellvertretenden Direktorin des Ständigen Sekretariats ernannt.

Artikel 2

Dienstort ist der Sitz des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft, Masarikova 5, 11000 Belgrad (Serbien).

Artikel 3

Diese Ernennung gilt für einen Zeitraum von 36 Monaten ab dem Inkrafttreten dieses Beschlusses und kann höchstens zweimal verlängert werden.

Artikel 4

Dieser Beschluss tritt am 1. September 2020 in Kraft.

Sarajewo, den 6. Juli 2020

*Für den regionalen Lenkungsausschuss
Der Präsident/Die Präsidentin*

BESCHLUSS Nr. 2020/05 DES REGIONALEN LENKUNGSAUSSCHUSSES DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT

über die Regeln für die Erstattung der Kosten von nicht dem Ständigen Sekretariat der Verkehrsgemeinschaft angehörenden Personen, die als Sachverständige zu Sitzungen eingeladen werden [2023/556]

DER REGIONALE LENKUNGSAUSSCHUSS DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 24 Absatz 1 und Artikel 35 —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Regeln für die Erstattung der Kosten von nicht dem Ständigen Sekretariat der Verkehrsgemeinschaft angehörenden Personen, die als Sachverständige zu Sitzungen eingeladen werden, werden angenommen.

Diese Regeln sind im Anhang festgelegt.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Sarajewo, den 29. Juli 2020

*Für den regionalen Lenkungsausschuss
Der Präsident/Die Präsidentin*

ANHANG

REGELN FÜR DIE ERSTATTUNG DER KOSTEN VON NICHT DEM STÄNDIGEN SEKRETARIAT DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT ANGEHÖRENDE PERSONEN, DIE ALS SACHVERSTÄNDIGE ZU SITZUNGEN EINGELADEN WERDEN*Artikel 1*

- (1) Diese Regeln gelten für folgende Personen (im Folgenden „externe Sachverständige“):
- a) jede Person von außerhalb der Verkehrsgemeinschaft, die ersucht wird, unabhängig vom Sitzungsort, in einem Ausschuss oder einer Arbeitsgruppe eine spezifische fachliche Stellungnahme abzugeben;
 - b) jede Person, die mit der Begleitung einer unter Buchstabe a fallenden Person mit Behinderung beauftragt ist.
- (2) Bei den externen Sachverständigen kann es sich um Sachverständige aus dem Privatsektor oder um Regierungssachverständige handeln:
- a) Sachverständige aus dem Privatsektor sind Personen, die die Zivilgesellschaft vertreten oder für eine private Organisation bzw. ein privates Unternehmen tätig sind und eingeladen werden, ihr persönliches Fachwissen in der Verkehrsgemeinschaft einzubringen oder ihre Organisationen in einem bestimmten Bereich zu vertreten, nicht aber für die Interessen eines bestimmten Landes einzutreten;
 - b) Regierungssachverständige sind Personen, die als Vertreter einer nationalen, regionalen oder lokalen Behörde eines Mitgliedstaats der EU oder einer südosteuropäischen Partei eingeladen oder von dieser benannt werden.

Artikel 2

Das Ständige Sekretariat haftet nicht für eventuelle materielle, immaterielle oder physische Schäden, die externen Sachverständigen oder Personen, die den Auftrag haben, externe Sachverständige mit Behinderungen zu begleiten, während ihrer Reise oder ihres Aufenthalts am Sitzungsort entstehen, es sei denn, die Schäden sind unmittelbar dem Ständigen Sekretariat zuzurechnen.

Insbesondere haftet die Verkehrsgemeinschaft nicht für Unfälle, an denen externe Sachverständige beteiligt sind, die für die Reise zur Sitzung ihr eigenes Verkehrsmittel nutzen.

Artikel 3

- (1) Alle externen Sachverständigen haben Anspruch auf Erstattung ihrer Reisekosten für die Strecke von dem aus der Einladung hervorgehenden Ort (berufliche oder private Anschrift) bis zum Sitzungsort, wobei das aufgrund der jeweiligen Entfernung angemessenste Verkehrsmittel zu wählen ist. Hierbei handelt es sich grundsätzlich um die Kosten einer Bahnfahrt 2. Klasse bei Strecken von unter 400 km (einfache Fahrt entsprechend der offiziellen Entfernung in Eisenbahnkilometern) oder die Kosten eines Flugscheins der Economy-Klasse bei Entfernungen von mindestens 400 km.
- (2) Der Direktor/die Direktorin des Ständigen Sekretariats achtet insbesondere darauf, dass Sitzungen so geplant werden, dass die externen Sachverständigen die kostengünstigsten Tarife nutzen können. Der Direktor/die Direktorin prüft insbesondere solche Erstattungsanträge genau, bei denen außergewöhnlich hohe Flugpreise angegeben werden. Der Direktor/die Direktorin hat das Recht, alle erforderlichen Prüfungen vorzunehmen und alle hierfür erforderlichen Nachweise von den externen Sachverständigen anzufordern. Der Direktor/die Direktorin kann ferner, soweit dies gerechtfertigt erscheint, die Erstattung auf den im Normalfall üblichen Tarif für eine Reise vom Arbeits- oder Wohnort des/der externen Sachverständigen zum Sitzungsort beschränken.
- (3) Die Reisekosten werden gegen Vorlage folgender Originalbelege erstattet: Tickets und Rechnungen oder im Falle von Internetbuchungen ein Ausdruck der elektronischen Reservierung und der Bordkarten für die Hinreise. Aus den vorgelegten Unterlagen müssen die auf der Reise in Anspruch genommene Klasse, die Reisezeiten und der gezahlte Betrag hervorgehen.
- (4) Die Erstattung der Kosten für Reisen im Privatfahrzeug erfolgt auf der Grundlage der Kosten für eine Bahnfahrt 2. Klasse.

- (5) Befährt kein Zug die im Privatfahrzeug zurückgelegte Strecke, so werden 0,22 EUR je km erstattet.
- (6) Taxikosten werden nicht erstattet.

Artikel 4

- (1) Das pro Sitzungstag gezahlte Tagegeld deckt pauschal alle Ausgaben am Sitzungsort ab, unter anderem auch Kosten für Verpflegung und Beförderung am Ort (Bus, Straßenbahn, U-Bahn, Taxi, Parkgebühren, Maut usw.) sowie für die Reise- und Unfallversicherung.
- (2) Das Tagegeld beträgt 92,00 EUR.
- (3) Liegt der in der Einladung aufgeführte Abfahrtsort höchstens 100 km vom Sitzungsort entfernt, so wird das Tagegeld um 50 % gekürzt.
- (4) Externe Sachverständige, die aufgrund der Unvereinbarkeit der Sitzungszeiten mit den Fahr- oder Flugplänen ⁽¹⁾ eine oder mehrere Nächte vor Ort verbringen müssen, erhalten auch Übernachtungsgeld. Dieses beträgt 100,00 EUR pro Nacht. Die Anzahl der Übernachtungen darf die Anzahl der Sitzungstage + 1 nicht überschreiten.
- (5) Ausnahmsweise kann zusätzliches Übernachtungsgeld und/oder zusätzliches Tagegeld gezahlt werden, wenn sich durch die Verlängerung des Aufenthalts des/der externen Sachverständigen eine Ermäßigung der Beförderungskosten erreichen lässt, deren Höhe den Betrag dieser Sätze übersteigt.
- (6) Das Tagegeld und/oder das Übernachtungsgeld können durch eine begründete Entscheidung des Direktors/der Direktorin für sehr hochrangige externe Sachverständige um 50 % angehoben werden.

Artikel 5

Sind die gemäß Artikel 4 vorgesehenen Entschädigungen angesichts der eines/einer behinderten externen Sachverständigen aufgrund seiner/ihrer Behinderung sowie der Begleitperson entstehenden Kosten eindeutig unangemessen, werden diese Kosten auf Antrag des Direktors/der Direktorin nach Vorlage der entsprechenden Belege erstattet.

Artikel 6

- (1) Sofern im Einladungsschreiben und im Antrag auf Organisation der Sitzung nicht anders angegeben, haben Sachverständige des Privatsektors für jeden Sitzungstag Anspruch auf Zahlung von Tagegeld und gegebenenfalls auf Übernachtungsgeld, wenn sie ehrenwörtlich erklären, für denselben Aufenthalt keine ähnliche(n) Zahlung(en) von einer anderen Einrichtung zu erhalten. Der Direktor/Die Direktorin sorgt dafür, dass die Einladungen und der Antrag auf Veranstaltung der Sitzung inhaltlich übereinstimmen.
- (2) Regierungssachverständige erhalten für jeden Sitzungstag Tagegeld und gegebenenfalls Übernachtungsgeld, sofern dies in der jeweiligen Geschäftsordnung des Ausschusses oder der Arbeitsgruppe vorgesehen ist und sie ehrenwörtlich erklären, für denselben Aufenthalt keine ähnlichen Zahlungen seitens ihrer Verwaltung zu erhalten.
- (3) Der Direktor/die Direktorin kann durch begründete Entscheidung nach Vorlage der entsprechenden Belege die Erstattung von Beträgen genehmigen, die externe Sachverständige gegebenenfalls aufgrund ihnen schriftlich vorliegender besonderer Anweisungen verauslagen mussten.
- (4) Jeder/jede externe Sachverständige erhält die Erstattung aller Reisekosten, Tage- und Übernachtungsgelder auf ein einziges Bankkonto.

⁽¹⁾ Generell kann von externen Sachverständigen nicht verlangt werden,
— vom Arbeits- oder Wohnort oder dem Sitzungsort vor 7 Uhr (Bahnhof oder anderes Verkehrsmittel) oder vor 8 Uhr (Flughafen) abzureisen;
— am Sitzungsort nach 21 Uhr (Flughafen) oder 22 Uhr (Bahnhof oder anderes Verkehrsmittel) anzukommen.

(5) Bei Regierungssachverständigen erfolgt die Erstattung auf ein Konto, dessen Inhaber die Regierung, eines ihrer Ministerien oder eine öffentliche Stelle ist, sofern die Regierung, das betreffende Ministerium oder die öffentliche Stelle nicht von dieser Regelung abweicht.

Artikel 7

(1) Die Höchstzahl an externen Sachverständigen pro Sitzung, unabhängig davon, ob sie Anspruch auf Kostenerstattung haben oder nicht, ist auf je einen Regierungssachverständigen/eine Regierungssachverständige pro südosteuropäischer Partei und pro Mitgliedstaat der EU sowie eine der Anzahl der Regierungssachverständigen entsprechende Anzahl von Sachverständigen aus dem Privatsektor beschränkt.

(2) Der Direktor/Die Direktorin kann bei gemeinsamen Sitzungen mehrerer Ausschüsse oder Arbeitsgruppen durch begründete Entscheidung von der Vorgabe gemäß Absatz 1 abweichen.

Artikel 8

(1) Die Zahlungsanweisung wird auf der Grundlage des ordnungsgemäß ausgefüllten und vom/von der externen Sachverständigen sowie dem für die Bescheinigung der Anwesenheit des/der externen Sachverständigen zuständigen Sitzungssekretariat unterschriebenen Erstattungsantrags erstellt.

(2) Externe Sachverständige legen dem Sitzungssekretariat die für die Erstattung erforderlichen Unterlagen spätestens 30 Kalendertage nach dem letzten Sitzungstag per Brief, Fax oder E-Mail vor; es gilt das Datum des Poststempels bzw. das Fax- oder Maildatum.

(3) Das Ständige Sekretariat erstattet die Kosten der externen Sachverständigen innerhalb von 30 Kalendertagen.

(4) Vorbehaltlich eines Nachweises durch den externen Sachverständigen/die externe Sachverständige, der durch eine begründete Entscheidung des Direktors/der Direktorin anerkannt wird, entbindet die Nichtbeachtung der Vorschrift des Absatzes 2 die Verkehrsgemeinschaft von jeder Erstattung der Reisekosten und jeder Zahlung von Tagegeldern.

Artikel 9

(1) Die Reisekosten werden in Euro, gegebenenfalls zu dem am Sitzungstag geltenden Wechselkurs, erstattet.

(2) Das Tagegeld und gegebenenfalls das Übernachtungsgeld werden auf der Grundlage der am Sitzungstag geltenden Pauschale in Euro gezahlt.

Artikel 10

Diese Regeln finden ab dem Tag nach ihrer Annahme Anwendung.

BESCHLUSS Nr. 2020/7 DES REGIONALEN LENKUNGSAUSSCHUSSES DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT
zur Benennung des unabhängigen externen Prüfers für die Durchführung der jährlichen Rechnungsprüfung für das Haushaltsjahr 2019 [2023/557]

DER REGIONALE LENKUNGSAUSSCHUSS DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 24 Absatz 1 und Artikel 36,
gestützt auf die Finanzvorschriften und die Rechnungsprüfungsverfahren der Verkehrsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 62 und 63 —

BESCHLIEßT:

Artikel 1

Grant Thornton D.O.O., wohnhaft in Knevinje Zorke 2/4 Belgrad, wird als unabhängiger externer Prüfer für die Durchführung der jährlichen Rechnungsprüfung der Verkehrsgemeinschaft für das Steuerjahr 2019 benannt.

Sarajewo, den 3. September 2020

*Für den regionalen Lenkungsausschuss
Der Präsident/Die Präsidentin*

**BESCHLUSS Nr. 2020/08 DES REGIONALEN LENKUNGSAUSSCHUSSES DER
VERKEHRSGEMEINSCHAFT
über die Einsetzung des Fachausschusses für Gefahrguttransporte [2023/558]**

DER REGIONALE LENKUNGSAUSSCHUSS DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 24 Absatz 1 und Artikel 1 —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Fachausschuss für Gefahrguttransporte der Verkehrsgemeinschaft wird eingesetzt.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Sarajewo, den 15. Dezember 2020

*Für den regionalen Lenkungsausschuss
Der Präsident/Die Präsidentin*

BESCHLUSS Nr. 01/2021 DES REGIONALEN LENKUNGSAUSSCHUSSES DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT

(nach schriftlicher Konsultation)

über die Annahme des Haushaltsplans der Verkehrsgemeinschaft für das Jahr 2021 [2023/559]

DER REGIONALE LENKUNGSAUSSCHUSS DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 24 Absatz 1 und Artikel 35 —

BESCHLIEßT:

Artikel 1

Der Haushaltsplan der Verkehrsgemeinschaft für das Jahr 2021, der diesem Beschluss beigefügt ist, wird angenommen.

Artikel 2

(1) Gemäß Artikel 10 Absatz 1 der für die Verkehrsgemeinschaft geltenden Finanzvorschriften und Rechnungsprüfungsverfahren können die Mittel einer Haushaltslinie des Haushaltsplans 2021 zu Zwecken verwendet werden, die im Haushaltsplan einer anderen Haushaltslinie zugewiesen sind, sofern eine Obergrenze von 10 % der Mittel der früheren Haushaltslinie nicht überschritten wird. Dies gilt nicht für die Haushaltslinie Personal.

(2) Die im beigefügten Haushaltsplan aufgeführten Mittel, die übertragen wurden, um Ende 2020 eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen, kommen für eine Verwendung im Sinne des Absatzes 1 nicht in Betracht. Sie werden bei der Festsetzung des Höchstbetrags, der der dort genannten Obergrenze von 10 % entspricht, nicht berücksichtigt.

Artikel 3

Die Mittel, die bis zum Ende der Haushaltsjahre 2019 und 2020 nicht gebunden wurden, werden in Abgang gestellt und gemäß den in Anhang V des Vertrags zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft festgelegten Prozentsätzen und den tatsächlich gezahlten Beiträgen an die Vertragsparteien zurückgezahlt.

Sarajewo, den 28. Januar 2021

*Für den regionalen Lenkungsausschuss
Der Präsident/Die Präsidentin*

⁽¹⁾ ABl. L 278 vom 27.10.2017, S. 3.

HAUSHALTSPLAN DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT FÜR DAS JAHR 2021

Haushaltslinie	Betrag (EUR)
1. Ständiges Sekretariat	
1.1. Personal	1 465 706
1.2. Reisekosten	172 560
1.3. Bürokosten, Ausrüstung und Software	353 080
— davon neue Mittel	303 080
— davon übertragene Haushaltsmittel für Ende 2020 eingegangene Verpflichtungen, für die 2021 Zahlungen fällig werden	50 000
1.4. Sonstige Kosten und Dienstleistungen, darunter: — ausgelagerte und sonstige Dienstleistungen (Rechnungsprüfung, Förderung der Sichtbarkeit, Personalschulungen, Bankgebühren) — Kosten für Sitzungen und Konferenzen — Kosten für Informationstechnologie und Kommunikation — Ausgaben für die Einstellung von Personal	247 590
1.5. Studien, technische Hilfe zur Unterstützung der Umsetzung der einschlägigen Rechtsvorschriften und Aktionspläne der EU	530 000
— davon neue Mittel	400 000
— davon übertragene Haushaltsmittel für Ende 2020 eingegangene Verpflichtungen, für die 2021 Zahlungen fällig werden	130 000
2. Ministerrat	
2.1. Kosten für Sitzungen und Konferenzen	60 000
3. Regionaler Lenkungsausschuss	
3.1. Kosten für Sitzungen und Konferenzen	20 950
4. Fachausschüsse	
4.1. Kosten für Sitzungen und Konferenzen	99 100
5. Sozialforum	
5.1. Kosten für Sitzungen und Konferenzen	13 300
Reserve (ca. 8 % der neuen Mittel)	217 714
Neue Mittel insgesamt	3 000 000
Aus 2020 übertragene Mittel insgesamt	180 000
Gesamtsumme	3 180 000
EU-Beitrag (80 % der neuen Mittel)	2 400 000
Beitrag der südosteuropäischen Parteien (20 % der neuen Mittel: Anhang V des VGV enthält die Verteilung nach Ländern)	600 000

BESCHLUSS Nr. 2021/02 DES REGIONALEN LENKUNGSAUSSCHUSSES DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT

über die Regeln für die Erstattung der Kosten von nicht dem Ständigen Sekretariat der Verkehrsgemeinschaft angehörenden Personen, die zur Teilnahme an den Sitzungen der Verkehrsgemeinschaft eingeladen werden [2023/560]

DER REGIONALE LENKUNGSAUSSCHUSS DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 35 —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die im Anhang enthaltenen Regeln für die Erstattung der Kosten von nicht dem Ständigen Sekretariat der Verkehrsgemeinschaft angehörenden Personen, die zur Teilnahme an den Sitzungen der Verkehrsgemeinschaft eingeladen werden, werden angenommen.

Nach ihrer Annahme veröffentlicht das Ständige Sekretariat der Verkehrsgemeinschaft die Regeln auf der Website der Verkehrsgemeinschaft.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Sarajewo, den 7. Juni 2021

*Für den regionalen Lenkungsausschuss
Der/Die Vorsitzende*

ANHANG

REGELN FÜR DIE ERSTATTUNG DER KOSTEN VON NICHT DEM STÄNDIGEN SEKRETARIAT DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT ANGEHÖRENDE PERSONEN, DIE ZUR TEILNAHME AN DEN SITZUNGEN DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT EINGELADEN WERDEN

1. Geltungsbereich
 - 1.1. Diese Regeln gelten für nicht dem Ständigen Sekretariat der Verkehrsgemeinschaft (im Folgenden „Ständiges Sekretariat“) angehörende Personen, die zur Teilnahme an einer der unter Nummer 1.2 aufgeführten Sitzungen der Verkehrsgemeinschaft eingeladen werden.
 - 1.2. Bei den Sitzungen, für die diese Regeln gelten, handelt es sich um Sitzungen folgender Zusammensetzungen, Ausschüsse und anderer Foren der Verkehrsgemeinschaft:
 - a) Ministerrat, regionaler Lenkungsausschuss, Fachausschüsse, Sozialforum;
 - b) Haushaltsausschuss;
 - c) Sondergruppen, Koordinierungsgruppen und andere durch Beschlüsse oder Schlussfolgerungen des Ministerrats und des regionalen Lenkungsausschusses eingesetzte Arbeitsgruppen;
 - d) Konferenzen, Seminare und andere vom Ständigen Sekretariat im Zusammenhang mit dem Arbeitsprogramm der Verkehrsgemeinschaft veranstaltete Foren;
 - e) andere Sitzungen im Rahmen der Durchführung des Vertrags über die Verkehrsgemeinschaft (Debatten auf hoher Ebene, Seminare usw.);
 - f) Auswahlverfahren für von der Verkehrsgemeinschaft ausgeschriebene Stellen (Mitglieder des Auswahlausschusses) und
 - g) Auswahlverfahren für von der Verkehrsgemeinschaft ausgeschriebene Stellen (Bewerber/innen).
 - 1.3. Nur jeweils ein Vertreter/eine Vertreterin pro Ministerium, Regulierungsbehörde, Agentur, Stelle oder anderer begünstigter Partei hat Anspruch auf eine Kostenerstattung nach Maßgabe dieser Regeln. Werden unter Nummer 1.2. aufgeführte Sitzungen gemeinsam veranstaltet, kann der Direktor/die Direktorin des Ständigen Sekretariats (im Folgenden der/die „Direktor/Direktorin“) jedoch durch begründete Entscheidung von dieser Regel abweichen.
 - 1.4. Diese Regeln gelten nur für die Erstattung von Reise- und Unterbringungskosten. Die Teilnehmenden haben keinen Anspruch auf zusätzliche Beträge wie ein Tagegeld.
2. Reisekosten
 - 2.1. Alle Teilnehmenden haben Anspruch auf Erstattung ihrer Reisekosten für die Strecke von dem aus der Einladung hervorgehenden Ort (berufliche oder private Anschrift) bis zum Sitzungsort, wobei das aufgrund der jeweiligen Entfernung angemessenste Verkehrsmittel zu wählen ist. Hierbei handelt es sich grundsätzlich um die Kosten einer Bahnfahrt 2. Klasse bei Strecken von unter 400 km (einfache Fahrt entsprechend der offiziellen Entfernung in Eisenbahnkilometern) oder die Kosten eines Flugscheins der Economy-Klasse bei Entfernungen von mindestens 400 km.
 - 2.2. Der Direktor/die Direktorin achtet darauf, dass Sitzungen so geplant werden, dass die Teilnehmenden die kostengünstigsten Tarife nutzen können.
 - 2.3. Die Reisekosten werden nur gegen Vorlage von Originalbelegen erstattet.
 - 2.4. Besteht keine Flug- oder Bahnverbindung oder ist die Nutzung dieser Verkehrsmittel nicht kosteneffizient, wird die Reise per Bus oder Pkw genehmigt.
 - 2.5. Für im Privatfahrzeug zurückgelegte Strecken werden 0,22 EUR je km erstattet.
 - 2.6. Taxikosten werden nur erstattet, wenn vor Ort kein Nahverkehr zur Verfügung steht.
 - 2.7. Der Höchsterstattungsbetrag für Reisekosten liegt bei 700 EUR.

3. Unterbringungskosten

- 3.1. Die Teilnehmenden haben Anspruch auf Erstattung ihrer Unterbringungskosten. Unterbringungskosten sind Kosten, die für Übernachtungen am Sitzungsort aufgewendet werden müssen, weil die Sitzungszeiten nicht mit den Fahr- oder Flugplänen vereinbar sind. Der Höchsterstattungsbetrag für Unterbringungskosten liegt bei 120 EUR pro Nacht. Die Anzahl der Übernachtungen darf die Anzahl der Sitzungstage + 1 nicht überschreiten.
- 3.2. Nach vorheriger Genehmigung durch den Direktor/die Direktorin haben die Teilnehmenden ausnahmsweise Anspruch auf Erstattung der Unterbringungskosten für eine zusätzliche Nacht am Sitzungsort, sofern sie durch Verlängerung ihres Aufenthalts eine Ermäßigung ihrer Beförderungskosten erhalten können, deren Höhe die Kosten der zusätzlichen Übernachtung übersteigt.
- 3.3. Die Teilnehmenden haben keinen Anspruch auf Erstattung anderer Ausgaben, die beim Aufenthalt im Hotel — etwa für Internet, Telefon, Fotokopien, Minibar, nicht im Preis enthaltenes Frühstück — anfallen.

4. Buchung von Tickets und Unterkunft

- 4.1. Grundsätzlich buchen die Teilnehmenden, die zu einer der unter Nummer 1.2 Buchstaben a bis e aufgeführten Sitzung eingeladen wurden, ihre Tickets und ihre Unterkunft selbst. Die Buchungen müssen so früh wie möglich erfolgen, um den kostengünstigsten Tarif zu erhalten. Nur in Ausnahmefällen und vorbehaltlich der Nummer 6 bucht das Ständige Sekretariat die Reise oder Unterkunft im Namen der Teilnehmenden oder leistet eine Abschlagszahlung für die Kosten.
- 4.2. Für Teilnehmende, die zu einer der unter Nummer 1.2 Buchstaben f und g aufgeführten Sitzungen eingeladen wurden, übernimmt das Ständige Sekretariat die Organisation von Reise und Unterbringung.

5. Erstattungsverfahren

- 5.1. Um die Reise- und Unterbringungskosten erstattet zu bekommen, müssen die Teilnehmenden einen Antrag auf Kostenerstattung (im Folgenden „Erstattungsantrag“) einreichen. Dabei gilt Folgendes:
 - a) Für den Antrag ist das Formular in Anlage 1 zu verwenden;
 - b) der Antrag ist innerhalb von 15 Kalendertagen nach dem betreffenden Sitzungstermin in elektronischer Form beim Ständigen Sekretariat einzureichen und
 - c) ihm sind sämtliche Originalbelege — beispielsweise Tickets und Rechnungen oder, bei Online-Buchungen, ein Ausdruck der elektronischen Reservierung und der Bordkarten für die Anreise — beizufügen, aus denen die entstandenen Kosten sowie die in Anspruch genommene Klasse, die Reisezeiten und der gezahlte Betrag hervorgehen.
- 5.2. Schreiben betreffend die Erstattung sind dem Ständigen Sekretariat unter folgender E-Mail-Adresse zu übermitteln: finance@transport-community.org.
- 5.3. Die Erstattung erfolgt in Euro. Dabei wird der am Sitzungstag geltende Wechselkurs angewandt.
- 5.4. Die Erstattung erfolgt per Banküberweisung auf das Bankkonto der Einrichtung oder Organisation, die die Teilnehmende/den Teilnehmenden benannt hat, unter Verwendung der gemäß Nummer 5.5 übermittelten Kontodaten. Sie kann jedoch auf schriftlichen Antrag der Einrichtung oder Organisation auf das private Bankkonto des/der Teilnehmenden erfolgen.
- 5.5. Die für die Zwecke der Nummer 5.4 vorzulegenden Kontodaten enthalten folgende Angaben zum Zahlungsempfänger/zur Zahlungsempfängerin: Name und Adresse des Kontoinhabers/der Kontoinhaberin, Name der Bank, Kontonummer (IBAN) und SWIFT-Code (BIC).

6. Abschlagszahlung auf Reise- und Unterbringungskosten

- 6.1. In Ausnahmefällen kann eine benennende Einrichtung oder Organisation beim Ständigen Sekretariat die Zahlung eines Abschlags auf die Reise- oder Unterbringungskosten für einen Teilnehmenden/eine Teilnehmende beantragen, die/der zu einer der in Nummer 1.2 Buchstaben a bis e aufgeführten Sitzungen eingeladen wurde. In diesen Fällen werden die Reise und die Unterbringung vom Ständigen Sekretariat gebucht.
- 6.2. Anträge auf Abschlagszahlung sind unter Verwendung des Formulars in Anlage 2 mindestens 21 Kalendertage vor dem Sitzungstermin unter folgender E-Mail-Adresse beim Ständigen Sekretariat einzureichen: finance@transport-community.org.
- 6.3. Anträge, die im Einklang mit Nummer 6.2 eingereicht werden, können vom Direktor/von der Direktorin genehmigt werden. Anträge, die zu spät eingereicht wurden, kann der Direktor/die Direktorin ablehnen.
- 6.4. Wurde einem Antrag gemäß Nummer 6.3 stattgegeben, bucht das Ständige Sekretariat unter Berücksichtigung des Entwurfs der Tagesordnung der Sitzung die Reise und die Unterkunft des/der jeweiligen Teilnehmenden. Das Ständige Sekretariat übermittelt dem/der Teilnehmenden per E-Mail die Buchungsbestätigungen für das Ticket und die Unterkunft.
- 6.5. Mit der Beantragung eines Abschlags auf Reisekosten verpflichtet sich der/die Teilnehmende zur Teilnahme an der Sitzung.
- 6.6. Kann der/die Teilnehmende — aus Gründen, die nicht unmittelbar der Verkehrsgemeinschaft zuzurechnen sind — der Sitzung nicht beiwohnen, so entschädigt die benennende Einrichtung oder Organisation das Ständige Sekretariat für die bei der Organisation der Reise entstandenen Kosten (z. B. für gebuchte Tickets einschließlich Stornierungsgebühren).

7. Verwaltungs- und Schlussbestimmungen

- 7.1. Der Direktor/Die Direktorin ist für die ordnungsgemäße Anwendung dieser Regeln verantwortlich.
 - 7.2. Das Ständige Sekretariat bewahrt die Aufzeichnungen, Unterlagen und Belege über auf Grundlage dieser Regeln erfolgte Erstattungen, einschließlich der Unterlagen über Ausnahmebehandlungen, fünf Jahre lang auf.
-

Anlage 1

ANTRAG AUF ERSTATTUNG VON REISEKOSTEN

1. ANGABEN ZUR SITZUNG	Ort:
Beschreibung der Sitzung:	
Datum:	Anzahl der Sitzungstage:

2. TEILNEHMENDE/R	
NACHNAME:	VORNAME:
EINRICHTUNG/ORGANISATION:	TITEL:
LAND:	
E-MAIL:	TEL.:

3. BANKVERBINDUNG — bitte vollständigen IBAN- und SWIFT-Code (BIC) angeben
NAME UND ANSCHRIFT DER KONTOINHABERIN/DES KONTOINHABERS (EINRICHTUNG): (Bitte geben Sie in diesem Feld den Namen der Kontoinhaberin/des Kontoinhabers bzw. der Zahlungsempfängerin/des Zahlungsempfängers an.)
NAME DER BANK
Kontonummer
IBAN
SWIFT (BIC)

4. UNTERBRINGUNG	Von:	Bis:
AUFENTHALTSDATEN		
Gesamtzahl der Hotelübernachtungen (Höchstsatz 120 EUR/Nacht)		
Bitte fügen Sie eine Kopie der Hotelrechnung bei.		

5. REISEKOSTEN						
Flugzeug, Zug, Fernbus, öffentlicher Nahverkehr usw.	VON	NACH	KLASSE	BETRAG	WÄHRUNG	In EUR
Reiseroute						

Setzen Sie Ihre Angaben bei Bedarf auf einem getrennten Blatt fort. Bitte fügen Sie Kopien der verfügbaren Quittungen/Rechnungen, einschließlich Bordkarten für Flugzeug/Bahn/Bus bei.

PKW	Von:	Nach:	Nach: (Rückfahrt)
Beleg für die Entfernung beifügen (Kopie der Streckenführung aus Google Maps, ViaMichelin.com oder Rome2Rio.com, im PDF- oder JPG-Format)	Km Hin- und Rückfahrt:		
	Gesamtbetrag EUR		
TAXI (falls kein öffentlicher Nahverkehr verfügbar) — Quittungen erforderlich; zusätzliche Begründung erforderlich	Betrag	Währung	In EUR

BEANTRAGTER GESAMTBETRAG in EURO:**Sonstige Bemerkungen:**

Ich bestätige, dass die Angaben zu den mir entstandenen Reisekosten in diesem Antrag auf Erstattung von Reisekosten der Wahrheit entsprechen. Ich habe keine und werde keine Erstattung dieser Kosten aus anderen Quellen erhalten und habe keine Ausgaben angegeben, die aus anderen Quellen direkt bezahlt wurden oder werden sollen.

Datum:

UNTERSCHRIFT DES/DER TEILNEHMENDEN:

Anlage 2

ANTRAG AUF ZAHLUNG EINES ABSCHLAGS AUF REISEKOSTEN

1. Angaben zum/zur Reisenden — bitte ALLE mit {*} markierten Felder ausfüllen

Nachname*:		
Vorname*:		
Name der Organisation/Einrichtung*:		
Funktion:		
Reisepassnummer* (für die Buchung erforderlich):		
Telefonnummer:		
E-Mail-Adresse:		
Bezeichnung und Ort der Sitzung:		
Sitzungsdaten:	Aus:	Bis:
Reiseweg:	Ausgangsort:	Zielort:

2. Antrag auf Buchung — Zutreffendes bitte ankreuzenREISE UNTERBRINGUNG **WICHTIGE HINWEISE FÜR TEILNEHMENDE:**

- Dieses Formular dient als Grundlage für die Organisation der Reise durch das Ständige Sekretariat der Verkehrsgemeinschaft für den Reisenden/die Reisende. Es ist vorab von dem/der direkten Vorgesetzten des/der Reisenden zu genehmigen und gescannt an folgende Mailadresse des Ständigen Sekretariats zu übermitteln: finance@transport-community.org.
- Der/die Reisende ist allein für die Richtigkeit der übermittelten Angaben und uneingeschränkt für unvollständige oder fehlerhafte Angaben verantwortlich, die dazu führen könnten, dass die Reise storniert werden muss, nicht möglich ist, Buchungsdetails geändert werden müssen oder hierfür zusätzliche Gebühren entstehen.
- Sämtliche Zusatzkosten (Nutzung der Minibar im Hotel, Parkgebühren, zusätzliche Übernachtungen usw.) sind nicht erstattungsfähig.
- Der/die Reisende muss sämtliche Bordkarten und Tickets als Beleg der Reise aufheben und ist gehalten, bei der Rückkehr gescannte Kopien davon an die oben genannte E-Mail-Adresse zu senden.
- Das Ständige Sekretariat organisiert die Reise nach den auf dem Markt verfügbaren Reise- und Unterbringungsangeboten, die den Erstattungshöchstsätzen und -regeln entsprechen.
- Der/die Unterzeichnete bestätigt, dass ihm/ihr die unter Nummer 6.6 der Erstattungsregeln enthaltene Klausel über Rückzahlungen bekannt ist: Kann der/die Teilnehmende — aus Gründen, die nicht unmittelbar der Verkehrsgemeinschaft zuzurechnen sind — der Sitzung nicht beiwohnen, so entschädigt die benennende Einrichtung oder Organisation das Ständige Sekretariat für die bei der Organisation der Reise entstandenen Kosten (z. B. für gebuchte Tickets einschließlich Stornierungsgebühren).

Unterschrift: _____

Datum: _____

Genehmigung des Leiters/der Leiterin der
benennenden Einrichtung/Organisation:

_____ Datum: _____

3. FÜR DEN INTERNEN GEBRAUCH DES STÄNDIGEN SEKRETARIATS DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT

Geschätzte Kosten (in EUR)	Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln
Flugticket/Zugfahrchein/Busfahrchein/Pkw	JA <input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/>
Unterbringung	Bedienstete/r für Finanzen und Rechnungsführung:
INSGESAMT:	GENEHMIGUNG DES DIREKTORS/DER DIREKTORIN:
Mittelbindungsnummer:	<input type="checkbox"/> Genehmigt <input type="checkbox"/> Nicht genehmigt

BESCHLUSS Nr. 2021/03 DES REGIONALEN LENKUNGSAUSSCHUSSES DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT

über die Regeln für die Erstattung der Kosten des Personals des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft für Reise und Umzug bei Dienstantritt und Ausscheiden aus dem Dienst [2023/561]

DER REGIONALE LENKUNGSAUSSCHUSS DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 30 und 35 —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die im Anhang beigefügten Regeln für die Erstattung der Kosten des Personals des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft für Reise und Umzug bei Dienstantritt und Ausscheiden aus dem Dienst werden angenommen.

Nach ihrer Annahme veröffentlicht das Ständige Sekretariat der Verkehrsgemeinschaft die Regeln auf der Website der Verkehrsgemeinschaft.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Sarajewo, den 7. Juni 2021

*Für den regionalen Lenkungsausschuss
Der/Die Vorsitzende*

ANHANG

**REGELN FÜR DIE ERSTATTUNG DER KOSTEN DES PERSONALS DES STÄNDIGEN
SEKRETARIATS DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT FÜR REISE UND UMZUG BEI
DIENSTANTRITT UND AUSSCHIEDEN AUS DEM DIENST**

1. Geltungsbereich

Diese Regeln gelten für

- a) die Erstattung der Reisekosten des Personals des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft (im Folgenden das „Ständige Sekretariat“), das dem Statut der Verkehrsgemeinschaft unterliegt (im Folgenden das „Personal“), von Ehepartnerinnen/Ehepartnern und im selben Haushalt lebenden unterhaltsberechtigten Kindern zwischen 2 und 18 Jahren bei Dienstantritt und Ausscheiden aus dem Dienst,
- b) die Erstattung der Umzugs- und Lagerkosten des Personals bei Dienstantritt und Ausscheiden aus dem Dienst und
- c) die Zahlung einer Einrichtungsbeihilfe an das Personal bei Dienstantritt.

2. Reisekosten

2.1. Folgende Reisekosten werden erstattet:

- a) Kosten für eine Reise vom Ort der Einberufung zum Dienstort bei Dienstantritt;
- b) Kosten für eine Reise vom Dienstort zum Herkunftsort bei Ausscheiden aus dem Dienst, sofern dies mit einem Wechsel des Hauptwohnsitzes einhergeht und die Reise innerhalb eines Jahres nach dem Ausscheiden aus dem Dienst erfolgt.

Hierbei handelt es sich grundsätzlich um die Kosten einer Bahnfahrt 2. Klasse bei Strecken von unter 400 km (einfache Fahrt entsprechend der offiziellen Entfernung in Eisenbahnkilometern) oder die Kosten eines Flugscheins der Economy-Klasse bei Entfernungen von mindestens 400 km.

2.2. Jeder/Jede erstattungsberechtigte Reisende hat Anspruch auf Erstattung der Kosten für Übergepäck von bis zu 10 kg.

2.3. Reisekosten werden ausschließlich nach Vorlage der Originalbelege erstattet.

2.4. Besteht keine Flug- oder Bahnverbindung oder ist die Nutzung dieser Verkehrsmittel nicht kosteneffizient, wird die Reise per Bus oder Pkw genehmigt.

2.5. Für im Privatfahrzeug zurückgelegte Strecken werden 0,22 EUR je km erstattet.

2.6. Taxikosten werden nicht erstattet.

3. Umzugskosten

3.1. Sofern eine vorherige Genehmigung durch den Direktor/die Direktorin des Ständigen Sekretariats der Verkehrsgemeinschaft (im Folgenden der/die „Direktor/Direktorin“) vorliegt, werden Kosten für den Umzug von Mobiliar und persönlichen Gegenständen, einschließlich der Kosten für Versicherungen gegen gewöhnliche Risiken (Bruchschaden, Diebstahl, Feuer usw.), erstattet bei

- a) Dienstantritt, in einem Zeitraum von bis zu einem Jahr nach Ende der Probezeit, für einen Umzug vom Ort der Einberufung zum Dienstort. Kosten für einen Umzug, der vor dem Dienstantritt eines Mitglieds des Personals durchgeführt wurde, werden nicht erstattet;
- b) Ausscheiden aus dem Dienst, für einen Umzug vom Dienstort zum Herkunftsort oder zu einem Ort, der maximal ebenso weit vom Dienstort entfernt liegt, sofern der Umzug innerhalb eines Jahres nach dem Ausscheiden aus dem Dienst durchgeführt wird.

- 3.2. Die Erstattung erfolgt entweder in Form eines Pauschalbetrags als Umzugskostenvergütung oder in Form der Erstattung der tatsächlich entstandenen Kosten.
- 3.3. Als Umzugskostenvergütung wird ein Pauschalsatz von 30 % des Grundgehalts des Mitglieds des Personals bei einem Höchstbetrag von 1 500 EUR festgesetzt.
- 3.4. Die tatsächlich entstandenen Kosten, einschließlich Lagerkosten für eine Dauer von bis zu 60 Tagen und Versicherungen gegen gewöhnliche Risiken, werden bis zu einem Höchstbetrag von 6 000 EUR erstattet, wobei jeweils folgende Mengenbegrenzung gilt:
 - a) 8 000 kg oder 40 m³ für erstattungsberechtigte Mitglieder des Personals, von denen mindestens ein Familienmitglied auf Kosten des Ständigen Sekretariats an den Dienort mitreist oder nachreist;
 - b) 4 000 kg oder 30 m³ für erstattungsberechtigte Mitglieder des Personals, von denen kein Familienmitglied auf Kosten des Ständigen Sekretariats an den Dienort mitreist.
- 3.5. Die Beförderung von Mobiliar und persönlichen Gegenständen erfolgt auf dem Land- oder Seeweg oder auf die vom Direktor/von der Direktorin unter Berücksichtigung der Kosten für das Verpacken (auch in Kisten), Rollgelder, das Auspacken (auch aus Kisten) und gegebenenfalls für Zölle festgelegte kostengünstigste Weise.
- 3.6. Für die Genehmigung muss das Personal dem Ständigen Sekretariat Angebote von mindestens drei Umzugsunternehmen vorlegen.
4. Einrichtungsbeihilfe
 - 4.1. Mitglieder des Personals, von denen nicht mindestens ein Familienmitglied auf Kosten des Ständigen Sekretariats an den Dienort mitreist oder nachreist, haben bei ihrer Einstellung Anspruch auf eine Einrichtungsbeihilfe in Höhe von einem Monatsgehalt.
 - 4.2. Mitglieder des Personals, von denen mindestens ein Familienmitglied auf Kosten des Ständigen Sekretariats an den Dienort mitreist oder nachreist, haben bei ihrer Einstellung Anspruch auf eine Einrichtungsbeihilfe in Höhe von zwei Monatsgehältern. Das Ständige Sekretariat zahlt dem Mitglied des Personals diese Beihilfe als einmaligen Pauschalbetrag aus.
5. Verwaltungs- und Schlussbestimmungen
 - 5.1. Mitglieder des Personals unterrichten das Ständige Sekretariat, falls ihre Reise- und Umzugskosten oder gegebenenfalls die Reise- und Umzugskosten ihrer Familienmitglieder teilweise oder vollständig von einem Dritten (z. B. einer Regierungsbehörde, einer einladenden Stelle, dem Arbeitgeber des Ehepartners/der Ehepartnerin, einem sonstigen Arbeitgeber usw.) übernommen werden; in diesem Fall erstattet oder trägt das Ständige Sekretariat nur den Teil der Ausgaben, der nicht von dem Dritten übernommen wird.
 - 5.2. Der Direktor/Die Direktorin ist für die ordnungsgemäße Anwendung dieser Regeln verantwortlich.
 - 5.3. Das Ständige Sekretariat bewahrt die Aufzeichnungen, Unterlagen und Belege über die Erstattung von Umzugs- und Reisekosten und die Zahlung von Einrichtungsbeihilfen fünf Jahren lang auf.
 - 5.4. Diese Regeln gelten ab dem Tag nach ihrer Annahme.

- 5.5. Mitglieder des Personals, die ihren Dienst vor der Annahme dieser Regeln angetreten haben, haben Anspruch auf Erstattung der Reise- und Umzugskosten und die Zahlung einer Einrichtungsbeihilfe nach Maßgabe dieser Regeln, wobei Belege für die tatsächlich entstandenen Kosten beizubringen sind und die unter den Nummern 2 bis 4 genannten Höchstbeträge gelten.
 - 5.6. Je nach Preisentwicklung kann der Direktor/die Direktorin dem regionalen Lenkungsausschuss vorschlagen, diese Regeln zu überprüfen.
-

**ÄNDERUNGEN DER PRAKTISCHEN DURCHFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN ZUR
VERFAHRENSORDNUNG DES GERICHTS**

DAS GERICHT —

gestützt auf Art. 224 seiner Verfahrensordnung,

unter Bezugnahme auf die Praktischen Durchführungsbestimmungen zur Verfahrensordnung des Gerichts,

unter Berücksichtigung der vom Gericht am 30. November 2022 erlassenen Änderungen der Verfahrensordnung ⁽¹⁾,

in der Erwägung, dass die neuen Vorschriften über das Weglassen von Daten gegenüber der Öffentlichkeit, über gemeinsame mündliche Verhandlungen und über Videokonferenzen für mündliche Verhandlungen es rechtfertigen, bestimmte Punkte der praktischen Durchführungsbestimmungen entsprechend zu ergänzen und anzupassen,

in der Erwägung, dass es darüber hinaus im Interesse der Parteien und des Gerichts wünschenswert ist, die Lesbarkeit der Bestimmungen über die formale Gestaltung einer Klageschrift und des Anlagenverzeichnisses zu verbessern, um die Zahl der Fälle zu verringern, in denen zur Mängelbehebung aufgefordert werden muss,

in der Erwägung, dass namentlich unter Berücksichtigung der im Verlauf der Gesundheitskrise vorgenommenen Änderungen präzisiert werden sollte, wie bestimmte Aufgaben der Kanzlei, insbesondere in Bezug auf die Registerführung, die Aktenführung und die Akteneinsicht, zu erfüllen sind,

in der Erwägung, dass die Digitalisierung des gerichtlichen Verfahrens und die Einführung der qualifizierten elektronischen Signatur der Urteile und Beschlüsse des Gerichts im Laufe des Jahres 2022 verschiedene Folgen nach sich ziehen, denen Rechnung zu tragen ist, insbesondere was die Vorschriften über die Gebührenordnung der Kanzlei und die Archivierung der Urschriften der Gerichtsentscheidungen betrifft —

ERLÄSST FOLGENDE ÄNDERUNGEN DER PRAKTISCHEN DURCHFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN ZUR VERFAHRENSORDNUNG DES GERICHTS:

Artikel 1

Die Praktischen Durchführungsbestimmungen zur Verfahrensordnung des Gerichts ⁽²⁾ werden wie folgt geändert:

1. In Nr. 1 wird der Satzteil „sowie für die Verwahrung der Siegel des Gerichts“ ersetzt durch „sowie für die Verwahrung der Siegel des Gerichts und die Archive“.
2. In Nr. 10 wird der Satz „Sie erfolgen in der Verfahrenssprache und enthalten die zur Kennzeichnung des Schriftstücks erforderlichen Angaben, insbesondere die Daten der Einreichung und der Eintragung, die Rechtssachenummer und die Art des Schriftstücks.“ ersetzt durch „Sie erfolgen in der Verfahrenssprache. Sie enthalten insbesondere die Daten der Einreichung und der Eintragung, die Rechtssachenummer und die Art des Schriftstücks.“.

⁽¹⁾ ABl. L 44 vom 14.2.2023, S. 8.

⁽²⁾ ABl. L 152 vom 18.6.2015, S. 1. in geänderter Fassung (AbL. L 217 vom 12.8.2016, S. 78, AbL. L 294 vom 21.11.2018, S. 23, berichtigt in AbL. L 296 vom 22.11.2018, S. 40).

3. Nach Nr. 10 wird folgende Nr. 10a eingefügt:

„10a. Das in vorstehender Nr. 10 genannte Datum der Einreichung ist — je nach Fall — das in Art. 5 des Beschlusses des Gerichts vom 11. Juli 2018 bezeichnete Datum, das Datum, an dem das Schriftstück von der Kanzlei entgegengenommen worden ist, das oben in Nr. 7 bezeichnete Datum oder das in Art. 3 zweiter Gedankenstrich des Beschlusses des Gerichts vom 14. September 2016 bezeichnete Datum. In den in Art. 54 Abs. 1 der Satzung genannten Fällen ist das Datum der Einreichung im Sinne der vorstehenden Nr. 10 das Datum der Einreichung des Verfahrensschriftstücks über e-Curia beim Kanzler des Gerichtshofs oder, wenn es sich um eine Einreichung nach Art. 147 Abs. 6 der Verfahrensordnung handelt, das Datum der Einreichung des Schriftstücks beim Kanzler des Gerichtshofs.“

4. Der Text der Nrn. 12, 13 und 14 wird ersetzt durch „[Entfallen]“.

5. In Nr. 20 wird der Satzteil „Eine Rechtssache, die vom Gerichtshof nach einer Aufhebung oder einer Überprüfung zurückverwiesen worden ist, erhält die Nummer“ ersetzt durch „Eine Rechtssache, die vom Gerichtshof nach einer Aufhebung zurückverwiesen worden ist, erhält die Nummer“.

6. Nr. 21 wird wie folgt gefasst:

„21. Die Ordnungsnummer der Rechtssache und die Parteien werden in den Verfahrensschriftstücken, im Schriftverkehr in Bezug auf die Rechtssache sowie in den Veröffentlichungen des Gerichts und in den öffentlich zugänglichen Dokumenten und Informationen betreffend die Rechtssache angegeben. Werden Daten nach den Art. 66 oder 66a der Verfahrensordnung weggelassen, wird die Angabe der Parteien entsprechend angepasst.“

7. Die Nrn. 22 und 23 werden wie folgt gefasst:

„22. Die Akten der Rechtssache enthalten die Verfahrensschriftstücke, gegebenenfalls mit Anlagen, und alle anderen bei der Entscheidung über die Rechtssache berücksichtigten Schriftstücke sowie den Schriftverkehr mit den Parteien und die Zustellungsnachweise. Gegebenenfalls enthalten sie auch Auszüge aus Kammersitzungsprotokollen, das Protokoll über die Zusammenkunft mit den Parteien, den Sitzungsbericht, das Protokoll über die mündliche Verhandlung und das Protokoll über den Beweistermin sowie die in der Rechtssache ergangenen Entscheidungen und von der Kanzlei getroffenen Feststellungen.“

23. Jedes zu den Akten der Rechtssache genommene Schriftstück muss die Registernummer im Sinne von Nr. 10 und eine laufende Nummer enthalten. Darüber hinaus müssen die von den Parteien eingereichten Verfahrensschriftstücke und etwaige Kopien davon das Datum der Einreichung und das Datum der Eintragung in das Register in der Verfahrenssprache enthalten.“

8. In Nr. 28 wird der Satz „Die geschlossenen Akten enthalten ein Verzeichnis aller zu den Akten der Rechtssache gegebenen Schriftstücke mit der Angabe ihrer Nummer sowie ein Vorsatzblatt, auf dem die Ordnungsnummer der Rechtssache, die Parteien und das Datum der Schließung der Akten der Rechtssache vermerkt sind.“ ersetzt durch „Die geschlossenen Akten enthalten ein Verzeichnis aller zu den Akten der Rechtssache genommenen Schriftstücke sowie eine Feststellung des Kanzlers, dass die Akten vollständig sind.“.

9. Titel E.2. wird wie folgt gefasst:

„E.2. Akteneinsicht und Erhalt von Kopien der Akten der Rechtssache“

10. Nr. 30 wird wie folgt gefasst:

„30. Die Vertreter der Hauptparteien können die Akten der Rechtssache einschließlich der dem Gericht vorgelegten Verwaltungsakten in den Diensträumen der Kanzlei einsehen.“

11. Die Nrn. 32 und 33 werden wie folgt gefasst:

„32. In verbundenen Rechtssachen haben die Vertreter aller Parteien vorbehaltlich des Art. 68 Abs. 4 der Verfahrensordnung das Recht auf Einsicht in die Akten der von der Verbindung betroffenen Rechtssachen. Dagegen besteht kein solches Einsichtsrecht, wenn eine gemeinsame mündliche Verhandlung gemäß Art. 106a der Verfahrensordnung durchgeführt wird.“

33. Personen, die ohne Mitwirkung eines Anwalts einen Antrag auf Bewilligung von Prozesskostenhilfe nach Art. 147 der Verfahrensordnung gestellt haben, haben das Recht auf Einsicht in die die Prozesskostenhilfe betreffenden Akten. Wird ein Anwalt zu ihrer Vertretung bestimmt, ist nur dieser Vertreter zur Einsicht in diese Akte berechtigt.“

12. Nach Nr. 36 werden folgende Nrn. 36a und 36b eingefügt:

„36a. Auf Antrag einer Partei erteilt der Kanzler eine Kopie von den Unterlagen der Akte der Rechtssache, gegebenenfalls in einer nicht vertraulichen Fassung, sowie von Registerauszügen.

36b. Auf Antrag eines Dritten erteilt der Kanzler eine Kopie von Urteilen oder Beschlüssen, jedoch nur insoweit, als diese Entscheidungen nicht bereits öffentlich zugänglich sind und keine vertraulichen Daten enthalten, sowie von Registerauszügen.“

13. Die Nummern unter Titel F. werden wie folgt gefasst:

„37. Die Urschriften der Urteile und Beschlüsse des Gerichts werden mittels qualifizierter elektronischer Signatur unterzeichnet. Sie werden in chronologischer Reihenfolge auf einem speziellen Server für die Langzeitarchivierung in unveränderbarer elektronischer Form aufbewahrt. Eine elektronische Kopie der beglaubigten Fassung des Urteils oder des Beschlusses wird ausgedruckt und zu den Akten der Rechtssache genommen.

38. [Entfallen]

39. [Entfallen]

40. Mittels qualifizierter elektronischer Signatur unterzeichnete Beschlüsse, durch die ein Urteil oder ein Beschluss berichtigt wird, Urteile oder Beschlüsse, durch die ein Urteil oder ein Beschluss ausgelegt wird, Urteile, die auf Einspruch gegen ein Versäumnisurteil ergehen, sowie Urteile und Beschlüsse, die auf Drittwiderspruch oder einen Wiederaufnahmeantrag ergehen, werden auf einem speziellen Server für die Langzeitarchivierung zusammen mit und untrennbar von dem betreffenden mittels qualifizierter elektronischer Signatur unterzeichneten Urteil oder Beschluss des Gerichts sowie einem vom Kanzler unterzeichneten Dokument mit einem Erläuterungsvermerk aufbewahrt.

40a. Wurde das Urteil oder der Beschluss des Gerichts handschriftlich unterzeichnet, wird auf die mittels qualifizierter elektronischer Signatur unterzeichnete Entscheidung des Gerichts über die Berichtigung, Auslegung oder Wiederaufnahme am Rand des betreffenden Urteils oder Beschlusses hingewiesen. Eine Kopie der beglaubigten Fassung der mittels qualifizierter elektronischer Signatur unterzeichneten Entscheidung wird ausgedruckt und mit der Urschrift des Urteils oder des Beschlusses in Papierform verbunden.

40b. Ist eine Rechtsmittelentscheidung des Gerichtshofs auf eine mittels qualifizierter elektronischer Signatur unterzeichnete Entscheidung des Gerichts ergangen, wird diese Entscheidung in Papierform zusammen mit und untrennbar von der Fassung des betreffenden Urteils oder Beschlusses des Gerichtshofs, wie sie der Kanzlei des Gerichts übermittelt wurde, sowie einem am Rand der Entscheidung des Gerichts angebrachten und vom Kanzler unterzeichneten Erläuterungsvermerk aufbewahrt.

40c. Mittels qualifizierter elektronischer Signatur unterzeichnete Entscheidungen des Gerichts, auf die eine Rechtsmittelentscheidung des Gerichtshofs ergangen ist, werden auf einem speziellen Server für die Langzeitarchivierung zusammen mit und untrennbar von der Fassung des betreffenden Urteils oder Beschlusses des Gerichtshofs, wie sie der Kanzlei des Gerichts übermittelt wurde, sowie einem vom Kanzler unterzeichneten Dokument mit einem Erläuterungsvermerk aufbewahrt.“

14. Der Text von Titel G. und von Nr. 41 wird ersetzt durch „[Entfallen]“.

15. Die Nrn. 45 bis 50 werden wie folgt gefasst:

„45. Wird gemäß Art. 37 der Verfahrensordnung ein Auszug aus dem Register erteilt, so erhebt der Kanzler eine Kanzleigebühr von 15 Euro je Auszug.

46. Wird einer Partei auf ihren Antrag gemäß Art. 38 Abs. 1 der Verfahrensordnung eine Kopie eines Schriftstücks oder ein Auszug aus den Akten der Rechtssache erteilt, so erhebt der Kanzler eine Kanzleigebühr von 40 Euro je erteiltem Schriftstück.

47. Wird einer Partei auf ihren Antrag gemäß Art. 38 Abs. 1 oder Art. 170 der Verfahrensordnung eine Ausfertigung eines Beschlusses oder eines Urteils zum Zweck der Vollstreckung erteilt, so erhebt der Kanzler eine Kanzleigebühr von 50 Euro je Ausfertigung.
 48. Wird einem Dritten auf seinen Antrag gemäß Nr. 36b eine Kopie eines Urteils oder eines Beschlusses erteilt, so erhebt der Kanzler eine Kanzleigebühr von 40 Euro je Kopie.
 49. [Entfallen]
 50. Hat eine Partei oder ein Antragsteller eines Antrags auf Zulassung zur Streithilfe wiederholt gegen die Verfahrensordnung oder die vorliegenden praktischen Durchführungsbestimmungen verstoßen, so erhebt der Kanzler gemäß Art. 139 Buchst. c der Verfahrensordnung eine Kanzleigebühr von bis zu 7 000 Euro.“
16. In Nr. 51 wird der Satzteil „so fordert der Kanzler diese Beträge von der Partei ein, die sie zu tragen hat“ ersetzt durch „so fordert der Kanzler diese Beträge von dem Schuldner ein, der sie zu tragen hat“.
 17. In Nr. 53 wird der Satzteil „so fordert der Kanzler diese Beträge bei der Partei oder dem Dritten ein, die bzw. der sie zu tragen hat“ ersetzt durch „so fordert der Kanzler diese Beträge von dem Schuldner ein, der sie zu tragen hat“.
 18. Titel C. und die Nummern unter diesem Titel werden wie folgt gefasst:

„C. Weglassen von Daten gegenüber der Öffentlichkeit

71. [Entfallen]
 72. Ein Antrag auf Weglassen von Daten nach Art. 66 oder Art. 66a der Verfahrensordnung ist mit gesondertem Schriftsatz zu stellen. Die Daten, auf die er sich bezieht, sind darin genau anzugeben. Der Antrag auf Weglassen von Daten nach Art. 66a der Verfahrensordnung ist zu begründen.
 73. Um die Wirksamkeit des Weglassens der Daten im Sinne der Art. 66 und 66a der Verfahrensordnung zu wahren, ist es wichtig, dass der Antrag auf Weglassen von Daten gleich bei Einreichung des Verfahrensschriftstücks, das die betreffenden Daten enthält, gestellt wird. Die praktische Wirksamkeit des Weglassens der Daten ist nämlich gefährdet, wenn die Daten bereits im Internet verbreitet wurden.“
19. Der Text von Titel D. und der Nummern unter diesem Titel wird ersetzt durch „[Entfallen]“.
 20. In Nr. 81 wird der Satzteil „d) fortlaufende, aufsteigende Nummerierung aller Seiten.“ ersetzt durch „d) fortlaufende Paginierung (z. B.: S. 1 bis 50).“.
 21. Nach Nr. 81 wird folgende Nr. 81a eingefügt:
 - „81a. Der wesentliche Zweck von Fußnoten ist die Angabe von Quellen für die im Verfahrensschriftstück angeführten Dokumente. Demgegenüber dienen Fußnoten nicht dem Zweck, die vorgebrachten Klagegründe oder Argumente auszuführen.“
 22. In Nr. 82 wird der Satz „Das Anlagenverzeichnis muss sich am Schluss des Verfahrensschriftstücks befinden.“ ersetzt durch „Das Anlagenverzeichnis muss sich am Ende des Verfahrensschriftstücks mit oder ohne Paginierung befinden.“.
 23. Nr. 83 wird wie folgt gefasst:
 - „83. Das Anlagenverzeichnis muss für jede Anlage enthalten:
 - a) die Nummer der Anlage (unter Verwendung eines Buchstabens und einer Nummer; z. B.: A.1, A.2, ... für Anlagen zur Klageschrift; B.1, B.2, ... für Anlagen zur Klagebeantwortung; C.1, C.2, ... für Anlagen zur Erwiderung; D.1, D.2, ... für Anlagen zur Gegenerwiderung);
 - b) eine kurze Beschreibung der Anlage (z. B. „Schreiben“ mit Angabe des Datums, des Verfassers und des Adressaten);

- c) die Angabe von Beginn und Ende jeder Anlage gemäß der fortlaufenden Paginierung der Anlagen (z. B.: S. 43 bis 49 der Anlagen);
- d) die Angabe der Nummer des Absatzes, in dem die Anlage erstmals erwähnt wird und der ihre Einreichung rechtfertigt.“

24. Die Nrn. 85 bis 87 werden wie folgt gefasst:

- „85. Einem Verfahrensschriftstück dürfen nur die darin erwähnten und im Anlagenverzeichnis aufgeführten Unterlagen, die zum Beweis oder zur Erläuterung des Inhalts des Verfahrensschriftstücks erforderlich sind, als Anlage beigefügt werden.
- 86. Die Anlagen zu einem Verfahrensschriftstück sind so einzureichen, dass die elektronische Einsichtnahme in diese durch das Gericht erleichtert wird und dass jede Möglichkeit einer Verwechslung ausgeschlossen ist. Daher sind folgende Anforderungen zu beachten:
 - a) Jede Anlage ist entsprechend Nr. 83 Buchst. a mit einer Nummer zu versehen;
 - b) es wird empfohlen, die Anlagen jeweils durch ein besonderes Vorblatt anzukündigen;
 - c) die Anlagen zu einem Verfahrensschriftstück sind ab der ersten Seite der ersten Anlage (nicht des Anlagenverzeichnisses) unter Einbeziehung der Vorblätter und etwaiger Anlagen zu den Anlagen fortlaufend zu paginieren (z. B.: 1 bis 152);
 - d) die Anlagen müssen gut lesbar sein.
- 87. Bei Bezugnahmen auf eine eingereichte Anlage sind deren Nummer, wie sie im Anlagenverzeichnis aufgeführt ist, und das Verfahrensschriftstück, mit dem die Anlage eingereicht wird, anzugeben (z. B. Anlage A.1 zur Klageschrift).“

25. Die Nrn. 92 bis 94 werden wie folgt gefasst:

- „92. Der Kanzler verweigert in vollem Umfang oder teilweise die Eintragung von Verfahrensschriftstücken — und gegebenenfalls Unterlagen —, die in der Verfahrensordnung nicht vorgesehen sind, in das Register und ihre Aufnahme in die Akten der Rechtssache. In Zweifelsfällen legt er die Angelegenheit dem Präsidenten zur Entscheidung vor.
- 93. Außer in den in der Verfahrensordnung ausdrücklich vorgesehenen Fällen und vorbehaltlich von Art. 46 Abs. 2 der Verfahrensordnung sowie von Nr. 100 verweigert der Kanzler die Eintragung von Verfahrensschriftstücken oder Unterlagen, die in einer anderen Sprache als der Verfahrenssprache abgefasst sind, in das Register und ihre Aufnahme in die Akten der Rechtssache.
- 94. Erhebt eine Partei Einwendungen gegen die Weigerung des Kanzlers, ein Verfahrensschriftstück oder Unterlagen in vollem Umfang oder teilweise in das Register einzutragen und zu den Akten der Rechtssache zu nehmen, so legt dieser die Angelegenheit dem Präsidenten zur Entscheidung über die Annahme des fraglichen Verfahrensschriftstücks oder der fraglichen Unterlagen vor.“

26. Der Text der Nrn. 98 und 99 wird ersetzt durch „[Entfallen]“.

27. In Nr. 101 wird der Satz „Wird der Mangel nicht behoben, kann dies die Abweisung der Klage wegen Unzulässigkeit nach Art. 78 Abs. 6, Art. 177 Abs. 6 und Art. 194 Abs. 5 der Verfahrensordnung zur Folge haben.“ ersetzt durch „Wird der Mangel nicht behoben, kann dies die Abweisung der Klage wegen Unzulässigkeit nach Art. 78 Abs. 6 und Art. 177 Abs. 6 der Verfahrensordnung zur Folge haben.“.

28. Nach Nr. 104 wird folgende Nr. 104a eingefügt:

„104a. Das Anlagenverzeichnis und ein etwaiges Inhaltsverzeichnis werden bei der Bestimmung der maximalen Seitenzahl eines Schriftsatzes nicht berücksichtigt.“

29. Titel „**A.1. Klageverfahren**“ wird zu „**A.1. Klageverfahren (außer in Rechtssachen des geistigen Eigentums)**“.

30. Titel „**B.1. Klagen**“ wird zu „**B.1. Klageverfahren (außer in Rechtssachen des geistigen Eigentums)**“.

31. In Nr. 116 wird der Satzteil „sind die in Art. 51 Abs. 2 und 3 ... genannten Dokumente einzureichen“ ersetzt durch „sind gegebenenfalls die in Art. 51 Abs. 2 und 3 ... genannten Dokumente einzureichen“.
32. Der Text von Nr. 117 wird ersetzt durch „[Entfallen]“.
33. In Nr. 119 wird der Text nach dem letzten Gedankenstrich „– sie ist als einfache, mit einem Textverarbeitungsprogramm erstellte elektronische Datei unter Angabe der Rechtssache, auf die sie sich bezieht, per E-Mail an die Adresse GC.Registry@curia.europa.eu zu übermitteln.“ ersetzt durch „– sie ist bei Einreichung der Klageschrift unter Angabe der Rechtssache, auf die sie sich bezieht, per e-Curia zu übermitteln.“
34. Nr. 122 wird wie folgt gefasst:

„Zur Erleichterung der Vorbereitung der Klageschrift in formaler Hinsicht kann es für die Vertreter der Parteien sachdienlich sein, das Dokument ‚Merkliste — Klageschrift‘ und das unverbindliche Muster einer Klageschrift auf der Website des Gerichtshofs der Europäischen Union heranzuziehen.“
35. In Nr. 127 wird der Satzteil „Die Nrn. 116 und 117 finden ... Anwendung“ ersetzt durch „Nr. 116 findet ... Anwendung“.
36. In Nr. 134 wird der Satzteil „Die Nrn. 113 bis 115, 117 und 120 bis 122“ ersetzt durch „Die Nrn. 113 bis 115 und 120 bis 122“.
37. In Nr. 138 wird der Satzteil „Die Nrn. 117, 125 und 126“ ersetzt durch „Die Nrn. 125 und 126“.
38. Nr. 144 wird wie folgt gefasst:

„144. Die Parteien werden auf Veranlassung der Kanzlei mindestens einen Monat vor Durchführung der mündlichen Verhandlung zu dieser geladen; hiervon unberührt bleiben die Fälle, in denen die Umstände eine Ladung der Parteien mit einer kürzeren Frist rechtfertigen. Entscheidet das Gericht nach Art. 106a der Verfahrensordnung, eine gemeinsame mündliche Verhandlung für mehrere Rechtssachen durchzuführen, so werden in der Ladung zur mündlichen Verhandlung insbesondere die Rechtssachen angegeben, die Gegenstand dieser Verhandlung sind.“
39. Nach Nr. 147 wird folgende Nr. 147a eingefügt:

„147a. Entscheidet das Gericht nach Art. 106a der Verfahrensordnung, eine gemeinsame mündliche Verhandlung für mehrere Rechtssachen durchzuführen, so wird der in der Verfahrenssprache jeder der betroffenen Rechtssachen verfasste summarische Sitzungsbericht allen anderen zu dieser Verhandlung geladenen Parteien zugestellt.“
40. Nach Nr. 152 wird folgende Nr. 152a eingefügt:

„152a. Möchte eine Partei nach Art. 45 Abs. 1 Buchst. c oder d der Verfahrensordnung eine Abweichung von der Sprachenregelung beantragen, die auf die Verwendung einer anderen Sprache als der Verfahrenssprache in der mündlichen Verhandlung abzielt, so ist der Antrag so bald wie möglich nach der Ladung zu stellen.“
41. In Nr. 162 wird der Satzteil „Jeder Hauptpartei stehen für ihre mündlichen Ausführungen 15 Minuten und jedem Streithelfer zehn Minuten zur Verfügung (in verbundenen Rechtssachen stehen jeder Partei 15 Minuten für die jeweilige Rechtssache und jedem Streithelfer zehn Minuten für die jeweilige Rechtssache zur Verfügung),“ ersetzt durch „Für ihre mündlichen Ausführungen stehen jeder Hauptpartei 15 Minuten und jedem Streithelfer zehn Minuten zur Verfügung (in einer mündlichen Verhandlung in verbundenen Rechtssachen oder in einer gemeinsamen mündlichen Verhandlung stehen jeder Hauptpartei 15 Minuten für jede der Rechtssachen und jedem Streithelfer zehn Minuten für jede der Rechtssachen zur Verfügung),“.
42. Nr. 165 wird wie folgt gefasst:

„165. Vertreten mehrere Parteien vor dem Gericht dieselbe Auffassung (bei Streithilfe, verbundenen Rechtssachen oder Rechtssachen mit Gemeinsamkeiten, die es rechtfertigen, eine gemeinsame mündliche Verhandlung durchzuführen), werden ihre Vertreter gebeten, sich vor der mündlichen Verhandlung abzustimmen, um Wiederholungen zu vermeiden. Die Vertreter der betroffenen Parteien müssen jedoch dafür Sorge tragen, dass sie nur für die von ihnen vertretenen Parteien Stellung nehmen und dass sie Art. 84 der Verfahrensordnung beachten, der regelt, unter welchen Voraussetzungen ein neuer Klage- oder Verteidigungsgrund im Laufe des Verfahrens vor dem Gericht vorgebracht werden kann.“

43. Nr. 167 wird wie folgt gefasst:

„167. Gemäß Art. 85 Abs. 3 der Verfahrensordnung können die Hauptparteien ausnahmsweise noch während der mündlichen Verhandlung Beweise vorlegen. In einem solchen Fall ist es ratsam, eine ausreichende Zahl an Exemplaren bereitzuhalten (gegebenenfalls auch in einer gegenüber den Streithelfern nicht vertraulichen Fassung). Die anderen Parteien werden zu Zulässigkeit und Inhalt der Beweise gehört.“

44. Nach Nr. 167 wird ein neuer Titel eingefügt:

„Ca. Teilnahme an einer mündlichen Verhandlung per Videokonferenz

Ca.1. Antrag auf Einsatz einer Videokonferenz

167a. Ist der Vertreter einer Partei aus Gesundheitsgründen (z. B. Verhinderung aus individuellen medizinischen Gründen oder aufgrund von Reisebeschränkungen im Zusammenhang mit einer Epidemie), aus Sicherheitsgründen oder aus anderen triftigen Gründen (z. B. Streik im Luftverkehrssektor) daran gehindert, physisch an einer mündlichen Verhandlung, zu der er geladen wurde, teilzunehmen, so muss er mit gesondertem Schriftsatz einen begründeten Antrag stellen, um per Videokonferenz an der mündlichen Verhandlung teilnehmen zu können.

167b. Damit der Antrag vom Gericht sachdienlich bearbeitet werden kann, muss er eingereicht werden, sobald der Grund für die Verhinderung bekannt ist, und Folgendes enthalten:

- die genaue und substantiierte Angabe der Art des geltend gemachten Hindernisses;
- die Kontaktdaten einer Kontaktperson, mit der vor der mündlichen Verhandlung gegebenenfalls Technik- und Dolmetschtests durchgeführt werden können;
- gegebenenfalls die Ordnungsnummer der letzten Rechtssache, in der der Vertreter an einer mündlichen Verhandlung per Videokonferenz vor dem Gericht oder dem Gerichtshof teilgenommen hat.

167c. Jeder Antrag auf Einsatz einer Videokonferenz wird den anderen Parteien der Rechtssache zugestellt.

167d. Die Kanzlei teilt der Partei, die den Antrag auf Einsatz einer Videokonferenz gestellt hat, und den anderen Parteien der Rechtssache die Entscheidung des Kammerpräsidenten über den Antrag mit.

167e. Wird dem Antrag stattgegeben, setzen sich die technischen Dienststellen des Gerichtshofs der Europäischen Union mit der Kontaktperson, deren Kontaktdaten der Vertreter zuvor in seinem Antrag angegeben hat, in Verbindung, um so schnell wie möglich Technik- und Dolmetschtests zu organisieren, denen sich der Vertreter zwingend unterziehen muss.

167f. Sind die Tests erfolgreich, kann die mündliche Verhandlung tatsächlich per Videokonferenz durchgeführt werden, worüber die Parteien unterrichtet werden. Sind die Tests nicht erfolgreich, werden die Parteien darüber unterrichtet, welche Folgen dies hinsichtlich der Aufrechterhaltung oder Verschiebung der mündlichen Verhandlung hat.

Ca.2. Technische Voraussetzungen

167g. Der Einsatz von Videokonferenzen für mündliche Verhandlungen erfordert eine hohe Ton- und Bildqualität sowie eine perfekte Stabilität der Verbindung, die im Rahmen des Tests vor der Durchführung der mündlichen Verhandlung beurteilt werden. Daher müssen die folgenden technischen Voraussetzungen erfüllt sein:

- Es sind nur Verbindungen zulässig, die die Protokolle H.323 und SIP nutzen. H.323 und SIP sind Protokolle, die speziell für den Verbindungsaufbau bei Videokonferenzen verwendet werden und für Stabilität sowie optimale Sicherheit der Verbindungen sorgen;
- die Nutzung von Software-Plattformen oder sonstigen Konferenzsystemen, die ausschließlich auf einer IT-Anwendung beruhen, ist nicht zulässig;
- Verbindungen über mobile Geräte wie Laptops, Tablets oder Smartphones sind nicht zulässig.

167h. Nimmt der Vertreter an der mündlichen Verhandlung per Videokonferenz teil, darf er nur die Sprache verwenden, in der er nach den Verfahrensvorschriften plädieren darf, und hat unbeschadet künftiger Entwicklungen nur Zugang zur Verdolmetschung in diese Sprache.

Ca.3. Praktische Empfehlungen für Vertreter, die per Videokonferenz plädieren

167i. Praktische Empfehlungen für Vertreter, die per Videokonferenz plädieren, sind auf der Website des Gerichtshofs der Europäischen Union zu finden.“

45. In Nr. 168 wird der Satzteil „per E-Mail (interpret@curia.europa.eu)“ ersetzt durch „per E-Mail (interpretation@curia.europa.eu)“.

46. Nach Nr. 172 wird folgende Nr. 172a eingefügt:

„172a. Wird gemäß Art. 106a der Verfahrensordnung eine gemeinsame mündliche Verhandlung für mehrere Rechtssachen durchgeführt, so wird in jeder dieser Rechtssachen ein Protokoll, das für alle betreffenden Rechtssachen denselben Inhalt hat, in der jeweiligen Verfahrenssprache zu den Akten genommen.“

47. Nach Nr. 184 wird folgende Nr. 184a eingefügt:

„184a. Ein Streithelfer kann keinen Antrag auf vertrauliche Behandlung gegenüber den anderen Parteien des Verfahrens stellen.“

48. Nr. 225 wird wie folgt gefasst:

„225. Im Antrag auf Aussetzung der Vollziehung oder sonstige einstweilige Anordnungen sind an erster Stelle der Streitgegenstand sowie klar und knapp die Sach- und Rechtsgründe, auf die die Klage gestützt wird und die dem ersten Anschein nach auf deren Begründetheit schließen lassen (*fumus boni iuris*), anzuführen. An zweiter Stelle sind in dem Antrag die begehrten Anordnungen genau zu bezeichnen. An dritter Stelle sind darin die Umstände, aus denen sich die Dringlichkeit ergibt, in begründeter und dokumentierter Weise anzuführen.“

49. Nach Nr. 225 wird folgende Nr. 225a eingefügt:

„225a. Gemäß Art. 156 Abs. 4 Satz 2 der Verfahrensordnung muss der Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz sämtliche verfügbaren Beweise und Beweisangebote enthalten, die dazu bestimmt sind, den Erlass der einstweiligen Anordnungen zu rechtfertigen. So muss der für die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes zuständige Richter über konkrete und genaue Angaben verfügen, die durch detaillierte und gegebenenfalls beglaubigte Beweisunterlagen oder durch Beweisangebote untermauert werden, aus denen die Situation der Partei, die die einstweiligen Anordnungen beantragt, ersichtlich wird, und anhand deren die Folgen, die sich wahrscheinlich ohne die beantragten Anordnungen ergeben würden, abgeschätzt werden können.“

50. Nr. 227 wird wie folgt gefasst:

„227. Um eine schleunige Bearbeitung des Antrags auf vorläufigen Rechtsschutz zu ermöglichen, darf er die Obergrenze von 25 Seiten grundsätzlich nicht überschreiten, wobei der Gegenstand und die Umstände der Rechtssache berücksichtigt werden.“

51. Anhang 1 wird wie folgt geändert:

a) Im einleitenden Teil wird der Satzteil „gemäß Art. 78 Abs. 6, Art. 177 Abs. 6 und Art. 194 Abs. 5 der Verfahrensordnung“ ersetzt durch „gemäß Art. 78 Abs. 6 und Art. 177 Abs. 6 der Verfahrensordnung“;

b) die Überschrift der ersten Spalte „Klageverfahren“ wird ersetzt durch „Klageverfahren (außer in Rechtssachen des geistigen Eigentums)“;

c) Buchst. a wird in beiden Spalten wie folgt gefasst:

„a) Einreichung des Ausweises im Sinne des Art. 51 Abs. 2 der Verfahrensordnung, sofern der betreffende Ausweis nicht bereits für die Eröffnung eines Zugangskontos zu e-Curia hinterlegt wurde (Art. 51 Abs. 2 der Verfahrensordnung)“;

- d) unter Buchst. b wird der Satzteil „Nachweises jüngerer Datums der Rechtspersönlichkeit“ in beiden Spalten ersetzt durch „Nachweises der Rechtspersönlichkeit“;
- e) unter Buchst. g wird der Satzteil in der zweiten Spalte „und der von diesen für die Zwecke der Zustellungen angegebenen Anschriften“ ersetzt durch „und der von diesen für die Zwecke der Zustellungen angegebenen Anschriften, wenn die Umstände es rechtfertigen“.
52. Anhang 2 wird wie folgt geändert:
- a) Unter Buchst. a wird der Satzteil „(Art. 21 Abs. 1 der Satzung; Art. 76 Buchst. a, Art. 177 Abs. 1 Buchst. a und Art. 194 Abs. 1 Buchst. a der Verfahrensordnung)“ ersetzt durch „(Art. 21 Abs. 1 der Satzung; Art. 76 Buchst. a und Art. 177 Abs. 1 Buchst. a der Verfahrensordnung)“;
- b) unter Buchst. b wird der Satzteil „(Art. 76 Buchst. b, Art. 177 Abs. 1 Buchst. b und Art. 194 Abs. 1 Buchst. b der Verfahrensordnung)“ ersetzt durch „(Art. 76 Buchst. b und Art. 177 Abs. 1 Buchst. b der Verfahrensordnung)“;
- c) unter Buchst. h wird der Satzteil „(Nr. 86 Buchst. d dieser Praktischen Durchführungsbestimmungen)“ ersetzt durch „(Nr. 86 Buchst. c dieser Praktischen Durchführungsbestimmungen)“.
53. Anhang 3 wird wie folgt geändert:
- a) Buchst. a wird wie folgt gefasst: „Einreichung des Ausweises im Sinne des Art. 51 Abs. 2 der Verfahrensordnung für etwaige weitere Anwälte, sofern der betreffende Ausweis nicht bereits für die Eröffnung eines Zugangskontos zu e-Curia hinterlegt wurde (Art. 51 Abs. 2 der Verfahrensordnung)“;
- b) unter Buchst. c wird der Satzteil „(Art. 46 Abs. 2 der Verfahrensordnung; Nr. 99 dieser Praktischen Durchführungsbestimmungen)“ ersetzt durch „(Art. 46 Abs. 2 der Verfahrensordnung)“.

Artikel 2

Diese Änderungen der Praktischen Durchführungsbestimmungen zur Verfahrensordnung des Gerichts werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Sie treten am 1. April 2023 in Kraft.

Geschehen zu Luxemburg am 1. Februar 2023.

Der Kanzler
E. COULON

Der Präsident
M. VAN DER WOUDE

BERICHTIGUNGEN

Berichtigung des Beschlusses (GASP) 2023/387 des Rates vom 20. Februar 2023 zur Unterstützung eines globalen Berichterstattungsmechanismus über illegale konventionelle Waffen und dazugehörige Munition, um die Gefahr ihrer Umlenkung und ihres illegalen Transfers zu verringern („iTrace V“)

(Amtsblatt der Europäischen Union L 53 vom 21. Februar 2023)

Seite 21, Artikel 2 Absatz 2

Anstatt: „(2) Die fachlich-technische Durchführung des in Artikel 1 genannten Projekts übernimmt das Unternehmen „Conflict Armament Research Ltd.“ (im Folgenden „CAR“).“

muss es heißen: „(2) Die fachlich-technische Durchführung des in Artikel 1 genannten Projekts übernimmt das Unternehmen „Conflict Armament Research“ (im Folgenden „CAR“).“

ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen
der Europäischen Union
L-2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE