



České vydání

Právní předpisy

Ročník 66

10. března 2023

Obsah

II Nelegislativní akty

NAŘÍZENÍ

- ★ **Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/543 ze dne 9. března 2023, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 686/2012, pokud jde o přidělení hodnocení účinných látek, jejichž povolení vyprší v období od 31. ledna 2029 do 1. října 2035, členskými státy pro účely postupu obnovení ⁽¹⁾** 1

SMĚRNICE

- ★ **Směrnice Komise v přenesené pravomoci (EU) 2023/544 ze dne 16. prosince 2022, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES, pokud jde o výjimky pro použití olova v hliníkových slitinách pro účely strojního obrábění, ve slitinách mědi a v některých bateriích ⁽¹⁾** 5

ROZHODNUTÍ

- ★ **Rozhodnutí Rady (EU) 2023/545 ze dne 7. března 2023 o jmenování tří členů a dvou náhradníků Výboru regionů, navržených Spolkovou republikou Německo** 12
- ★ **Rozhodnutí Rady (EU) 2023/546 ze dne 7. března 2023 o jmenování jedné členky a dvou náhradníků Výboru regionů, navržených Republikou Slovinsko** 14
- ★ **Rozhodnutí Rady (EU) 2023/547 ze dne 7. března 2023 o jmenování jednoho člena Výboru regionů, navrženého Italskou republikou** 16
- ★ **Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2023/548 ze dne 6. března 2023 o neudělení povolení Unie pro kategorii biocidních přípravků „UL Hydrogen Peroxide Family 1“ v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 528/2012 (oznámeno pod číslem C(2023) 1372)** 17

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP.

- ★ Rozhodnutí Evropské centrální banky (EU) 2023/549 ze dne 6. března 2023 o přístupu k některým údajům TARGET a jejich použití a o zrušení rozhodnutí ECB/2010/9 (ECB/2023/3) ... 19

DOPORUČENÍ

- ★ Doporučení Komise (EU) 2023/550 ze dne 8. března 2023 o vnitrostátních programech na podporu plánování udržitelné městské mobility (oznámeno pod číslem C(2023) 1524)..... 23

JEDNACÍ ŘÁDY

- ★ Rozhodnutí regionálního řídicího výboru Dopravního společenství č. 2019/1 (po písemné konzultaci) o přijetí rozpočtu Dopravního společenství na rok 2019 [2023/551] 34
- ★ Rozhodnutí regionálního řídicího výboru Dopravního společenství č. 2019/2 (po písemné konzultaci členů regionálního řídicího výboru) o řediteli stálého sekretariátu Dopravního společenství [2023/552] 36
- ★ Rozhodnutí regionálního řídicího výboru Dopravního společenství č. 2019/3 [2023/553] ze dne 5. června 2019 37
- ★ Rozhodnutí regionálního řídicího výboru Dopravního společenství č. 2020/3 (Po konzultaci s členy regionálního řídicího výboru) o řediteli stálého sekretariátu Dopravního společenství [2023/554] 38
- ★ Rozhodnutí regionálního řídicího výboru Dopravního společenství č. 2020/3 (Po konzultaci s členy regionálního řídicího výboru) o zástupci ředitele stálého sekretariátu Dopravního společenství [2023/555] 39
- ★ Rozhodnutí regionálního řídicího výboru Dopravního společenství č. 2020/05 o pravidlech náhrady výdajů vynaložených osobami mimo stálý sekretariát Dopravního společenství, které byly přizvány k účasti na zasedáních v rámci své odborné způsobilosti [2023/556] 40
- ★ Rozhodnutí Regionálního řídicího výboru Dopravního společenství č. 2020/7 o jmenování nezávislého externího auditora pro provedení ročního auditu za rozpočtový rok 2019 [2023/557] 44
- ★ Rozhodnutí regionálního řídicího výboru Dopravního společenství č. 2020/08 o zřízení technického výboru pro přepravu nebezpečných věcí [2023/558] 45
- ★ Rozhodnutí regionálního řídicího výboru Dopravního společenství č. 01/2021 (v návaznosti na písemnou konzultaci) o přijetí rozpočtu Dopravního společenství na rok 2021 [2023/559] 46
- ★ Rozhodnutí regionálního řídicího výboru Dopravního společenství č. 2021/02 o pravidlech náhrady výdajů vzniklých osobám mimo stálý sekretariát Dopravního společenství, které jsou přizvány k účasti na zasedáních Dopravního společenství [2023/560] 48

★ Rozhodnutí regionálního řídicího výboru Dopravního společenství č. 2021/03 o pravidlech náhrad cestovních výdajů a nákladů na stěhování zaměstnancům stálého sekretariátu Dopravního společenství při zahájení a skončení služebního poměru [2023/561]	54
★ Změny Prováděcích předpisů k jednacímu řádu tribunálu	58

Opravy

★ Oprava rozhodnutí Rady (SZBP) 2023/387 ze dne 20. února 2023 na podporu globálního mechanismu hlášení nedovolených konvenčních zbraní a střeliva pro ně za účelem omezení rizika jejich odklonu a nedovolených převodů (iTrace V) (Úř. věst. L 53, 21.2.2023)	67
---	----

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/543

ze dne 9. března 2023,

kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 686/2012, pokud jde o přidělení hodnocení účinných látek, jejichž povolení vyprší v období od 31. ledna 2029 do 1. října 2035, členskými státy pro účely postupu obnovení

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2009 ze dne 21. října 2009 o uvádění přípravků na ochranu rostlin na trh a o zrušení směrnic Rady 79/117/EHS a 91/414/EHS⁽¹⁾, a zejména na článek 19 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 686/2012⁽²⁾ přiděluje hodnocení účinných látek pro účely postupu obnovení zpravodajskému členskému státu a spoluzpravodajskému členskému státu. Jelikož hodnocení účinných látek, jejichž povolení vyprší v období od 31. ledna 2029 do 1. října 2035, dosud nebylo zpravodajskému nebo spoluzpravodajskému členskému státu přiděleno, je namístě toto přidělení provést.
- (2) Toto přidělení by mělo být provedeno způsobem, který zajistí vyvážené rozdělení povinností a činností mezi členskými státy.
- (3) Prováděcí nařízení (EU) č. 686/2012 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (4) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Stálého výboru pro rostliny, zvířata, potraviny a krmiva,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Prováděcí nařízení (EU) č. 686/2012 se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 1.

⁽²⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 686/2012 ze dne 26. července 2012, kterým se přiděluje hodnocení účinných látek členskými státy pro účely postupu obnovení (Úř. věst. L 200, 27.7.2012, s. 5).

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 9. března 2023.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA

V příloze prováděcího nařízení (EU) č. 686/2012 se doplňuje nová část E, která zní:

„Část E

Přidělení hodnocení účinných látek, jejichž povolení vyprší v období od 31. ledna 2029 do 1. října 2035

Účinná látka	Zpravodajský členský stát	Spoluzpravodajský členský stát
1-methylcyklopropen	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> kmen AQ10	SE	NL
<i>Bacillus amyloliquefaciens</i> kmen FZB24	DE	AT
<i>Bacillus subtilis</i> kmen IAB/BS03	ES	AT
<i>Beauveria bassiana</i> kmen 203	DK	NL
<i>Beauveria bassiana</i> kmen IMI389521	SE	NL
<i>Beauveria bassiana</i> kmen PPRI 5339	SE	NL
Kyselina benzoová	HU	CZ
Karfentrazonethyl	FR	DE
Karvon	IT	NL
Cerevisan	ES	DE
<i>Clonostachys rosea</i> kmen J1446	HU	AT
<i>Coniothyrium minitans</i> kmen CON/M/91-08	AT	EE
COS-OGA	FR	HR
Cyhalofopbutyl	CZ	BE
Cypermethrin	CZ	DE
Dimethenamid-P	BE	DE
Ethofumesát	AT	FI
Fenhexamid	BE	CZ
Fosforečnan železitý	PL	DK
Difosforečnan železitý	CZ	FR
Flzasulfuron	ES	PL
Florasulam	CZ	FR
Florpyrauxifen-benzyl	FR	IT
Flutianil	DE	EL
Foramsulfuron	FR	SK
Forchlorfenuron	ES	BE

Jodosulfuron	BE	FR
Iprovalikarb	SE	LV
<i>Isaria fumosorosea</i> kmen Apopka 97	NL	AT
Isoxaflutol	SE	BE
Laminarin	EL	FR
Lavandulyl-senecioát	SE	NL
Maleinohydrazid	SI	IT
Mefentriflukonazol	ES	FR
Mesosulfuron	PL	SE
Mesotrion	NL	SK
Metalaxyl-M	DE	EL
Virus mozaiky pepina mírný izolát VC1	FR	DE
Virus mozaiky pepina mírný izolát VX1	FR	DE
<i>Pasteuria nishizawae</i> Pn1	NL	DK
Virus mozaiky pepina kmen CH2 izolát 1906	FI	BE
Pethoxamid	AT	FR
<i>Phlebiopsis gigantea</i> kmen FOC PG 410.3	EE	FI
<i>Phlebiopsis gigantea</i> kmen VRA 1835	EE	FI
<i>Phlebiopsis gigantea</i> kmen VRA 1984	EE	FI
Pikolinafen	LT	IT
Propoxykarbazon	SE	BE
Pyraflufen-ethyl	DE	FR
Pyridát	AT	DE
Pyriproxifen	ES	BE
<i>Saccharomyces cerevisiae</i> kmen LAS02	EL	AT
Silthiofam	NL	IE
Hydrogenuhlčitan sodný	AT	FR
Sulfosulfuron	IE	SE
Thiabendazol	NO	ES
Thifensulfuron-methyl	FR	DK
Tolklofos-methyl	FI	SE
Tribenuron	FR	SE
<i>Trichoderma atroviride</i> kmen SC1	SI	NL
Trifloxystrobin	HR	DE
<i>Verticillium albo-atrum</i> kmen WCS850	NL	SE
Zoxamid	BE	PL“

SMĚRNICE

SMĚRNICE KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2023/544

ze dne 16. prosince 2022,

kteřou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES, pokud jde o výjimky pro použití olova v hliníkových slitinách pro účely strojního obrábění, ve slitinách mědi a v některých bateriích

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností ⁽¹⁾, a zejména na čl. 4 odst. 2 písm. b) uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podle čl. 4 odst. 2 písm. a) směrnice 2000/53/ES členské státy zajistí, aby materiály a součásti vozidel uvedené na trh po 1. červenci 2003 neobsahovaly olovo, rtuť, kadmium nebo šestimocný chrom.
- (2) V příloze II směrnice 2000/53/ES jsou uvedeny materiály a součásti vozidel, které jsou vyňaty ze zákazu podle čl. 4 odst. 2 písm. a) uvedené směrnice.
- (3) Komise posoudila výjimku stanovenou v položce 2c i) přílohy II směrnice 2000/53/ES ohledně hliníkových slitin pro účely strojního obrábění s ohledem na technický a vědecký pokrok. Toto posouzení vedlo k závěru, že existují vhodné alternativy, ale že k nahrazení použití olova ve všech materiálech a součástech, na něž se uvedená výjimka vztahuje, je zapotřebí přechodné období. Používání olova v dotčených materiálech a součástech, včetně olova v tvářeném hliníku, by mohlo být postupně ukončeno do konce roku 2027. Je proto vhodné pro uvedenou výjimku stanovit datum skončení platnosti.
- (4) Komise posoudila výjimku stanovenou v položce 3 přílohy II směrnice 2000/53/ES ohledně slitin mědi s ohledem na technický a vědecký pokrok. Toto posouzení vedlo k závěru, že stále ještě neexistují vhodné alternativy k nahrazení použití olova v materiálech a součástech, na něž se uvedená výjimka vztahuje. S ohledem na pokrok dosažený při vývoji náhrad olova v dotčených materiálech a součástech je vhodné pro uvedenou výjimku stanovit nové datum přezkumu.
- (5) Komise posoudila výjimku stanovenou v položce 5b přílohy II směrnice 2000/53/ES ohledně olova v bateriích pro použití v aplikacích nezahrnutých v položce 5a uvedené přílohy, která se týká baterií vysokonapětových systémů, s ohledem na technický a vědecký pokrok. Toto posouzení vedlo k závěru, že použití olova v bateriích u aplikací, které nejsou zahrnuty v položce 5a přílohy II směrnice 2000/53/ES, lze u některých aplikací zabránit, nikoli však u baterií používaných ve 12voltových aplikacích. Za účelem uplatňování jednotného regulačního rámce pro baterie, včetně baterií, na něž se nevztahuje výjimka stanovená v položce 5a přílohy II směrnice 2000/53/ES a které se nepoužívají ve 12voltových aplikacích, je vhodné stanovit dvě samostatné položky 5b i) a 5b ii) místo jediné položky 5b.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 269, 21.10.2000, s. 34.

- (6) V položce 5b i) by měla být stanovena výjimka pro použití olova v bateriích používaných ve 12voltových aplikacích a použití olova v bateriích ve 24voltových aplikacích ve vozidlech zvláštního určení, jak jsou definována v článku 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ⁽²⁾. S ohledem na pokrok dosažený při vývoji náhrad olova v dotčených bateriích je vhodné pro uvedené výjimky stanovit datum přezkumu.
- (7) V položce 5b ii) by měla být stanovena výjimka pro použití olova v bateriích pro jiné aplikace, které nejsou zahrnuty v položce 5a a položce 5b i) přílohy II směrnice 2000/53/ES. Posouzení vedlo k závěru, že použití olovených baterií pro uvedené aplikace se lze vzhledem k pokroku dosaženému ve vývoji náhrad za použití olova v bateriích určených pro tyto aplikace vyhnout. Je proto vhodné pro uvedenou výjimku stanovit datum skončení platnosti, které umožní postupné ukončení používání olova v dotčených bateriích.
- (8) Směrnice 2000/53/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Příloha II směrnice 2000/53/ES se nahrazuje zněním uvedeným v příloze této směrnice.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 1. června 2023. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státům.

V Bruselu dne 16. prosince 2022.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151 14.6.2018, s. 1).

PŘÍLOHA

„PŘÍLOHA II

Materiály a součásti vyňaté z opatření uvedených v čl. 4 odst. 2 písm. a)

Připouští se maximální hodnota koncentrace látek u olova, šestimocného chromu a rtuti do 0,1 % hmotnostních v homogenním materiálu a u kadmia do 0,01 % hmotnostních v homogenním materiálu.

Náhradní díly uvedené na trh po 1. červenci 2003, které se používají pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2003, vyjma závaží pro vyvažování kol, uhlíkových kartáčků pro elektrické motory a brzdových obložení, se vyjímají z čl. 4 odst. 2 písm. a) směrnice 2000/53/ES.

Materiály a součásti	Rozsah a ukončení platnosti výjimky	Má být označeno nebo umožňovat identifikaci podle čl. 4 odst. 2 písm. b) bodu iv)
<i>Olovo jako legující prvek</i>		
1a. Ocel pro účely strojního obrábění a součásti z oceli zároveň pozinkované v dávkách o obsahu olova do 0,35 % hmotnostních		
1b. Souvisle pozinkované ocelové plechy obsahující olovo do 0,35 % hmotnostních	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2016 a náhradní díly pro tato vozidla	
2a. Hliník pro účely strojního obrábění obsahující olovo do 2 % hmotnostních	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2005	
2b. Hliník s obsahem olova do 1,5 % hmotnostních	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2008	
2c i). Hliníkové slitiny pro účely strojního obrábění obsahující olovo do 0,4 % hmotnostních	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2028 a náhradní díly pro tato vozidla	
2c ii). Hliníkové slitiny nezahrnuté v položce 2c i) obsahující olovo do 0,4 % hmotnostních ^(?)	⁽¹⁾	
3. Slitiny mědi obsahující až 4 % hmotnostní olova	⁽²⁾	
4a. Ložiskové pánve a pouzdra	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2008	
4b. Ložiskové pánve a pouzdra v motorech, převodovkách a kompresorech klimatizačních systémů	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2011	
<i>Olovo a sloučeniny olova v součástech</i>		
5a. Olovo v bateriích používaných ve vysokonapěťových systémech ⁽⁴⁾ , které se používají pouze k pohonu vozidel kategorií M1 a N1	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2019 a náhradní díly pro tato vozidla	X

5b i). Olovo v bateriích: 1) používaných ve 12voltových aplikacích 2) používaných ve 24voltových aplikacích ve vozidlech zvláštního určení, jak jsou definována v článku 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ⁽¹⁾	(²)	X
5b ii). Olovo v bateriích používaných v aplikacích nezahrnutých v položkách 5a nebo 5b i)	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2024 a náhradní díly pro tato vozidla	X
6. Tlumiče kmitů	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2016 a náhradní díly pro tato vozidla	X
7a. Vulkanizační činidla a stabilizátory pro elastomery v brzdových hadicích, palivových hadicích, ventilačních hadicích, elastomerových/kovových částech karosérií a uložení motoru	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2005	
7b. Vulkanizační činidla a stabilizátory pro elastomery v brzdových hadicích, palivových hadicích, ventilačních hadicích, elastomerových/kovových částech karosérií a uložení motoru s obsahem olova do 0,5 % hmotnostních	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2006	
7c. Pojiva pro elastomery v pohonech s obsahem olova do 0,5 % hmotnostních	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2009	
8a. Olovo v pájkách k upevnění elektrických a elektronických součástí do elektronické desky s plošnými spoji a olovo v povrchových úpravách na koncovkách součástí jiných než elektrolytické hliníkové kondenzátory, na kontaktních kolících a na elektronických deskách s plošnými spoji	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2016 a náhradní díly pro tato vozidla	X ⁽³⁾
8b. Olovo v pájkách při elektrických aplikacích jiných než je pájení na elektronických deskách s plošnými spoji nebo na skle	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2011 a náhradní díly pro tato vozidla	X ⁽³⁾
8c. Olovo v povrchových úpravách na koncovkách elektrolytických hliníkových kondenzátorů	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2013 a náhradní díly pro tato vozidla	X ⁽³⁾
8d. Olovo použité při pájení na skle ve snímačích množství proudícího vzduchu	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2015 a náhradní díly pro tato vozidla	X ⁽³⁾
8e. Olovo v pájkách s vysokým bodem tavení (např. slitiny olova obsahující 85 % hmotnostních olova nebo více)	(¹)	X ⁽³⁾

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151 14.6.2018, s. 1).

8f i). Olovo používané ve vyhovujících systémech kolíkových konektorů	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2017 a náhradní díly pro tato vozidla	X ⁽⁵⁾
8f ii). Olovo ve vyhovujících systémech kolíkových konektorů jiných, než je spojovací část kabelových svazků vozidel	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2024 a náhradní díly pro tato vozidla	X ⁽⁵⁾
8 g i). Olovo v pájkách pro sestavení stabilního elektrického spojení mezi polovodičovým čipem a nosičem v sadách integrovaných obvodů využívajících technologii „Flip Chip“	Vozidla typu schváleného před 1. říjnem 2022 a náhradní díly pro tato vozidla	X ⁽⁵⁾
8 g ii). Olovo v pájkách pro sestavení stabilního elektrického spojení mezi polovodičovým čipem a nosičem v sadách integrovaných obvodů využívajících technologii „Flip Chip“, jestliže uvedené elektrické spojení sestává z některého z následujících prvků: 1) čipu na bázi polovodičové výrobní technologie o velikosti 90 nm nebo větší; 2) jediného čipu s plochou 300 mm ² nebo větší při použití jakékoli polovodičové výrobní technologie (nm); 3) pouzder s vrstvenými čipy s plochou 300 mm ² nebo větší anebo křemíkových vložek s plochou 300 mm ² nebo větší.	⁽¹⁾ Vozidla typu schváleného od 1. října 2022 a náhradní díly pro tato vozidla	X ⁽⁵⁾
8h. Olovo v pájkách k připevnění výměníků tepla na tepelnou jímku v sestavách silových polovodičů s velikostí čipu alespoň 1 cm ² plochy projekce a s jmenovitou hustotou proudu nejméně 1 A/mm ² plochy silikonového čipu	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2016 a náhradní díly pro tato vozidla	X ⁽⁵⁾
8 i). Olovo v pájkách v elektrických aplikacích na skle kromě pájení na vrstveném skle	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2016 a náhradní díly pro tato vozidla	X ⁽⁵⁾
8j. Olovo v pájkách k pájení na vrstveném skle	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2020 a náhradní díly pro tato vozidla	X ⁽⁵⁾
8k. Pájení na aplikacích topení s ohřívacím proudem 0,5 A nebo větším na související pájený spoj na jednotlivé tabule vrstveného skla nepřesahující tloušťku 2,1 mm. Tato výjimka se nevztahuje na pájení na kontaktech vložených do polymeru tvořícího mezivrstvu	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2024 a náhradní díly pro tato vozidla	X ⁽⁵⁾
9. Ventilová sedla	Jako náhradní díly pro typy motorů vyvinuté před 1. červencem 2003	

<p>10a. Elektrické a elektronické součásti obsahující olovo ve skle nebo v keramice, ve skleněné nebo keramické pojivové směsi, ve sklokeramickém materiálu nebo ve sklokeramické pojivové směsi. Tato výjimka se netýká používání olova:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) ve skle v žárovkách a glazuře zapalovacích svíček a ii) v dielektrických keramických materiálech součástí uvedených v položkách 10b, 10c a 10d. 		X ⁽⁶⁾ (pro součásti jiné než piezoelektrické součásti v motorech)
<p>10b. Olovo v dielektrických keramických materiálech na bázi PZT (tuhých roztoků oxidu olova, zirkonu a titanu) v kondenzátorech, které jsou součástí integrovaných obvodů nebo diskretních polovodičů</p>		
<p>10c. Olovo v dielektrických keramických materiálech v kondenzátorech se jmenovitým střídavým napětím menším než 125 V nebo stejnosměrným napětím menším než 250 V</p>	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2016 a náhradní díly pro tato vozidla	
<p>10d. Olovo v dielektrických keramických materiálech v kondenzátorech kompenzujících odchylky snímačů ultrazvukových sonarových systémů související s teplotou</p>	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2017 a náhradní díly pro tato vozidla	
<p>11. Pyrotechnické iniciátory</p>	Vozidla typu schváleného před 1. červencem 2006 a náhradní díly pro tato vozidla	
<p>12. Termoelektrické materiály obsahující olovo použité v elektrických zařízeních motorových vozidel za účelem snížení emisí CO₂ rekuperací tepla z výfukových plynů</p>	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2019 a náhradní díly pro tato vozidla	X
<i>Šestimocný chrom</i>		
<p>13a. Protikorozní ochranné vrstvy</p>	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2007	
<p>13b. Protikorozní ochranné vrstvy u šroubových a maticových spojů pro podvozky</p>	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2008	
<p>14. Šestimocný chrom jako antikoroziční činidlo v chladicích systémech z uhlíkové oceli v absorpčních ledničkách do 0,75 % hmotnostních v chladicí kapalině:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) navržených tak, aby plně nebo částečně fungovaly s elektrickým ohříváčem s průměrným využívaným elektrickým příkonem < 75 W za konstantních provozních podmínek; b) navržených tak, aby plně nebo částečně fungovaly s elektrickým ohříváčem s průměrným využívaným elektrickým příkonem ≥ 75 W za konstantních provozních podmínek; c) navržených tak, aby plně fungovaly s neelektrickým ohříváčem. 	V případě a): vozidla typu schváleného před 1. lednem 2020 a náhradní díly pro tato vozidla V případě b): vozidla typu schváleného před 1. lednem 2026 a náhradní díly pro tato vozidla	X

Rtuť

15a. Výbojky pro aplikace světlometů	Vozidla typu schváleného před 1. červencem 2012 a náhradní díly pro tato vozidla	X
15b. Zářivky používané v displejích na přístrojové desce	Vozidla typu schváleného před 1. červencem 2012 a náhradní díly pro tato vozidla	X

Kadmium

16. Baterie pro elektrická vozidla	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 31. prosincem 2008“	
------------------------------------	--	--

Poznámky k tabulce

- (¹) Tuto výjimku je třeba přezkoumat v roce 2024.
- (²) Vztahuje se na hliníkové slitiny, ve kterých není olovo použito záměrně, ale které ho obsahují z důvodu použití recyklovaného hliníku.
- (³) Tuto výjimku je třeba přezkoumat v roce 2025.
- (⁴) Systémy se stejnosměrným napětím > 75 V podle článku 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/35/EU ze dne 26. února 2014 o harmonizaci právních předpisů členských států týkajících se dodávání elektrických zařízení určených pro používání v určitých mezích napětí na trh (Úř. věst. L 96, 29.3.2014, s. 357).
- (⁵) Demontáž, je-li ve vztahu k položce 10a. překročena průměrná prahová hodnota 60 g na vozidlo. Pro účely této poznámky se neberou v úvahu elektronická zařízení neinstalovaná výrobcem na výrobní lince.
- (⁶) Demontáž, je-li ve vztahu k položkám 8a. až 8k. překročena průměrná prahová hodnota 60 g na vozidlo. Pro účely této poznámky se neberou v úvahu elektronická zařízení neinstalovaná výrobcem na výrobní lince.

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ RADY (EU) 2023/545

ze dne 7. března 2023

o jmenování tří členů a dvou náhradníků Výboru regionů, navržených Spolkovou republikou Německo

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 305 této smlouvy,

s ohledem na rozhodnutí Rady (EU) 2019/852 ze dne 21. května 2019, kterým se stanoví složení Výboru regionů ⁽¹⁾,

s ohledem na návrhy německé vlády,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podle čl. 300 odst. 3 Smlouvy se má Výbor regionů skládat ze zástupců regionálních a místních samosprávných celků, kteří buď mají volební mandát v některém regionálním nebo místním samosprávném celku, nebo jsou politicky odpovědní volenému shromáždění.
- (2) Dne 10. prosince 2019 přijala Rada rozhodnutí (EU) 2019/2157 ⁽²⁾ o jmenování členů a náhradníků Výboru regionů na období od 26. ledna 2020 do 25. ledna 2025. Dne 25. listopadu 2021 přijala Rada rozhodnutí (EU) 2021/2112 ⁽³⁾ o jmenování jednoho náhradníka Výboru regionů, navrženého Spolkovou republikou Německo.
- (3) Po skončení vnitrostátního mandátu, na jehož základě byla paní Birgit HONÉOVÁ navržena na jmenování, a po odstoupení pana Franze RIEGERA a pana Bernda Clause VOËE se uvolnila tři místa členů Výboru regionů.
- (4) Po skončení vnitrostátních mandátů, na jejichž základě byli pan Claus Christian CLAUSSEN a pan Clemens LAMMERSKITTEN navrženi na jmenování, se uvolnila dvě místa náhradníků Výboru regionů.
- (5) Německá vláda navrhla jako členy Výboru regionů na zbývající část funkčního období, tedy do 25. ledna 2025, tyto zástupce regionálních samosprávných celků, kteří mají volební mandát v některém regionálním samosprávném celku nebo kteří jsou politicky odpovědní volenému shromáždění: pan Alex DOROW, *Mitglied des Bayerischen Landtags* (poslanec Bavorského zemského sněmu), paní Erika VON KALBENOVÁ, *Mitglied des Schleswig-Holsteinischen Landtages* (poslankyně zemského sněmu Šlesvicka-Holštýnska), a pan Matthias WUNDERLING-WEILBIER, *Staatssekretär für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung, Niedersächsisches Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung* (státní tajemník pro spolkové a evropské záležitosti a regionální rozvoj, Ministerstvo pro spolkové a evropské záležitosti a regionální rozvoj spolkové země Dolní Sasko).

⁽¹⁾ Úř. věst. L 139, 27.5.2019, s. 13.

⁽²⁾ Rozhodnutí Rady (EU) 2019/2157 ze dne 10. prosince 2019 o jmenování členů a náhradníků Výboru regionů na období od 26. ledna 2020 do 25. ledna 2025 (Úř. věst. L 327, 17.12.2019, s. 78).

⁽³⁾ Rozhodnutí Rady (EU) 2021/2112 ze dne 25. listopadu 2021 o jmenování jednoho náhradníka Výboru regionů, navrženého Spolkovou republikou Německo (Úř. věst. L 429, 1.12.2021, s. 151).

- (6) Německá vláda navrhla jako náhradníky Výboru regionů na zbývající část funkčního období, tedy do 25. ledna 2025, tyto zástupce místních samosprávných celků, kteří mají volební mandát v některém místním samosprávném celku nebo kteří jsou politicky odpovědní volenému shromáždění: paní Anna KEBSCHULLOVÁ, *Landrätin des Landkreises Osnabrück* (zemská radová okresu Osnabrück), a pan Werner SCHWARZ, *Minister für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz des Landes Schleswig-Holstein* (ministr zemědělství, venkovských oblastí, evropských záležitostí a ochrany spotřebitele spolkové země Šlesvicko-Holštýnsko),

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Do Výboru regionů jsou na zbývající část funkčního období, tedy do 25. ledna 2025, jmenováni tito zástupci regionálních či místních samosprávných celků, kteří mají volební mandát nebo kteří jsou politicky odpovědní volenému shromáždění:

a) jako členové:

- pan Alex DOROW, *Mitglied des Bayerischen Landtags* (poslanec Bavorského zemského sněmu),
- paní Erika VON KALBENOVÁ, *Mitglied des Schleswig-Holsteinischen Landtages* (poslankyně zemského sněmu Šlesvicka-Holštýnska),
- pan Matthias WUNDERLING-WEILBIER, *Staatssekretär für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung, Niedersächsisches Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung* (státní tajemník pro spolkové a evropské záležitosti a regionální rozvoj, Ministerstvo pro spolkové a evropské záležitosti a regionální rozvoj spolkové země Dolní Sasko),

a

b) jako náhradníci:

- paní Anna KEBSCHULLOVÁ, *Landrätin des Landkreises Osnabrück* (zemská radová okresu Osnabrück),
- pan Werner SCHWARZ, *Minister für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz des Landes Schleswig-Holstein* (ministr zemědělství, venkovských oblastí, evropských záležitostí a ochrany spotřebitele spolkové země Šlesvicko-Holštýnsko).

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Bruselu dne 7. března 2023.

Za Radu
předsedkyně
L. EDHOLM

ROZHODNUTÍ RADY (EU) 2023/546

ze dne 7. března 2023

o jmenování jedné členky a dvou náhradníků Výboru regionů, navržených Republikou Slovinsko

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 305 této smlouvy,

s ohledem na rozhodnutí Rady (EU) 2019/852 ze dne 21. května 2019, kterým se stanoví složení Výboru regionů ⁽¹⁾,

s ohledem na návrh slovinské vlády,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podle čl. 300 odst. 3 Smlouvy se má Výbor regionů skládat ze zástupců regionálních a místních samosprávných celků, kteří buď mají volební mandát v některém regionálním nebo místním samosprávném celku, nebo jsou politicky odpovědní volenému shromáždění.
- (2) Dne 10. prosince 2019 přijala Rada rozhodnutí (EU) 2019/2157 ⁽²⁾ o jmenování členů a náhradníků Výboru regionů na období od 26. ledna 2020 do 25. ledna 2025.
- (3) Po skončení vnitrostátního mandátu, na jehož základě byla paní Jasna GABRIČOVÁ navržena na jmenování, se uvolnilo jedno místo člena Výboru regionů.
- (4) Po jmenování pana Tina RADINJA a pana Tomaže ROŽENA členy Výboru regionů na základě rozhodnutí Rady (EU) 2022/1678 ⁽³⁾ se uvolnila dvě místa náhradníků tohoto výboru.
- (5) Slovinská vláda na základě jiného volebního mandátu navrhla paní Jasnu GABRIČOVOU, která je zástupkyní místního samosprávného celku a má volební mandát v místním samosprávném celku, *članica občinskega sveta, Občina Trbovlje* (členka zastupitelstva obce Trbovlje), jako členku Výboru regionů na zbývajících část funkčního období, tedy do 25. ledna 2025.
- (6) Slovinská vláda navrhla jako náhradníky Výboru regionů na zbývajících část funkčního období, tedy do 25. ledna 2025, tyto zástupce místních samosprávných celků, kteří mají volební mandát v některém místním samosprávném celku: pan Marko DIACI, *župan, Občina Šentjur* (starosta obce Šentjur), a pan Nejc SMOLE, *župan, Občina Medvode* (starosta obce Medvode),

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Do Výboru regionů jsou na zbývajících část funkčního období, tedy do 25. ledna 2025, jmenováni tito zástupci místních samosprávných celků, kteří mají volební mandát:

a) jako členka:

— paní Jasna GABRIČOVÁ, *članica občinskega sveta, Občina Trbovlje* (členka zastupitelstva obce Trbovlje) (změna mandátu),⁽¹⁾ Úř. věst. L 139, 27.5.2019, s. 13.⁽²⁾ Rozhodnutí Rady (EU) 2019/2157 ze dne 10. prosince 2019 o jmenování členů a náhradníků Výboru regionů na období od 26. ledna 2020 do 25. ledna 2025 (Úř. věst. L 327, 17.12.2019, s. 78).⁽³⁾ Rozhodnutí Rady (EU) 2022/1678 ze dne 26. září 2022 o jmenování dvou členů Výboru regionů, navržených Republikou Slovinsko (Úř. věst. L 252, 30.9.2022, s. 70).

a

b) jako náhradníci:

- pan Marko DIACI, župan, *Občina Šentjur* (starosta obce Šentjur),
- pan Nejc SMOLE, župan, *Občina Medvode* (starosta obce Medvode).

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Bruselu dne 7. března 2023.

Za Radu
předsedkyně
L. EDHOLM

ROZHODNUTÍ RADY (EU) 2023/547
ze dne 7. března 2023
o jmenování jednoho člena Výboru regionů, navrženého Italskou republikou

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 305 této smlouvy,

s ohledem na rozhodnutí Rady (EU) 2019/852 ze dne 21. května 2019, kterým se stanoví složení Výboru regionů ⁽¹⁾,

s ohledem na návrh italské vlády,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podle čl. 300 odst. 3 Smlouvy se má Výbor regionů skládat ze zástupců regionálních a místních samosprávných celků, kteří buď mají volební mandát v některém regionálním nebo místním samosprávném celku, nebo jsou politicky odpovědní volenému shromáždění.
- (2) Dne 20. ledna 2020 přijala Rada rozhodnutí (EU) 2020/102 ⁽²⁾ o jmenování členů a náhradníků Výboru regionů na období od 26. ledna 2020 do 25. ledna 2025.
- (3) Po skončení vnitrostátního mandátu, na jehož základě byl pan Nicola IRTO navržen na jmenování, se uvolnilo jedno místo člena Výboru regionů.
- (4) Italská vláda navrhla pana Antonia MAZZEA, který je zástupcem regionálního samosprávného celku a má volební mandát v regionálním samosprávném celku, *Presidente del Consiglio regionale e Consigliere della Regione Toscana* (předseda a člen rady regionu Toskánsko), jako člena Výboru regionů na zbývající část funkčního období, tedy do 25. ledna 2025,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Pan Antonio MAZZEO, zástupce regionálního samosprávného celku, který má volební mandát, *Presidente del Consiglio regionale e Consigliere della Regione Toscana* (předseda a člen rady regionu Toskánsko), je jmenován jako člen do Výboru regionů na zbývající část funkčního období, tedy do 25. ledna 2025.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Bruselu dne 7. března 2023.

Za Radu
předsedkyně
L. EDHOLM

⁽¹⁾ Úř. věst. L 139, 27.5.2019, s. 13.

⁽²⁾ Rozhodnutí Rady (EU) 2020/102 ze dne 20. ledna 2020 o jmenování členů a náhradníků Výboru regionů na období od 26. ledna 2020 do 25. ledna 2025 (Úř. věst. L 20, 24.1.2020, s. 2).

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2023/548**ze dne 6. března 2023****o neudělení povolení Unie pro kategorii biocidních přípravků „UL Hydrogen Peroxide Family 1“
v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 528/2012***(oznámeno pod číslem C(2023) 1372)***(Pouze nizozemské znění je závazné)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 528/2012 ze dne 22. května 2012 o dodávání biocidních přípravků na trh a jejich používání ⁽¹⁾, a zejména na čl. 44 odst. 5 první pododstavec uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Dne 27. ledna 2017 předložila společnost Unilever Europe BV Evropské agentuře pro chemické látky (dále jen „agentura“) v souladu s čl. 43 odst. 1 nařízení (EU) č. 528/2012 žádost o povolení Unie pro kategorii biocidních přípravků s názvem „UL Hydrogen Peroxide Family 1“, které jsou typem přípravku 2 podle definice v příloze V uvedeného nařízení, a poskytla písemné potvrzení o souhlasu příslušného orgánu Německa, že tuto žádost vyhodnotí. Žádost byla zaznamenána v registru biocidních přípravků pod číslem BC-MS029571-20.
- (2) Kategorie přípravků „UL Hydrogen Peroxide Family 1“ obsahuje účinnou látku peroxid vodíku, který je zařazen na seznam schválených účinných látek vypracovaný na úrovni Unie, na nějž se odkazuje v čl. 9 odst. 2 nařízení (EU) č. 528/2012, pro typ přípravku 2.
- (3) Dne 20. prosince 2021 předložil hodnotící příslušný orgán v souladu s čl. 44 odst. 1 nařízení (EU) č. 528/2012 agentuře zprávu o posouzení a závěry svého hodnocení.
- (4) Dne 25. října 2021 hodnotící příslušný orgán poskytl společnosti Unilever Europe BV příležitost podat písemné připomínky ke zprávě o posouzení a k závěrům hodnocení v souladu s čl. 44 odst. 1 druhým pododstavcem nařízení (EU) č. 528/2012. Své připomínky zaslala společnost Unilever Europe BV hodnotícímu příslušnému orgánu dne 23. listopadu 2021. Během procesu přípravy stanoviska agentury k uvedené zprávě o posouzení hodnotící příslušný orgán tuto zprávu aktualizoval a dne 13. května 2022 měla společnost Unilever Europe BV příležitost podat připomínky k aktualizované zprávě o posouzení a k návrhu stanoviska agentury předtím, než Výbor pro biocidní přípravky agentury dne 15. června 2022 přijal konečné stanovisko. Společnost Unilever Europe BV při této příležitosti nepodala žádné připomínky.
- (5) Dne 5. července 2022 předložila agentura v souladu s čl. 44 odst. 3 nařízení (EU) č. 528/2012 Komisi své stanovisko ⁽²⁾ týkající se kategorie přípravků „UL Hydrogen Peroxide Family 1“.
- (6) V tomto stanovisku se dospělo k závěru, že kategorie přípravků „UL Hydrogen Peroxide Family 1“ spadá do definice kategorie biocidních přípravků ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. s) nařízení (EU) č. 528/2012, ale nespĺňuje podmínky stanovené v čl. 19 odst. 1 písm. b) bodech iii) a iv) a písm. d) uvedeného nařízení.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 167, 27.6.2012, s. 1.

⁽²⁾ ECHA opinion on the Union authorisation of the biocidal product family „UL Hydrogen Peroxide Family 1“, ECHA/BPC/344/2022, přijaté dne 15. června 2022, <https://echa.europa.eu/bpc-opinions-on-union-authorisation>.

- (7) Podle stanoviska agentury bylo zjištěno nepříjemné riziko sekundární inhalační expozice pro profesionální a neprofesionální uživatele a opatření ke zmírnění zjištěného rizika nejsou dostupná nebo použitelná. Byla rovněž zjištěna nepříjemná environmentální rizika pro sediment a půdu v důsledku přítomnosti látky vzbuzující obavy PEG-2 amin hydrogenovaného loje v přípravcích. Ve stanovisku agentury se rovněž uvádí, že podle zjištění není o některých vlastnostech k dispozici dostatek údajů a že nelze dospět k závěru o fyzikálních a chemických vlastnostech přípravků a o tom, zda je lze považovat za přijatelné pro účely příslušného použití a přepravy přípravku.
- (8) Komise souhlasí se stanoviskem agentury, a domnívá se proto, že je vhodné neudělit povolení Unie pro kategorii přípravků „UL Hydrogen Peroxide Family 1“.
- (9) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem Stálého výboru pro biocidní přípravky,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Společnosti Unilever Europe BV se neuděluje povolení Unie pro dodávání na trh a používání kategorie biocidních přípravků „UL Hydrogen Peroxide Family 1“.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno společnosti Unilever Europe BV, Weena 455, 3013AL Rotterdam, Nizozemsko.

V Lucemburku dne 6. března 2023.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

ROZHODNUTÍ EVROPSKÉ CENTRÁLNÍ BANKY (EU) 2023/549**ze dne 6. března 2023****o přístupu k některým údajům TARGET a jejich použití a o zrušení rozhodnutí ECB/2010/9 (ECB/2023/3)**

RADA GUVERNÉRŮ EVROPSKÉ CENTRÁLNÍ BANKY,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 127 odst. 2 první a čtvrtou odrážku této smlouvy,

s ohledem na statut Evropského systému centrálních bank a Evropské centrální banky, a zejména na čl. 3.1 první a čtvrtou odrážku a článek 22 tohoto statutu,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Transevropský expresní automatizovaný systém zúčtování plateb v reálném čase (TARGET2) se v současné době řídí obecnými zásadami ECB/2012/27⁽¹⁾. Od 20. března 2023 bude TARGET2 nahrazen systémem TARGET, třetí generací platebních systémů v eurech, v nichž dochází k vypořádání v penězích centrální banky. TARGET se řídí obecnými zásadami Evropské centrální banky (EU) 2022/912 o transevropském expresním automatizovaném systému zúčtování plateb v reálném čase nové generace (TARGET) (ECB/2022/8)⁽²⁾, přičemž obecné zásady ECB/2012/27 se zrušují s účinkem od 20. března 2023. Systémy, které jsou součástí TARGET, představují právní nástupce příslušných systémů, které jsou součástí TARGET2.
- (2) Stejně jako v případě TARGET2 je TARGET strukturován jako soubor systémů zúčtování jednotlivých plateb v reálném čase, které jsou jako součástí TARGET provozovány centrálními bankami Eurosystemu. Obecnými zásadami (EU) 2022/912 (ECB/2022/8) se v nejvyšší možné míře harmonizují pravidla pro systémy, které jsou součástí TARGET.
- (3) Systémy, které jsou součástí TARGET2 a které vlastní a provozují příslušné centrální banky Eurosystemu, byly společně označeny za systémově významné platební systémy pro účely nařízení Evropské centrální banky (EU) č. 795/2014 (ECB/2014/28)⁽³⁾. Příslušné systémy, které jsou součástí TARGET, jakožto platební systémy nahrazující tyto systémy, které jsou součástí TARGET2, by měly rovněž spadat do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 795/2014 (ECB/2014/28) a splňovat požadavky v oblasti dozoru stanovené v uvedeném nařízení.
- (4) Ustanovení čl. 28 odst. 1 části I přílohy I obecných zásad (EU) 2022/912 (ECB/2022/8) ukládá každé centrální bance určité povinnosti zachovávat mlčenlivost o platebních informacích týkajících se účastníků, kteří jsou majiteli účtů TARGET u této centrální banky.
- (5) Ustanovení čl. 28 odst. 3 části I přílohy I obecných zásad (EU) 2022/912 (ECB/2022/8) umožňuje každé centrální bance zpřístupnit pro určité účely platební informace týkající se účastníka získané v průběhu provozu příslušného systému, který je součástí TARGET.
- (6) Pokud centrální banky nemohou zajistit efektivní fungování TARGET jen s použitím agregovaných údajů o platbách v TARGET, měly by mít přístup i k údajům o jednotlivých transakcích získaným z TARGET, jež se týkají účastníků ve všech systémech, které jsou součástí TARGET, včetně adresovatelných držitelů kódu BIC. Stejně tak je třeba, aby všechny centrální banky měly přístup k těmto údajům o jednotlivých transakcích v zájmu plnění veřejných úkolů Eurosystemu jakožto subjektu vykonávajícího dozor nad TARGET, pokud tak nemohou činit jen s použitím agregovaných údajů o platbách v TARGET. Kromě toho je přístup všech centrálních bank k těmto údajům o jednotlivých transakcích nezbytný pro účely provádění analýz na podporu makrobezpečnostního dohledu, finanční stability, finanční integrace, tržních operací, funkce řešení krize, funkce měnové politiky a jednotného mechanismu dohledu, a to v souladu se zásadou oddělení funkcí.

(1) Obecné zásady Evropské centrální banky ze dne 5. prosince 2012 o transevropském expresním automatizovaném systému zúčtování plateb v reálném čase (TARGET2) (ECB/2012/27) (Úř. věst. L 30, 30.1.2013, s. 1).

(2) Obecné zásady Evropské centrální banky (EU) 2022/912 ze dne 24. února 2022 o transevropském expresním automatizovaném systému zúčtování plateb v reálném čase nové generace (TARGET) a o zrušení obecných zásad 2013/47/EU (ECB/2012/27) (ECB/2022/8) (Úř. věst. L 163, 17.6.2022, s. 84).

(3) Nařízení Evropské centrální banky (EU) č. 795/2014 ze dne 3. července 2014 o požadavcích v oblasti dozoru nad systémově významnými platebními systémy (ECB/2014/28) (Úř. věst. L 217, 23.7.2014, s. 16).

- (7) Přístup centrálních bank k údajům o jednotlivých transakcích všech účastníků by měl být omezen na míru nezbytnou k tomu, aby mohly provádět kvantitativní analýzy transakčních toků mezi účastníky nebo numerické simulace procesu zúčtování v rámci TARGET v souladu s čl. 28 odst. 3 části I přílohy I obecných zásad (EU) 2022/912 (ECB/2022/8) a s prováděcími předpisy k tomuto ustanovení a tento přístup by neměl zahrnovat žádné informace o klientech účastníků s výjimkou těch klientů, kteří jsou adresovatelnými držiteli kódu BIC.
- (8) Pokud kvantitativní analýzy a numerické simulace centrální banky provádějí jakožto provozovatelé TARGET, měly by sloužit zejména k zajištění efektivity podoby TARGET, podpoře plnění očekávání v oblasti dozoru, analýze provozních selhání v TARGET, analýze struktury plateb a úrovně likvidity, sledování účinků jeho cenových mechanismů a k provádění analýz nákladů a přínosů dodatečných funkcí a služeb. Pokud tyto kvantitativní analýzy a numerické simulace centrální banky provádějí jakožto subjekty dozoru nad TARGET, měly by sloužit zejména k analýze a sledování rizik v TARGET a k podpoře pravidelných a ad hoc hodnocení souladu s platnými standardy v oblasti dozoru. Pokud tyto kvantitativní analýzy a numerické simulace centrální banky provádějí na podporu jiných klíčových funkcí centrální banky, měly by sloužit zejména k analýze vývoje na peněžním trhu, hodnocení finanční integrace v eurozóně, sledování zůstatků centrálních bank a rozdělení likvidity.
- (9) Zachování důvěrnosti údajů o jednotlivých transakcích má zásadní význam. Za tímto účelem by přístup k údajům o jednotlivých transakcích a jejich použití měly být omezeny jen na malou skupinu vybraných zaměstnanců centrálních bank. Kromě pravidel profesní etiky a zachování důvěrnosti, jež platí pro zaměstnance centrálních bank, by Rada pro tržní infrastrukturu měla stanovit zvláštní pravidla pro přístup k údajům o jednotlivých transakcích a pro jejich použití. Dodržování těchto pravidel ze strany vybraných zaměstnanců by měly zajišťovat centrální banky a Rada pro tržní infrastrukturu by měla toto dodržování sledovat.
- (10) Rada pro tržní infrastrukturu by měla mít možnost zveřejňovat informace získané použitím údajů o jednotlivých transakcích za předpokladu, že tyto informace neumožňují přímou ani nepřímou identifikaci účastníků či jejich klientů.
- (11) Analytické prostředí TARGET umožňuje Eurosystemu provádět kvantitativní analýzy a numerické simulace za použití údajů o jednotlivých transakcích.
- (12) Kromě čl. 28 odst. 3 části I přílohy I obecných zásad (EU) 2022/912 (ECB/2022/8), který se týká údajů o jednotlivých transakcích, čl. 28 odst. 5 části I přílohy I obecných zásad (EU) 2022/912 (ECB/2022/8) stanoví, že centrální banky mohou využít, poskytnout či zveřejnit platební informace týkající se účastníka či jeho klientů pro statistické, historické, vědecké nebo jiné účely při výkonu svých veřejných funkcí nebo v souvislosti s výkonem funkcí jiných veřejnoprávních subjektů, jimž je tato informace poskytnuta, za předpokladu, že to neumožní přímo či nepřímo identifikovat účastníka ani jeho klienty. Aniž je dotčena možnost centrálních bank využívat, poskytovat či zveřejňovat uvedené informace podle tohoto článku, měla by postupy centrálních bank v této oblasti koordinovat Rada pro tržní infrastrukturu.
- (13) Ustanovení tohoto rozhodnutí by se měla uplatňovat i na připojené národní centrální banky na základě dohody mezi připojenými národními centrálními bankami a centrálními bankami Eurosystemu,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Oblast působnosti

Toto rozhodnutí upravuje přístup k některým údajům TARGET a jejich použití, jak je stanoveno v článku 3 a pro účely uvedené v článku 3.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto rozhodnutí se použijí definice uvedené v článku 2 obecných zásad (EU) 2022/912 (ECB/2022/8).

Článek 3

Přístup k některým údajům TARGET a jejich použití

1. V souladu s čl. 28 odst. 3 části I přílohy I obecných zásad (EU) 2022/912 (ECB/2022/8) mají centrální banky pro účely kvantitativních analýz a numerických simulací v nezbytném rozsahu přístup k údajům o jednotlivých transakcích získaným z TARGET, jež se týkají všech účastníků všech systémů, které jsou součástí TARGET, a mohou je použít, a to pro tyto účely:

- a) zajištění efektivního fungování TARGET a dozoru nad ním;
- b) provádění analýz nezbytných pro makrobezpečnostní dohled, finanční stabilitu, finanční integraci, tržní operace, řešení krize a funkce měnové politiky;
- c) provádění analýz nezbytných pro jednotný mechanismus dohledu v souladu se zásadou oddělení funkcí.

2. Přístup k údajům uvedeným v odstavci 1 a jejich použití jsou omezeny takto:

- a) pokud jde o zajišťování efektivního fungování TARGET a dozor nad ním, na pět zaměstnanců, kteří se zabývají provozováním TARGET, a na pět zaměstnanců, kteří se zabývají dozorem nad TARGET, přičemž každá skupina má samostatný přístup k údajům;
- b) pokud jde o analýzy uvedené v odstavci 1 písm. b) a c), na skupinu maximálně 15 zaměstnanců, kteří provádějí výzkum, koordinovanou vedoucími výzkumu Evropského systému centrálních bank.

3. Zaměstnance uvedené v odstavci 2 jmenují centrální banky. Je-li pro účely odstavce 2 jmenován zaměstnanec z oblasti provozu nebo výzkumu, podléhá toto jmenování schválení Radou pro tržní infrastrukturu. Jmenování zaměstnanců z oblasti dozoru pro účely odst. 2 písm. a) podléhá schválení Výborem pro tržní infrastrukturu a platební styk. Postupy uvedené v tomto článku se případně použijí i v případě jejich nahrazení.

4. Rada pro tržní infrastrukturu stanoví zvláštní pravidla, která zaručí důvěrnost údajů o jednotlivých transakcích. Centrální banky zajistí, aby jejich zaměstnanci jmenovaní v souladu s odstavci 2 a 3 tato pravidla dodržovali. V případě nedodržení těchto zvláštních pravidel stanovených Radou pro tržní infrastrukturu centrální banky zajistí, aby zaměstnanci jmenovaní v souladu s odstavcem 3 již neměli přístup k údajům uvedeným v odstavci 1 ani je nevyužívali. Rada pro tržní infrastrukturu sleduje, jak jsou ustanovení tohoto odstavce dodržována.

5. Rada guvernérů může poskytnout přístup i jiným uživatelům a stanoví přesná pravidla pro tento přístup. V takovém případě Rada pro tržní infrastrukturu sleduje, jak tito uživatelé údaje používají, a zejména zda dodržují pravidla zachování důvěrnosti stanovená Radou pro tržní infrastrukturu a vymezená v článku 28 části I přílohy I obecných zásad (EU) 2022/912 (ECB/2022/8).

Článek 4

Analytické prostředí TARGET

1. Za účelem provádění kvantitativních analýz a numerických simulací uvedených v čl. 3 odst. 1 se zřizuje analytické prostředí TARGET. Analytické prostředí TARGET zahrnuje analytické prostředí a simulační nástroj.

2. ECB vyvíjí a udržuje analytické prostředí. Suomen Pankki vyvíjí a udržuje simulační nástroj. Analytické prostředí a simulační nástroj zahrnují nezbytnou technickou infrastrukturu, nástroje pro získávání údajů, simulační nástroj a analytický software.

3. ECB a Suomen Pankki uzavřou s centrálními bankami Eurosystemu dohodu upravující služby a technické specifikace analytického prostředí TARGET. Tato dohoda zahrnuje připojené národní centrální banky.

Článek 5

Zveřejňování a poskytování informací

1. Rada pro tržní infrastrukturu může zveřejnit informace získané použitím údajů o jednotlivých transakcích za předpokladu, že z nich nelze, ať už přímo nebo nepřímo, identifikovat účastníky ani jejich klienty.
2. Rada pro tržní infrastrukturu koordinuje poskytování a zveřejňování platebních informací centrálními bankami v souladu s čl. 28 odst. 5 části I přílohy I obecných zásad (EU) 2022/912 (ECB/2022/8).

Článek 6

Zrušení

Rozhodnutí ECB/2010/9 se zrušuje s účinkem od 20. března 2023.

Článek 7

Vstup v platnost

1. Toto rozhodnutí vstupuje v platnost pátým dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Toto rozhodnutí se použije ode dne 20. března 2023.

Ve Frankfurtu nad Mohanem dne 6. března 2023.

Prezidentka ECB
Christine LAGARDE

DOPORUČENÍ

DOPORUČENÍ KOMISE (EU) 2023/550

ze dne 8. března 2023

o vnitrostátních programech na podporu plánování udržitelné městské mobility

(oznámeno pod číslem C(2023) 1524)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 292 této smlouvy,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Zelená dohoda pro Evropu ⁽¹⁾ stanoví cíl dosáhnout do roku 2050 klimaticky neutrálního hospodářství EU. Vyzývá ke snížení emisí skleníkových plynů z dopravy o 90 %. V rámci Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu ⁽²⁾ byla navržena opatření, která mají pomoci tohoto cíle dosáhnout, včetně opatření na podporu udržitelné, inteligentní, bezpečné a zdravé městské mobility.
- (2) Sdělení „Nový rámec EU pro městskou mobilitu“ ⁽³⁾ upřednostňuje udržitelnější dopravní řešení – hromadnou a veřejnou dopravu, sdílenou mobilitu, pěší a cyklistickou dopravu – s cílem zvýšit jejich využívání pro lepší a energeticky účinnější přímou mobilitu a zároveň přispět ke zdraví a pohodě občanů.
- (3) Udržitelná městská mobilita přispívá k řadě evropských politik zaměřených na podporu nízkoemisní a bezemisní mobility ⁽⁴⁾, zlepšení kvality ovzduší a bezpečnosti silničního provozu a zároveň má příznivé vedlejší dopady na zdraví a pohodu občanů. Účinné plánování městské mobility může pomoci prosazovat související evropské a vnitrostátní politiky přímo na místní úrovni. Jak bylo zdůrazněno ve sdělení „Dlouhodobá vize pro venkovské oblasti EU“ ⁽⁵⁾ a v doprovodném Akčním plánu EU pro venkov, má pro podporu řešení udržitelné mobility zásadní význam lepší integrace městské, příměstské a venkovské mobility.
- (4) Balíček opatření pro městskou mobilitu z roku 2013 ⁽⁶⁾ zavedl plány udržitelné městské mobility jako rámec pro města a obce při plánování a realizaci řešení problémů politiky městské mobility v celé funkční městské oblasti. Od té doby Komise podporuje široké využívání plánů udržitelné městské mobility jakožto základního kamene evropské politiky městské mobility. Tato koncepce a související evropské pokyny pro plány udržitelné městské mobility byly hojně využívány místními orgány, projektanty a zúčastněnými stranami. Ukázalo se, že jde o účinný, robustní a flexibilní nástroj, na který se města při plánování opatření městské mobility mohou spolehnout.
- (5) Ve své zvláštní zprávě 06/2020: Udržitelná městská mobilita v EU ⁽⁷⁾ Evropský účetní dvůr zdůraznil, že členské státy a jejich města jsou v souladu se zásadou subsidiarity odpovědné za řízení politik městské mobility. Účetní dvůr zjistil, že místní opatření v oblasti městské mobility nebyla vždy v souladu s cíli udržitelné městské mobility. Vnitrostátní programy na podporu plánů udržitelné městské mobility by přispěly ke zlepšení vazeb mezi koncepcí plánů udržitelné městské mobility a místními plány udržitelné městské mobility.

⁽¹⁾ COM(2019) 640 final.

⁽²⁾ COM(2020) 789 final.

⁽³⁾ COM(2021) 811 final.

⁽⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (Úř. věst. L 188, 12.7.2019, s. 116)

⁽⁵⁾ COM(2021) 345 final.

⁽⁶⁾ COM (2013) 913 final.

⁽⁷⁾ Zvláštní zpráva 06/2020: Udržitelná městská mobilita v EU: bez odhodlání členských států není možné podstatné zlepšení.

- (6) Revidované nařízení o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T) ⁽⁸⁾ navrhuje, aby městské uzly sítě TEN-T v souladu s požadavky stanovenými v jeho příloze V přijaly plán udržitelné městské mobility a shromažďovaly a předkládaly Komisi příslušné údaje o městské mobilitě. Pokud jde o požadavky na shromažďování údajů a podávání zpráv, následný prováděcí akt stanoví seznam ukazatelů udržitelné městské mobility a metodiku jejich výpočtu. Po přijetí budou tyto požadavky jedinými závaznými požadavky souvisejícími s plány udržitelné městské mobility na úrovni EU. Vnitrostátní programy na podporu plánů udržitelné městské mobility nabídnou městským uzlům v síti TEN-T odborné zázemí, které jim pomůže tyto požadavky splnit.
- (7) Města se potýkají s problémy při sledování pokroku ohledně opatření udržitelné městské mobility pomocí ukazatelů. Shromažďování údajů vyžaduje administrativní a finanční zdroje a města mají často potíže s přístupem k dostupným údajům, které mají k dispozici vnitrostátní a regionální orgány a další subjekty. Sdílení a využívání shromažďovaných údajů by měly členské státy usnadnit prostřednictvím centrálních přístupových míst a decentralizovaných datových prostorů. To pomůže městům v nadcházejících letech zlepšit jejich systémy pro sledování.
- (8) Všem městům je rovněž k dispozici sborník nezávazných pokynů k plánům udržitelné městské mobility ⁽⁹⁾ a referenčních materiálů, které byly vytvořeny v rámci projektů spolufinancovaných EU. Tento sborník by jim měl pomoci při vypracovávání a provádění jejich individuálních plánů udržitelné městské mobility. Komise vyzývá města, aby tento soubor informací využila podle svých potřeb. Sborník nezávazných pokynů k plánům udržitelné městské mobility by měla pomoci doplnit a zefektivnit expertní skupina Komise pro městskou mobilitu ⁽¹⁰⁾.
- (9) Členské státy by měly podporovat města při vypracovávání plánů udržitelné městské mobility s cílem pomoci jim zlepšit kvalitu jejich plánů udržitelné městské mobility a lépe tyto plány sladit s rámcem EU.
- (10) Za vypracování, přijetí a provádění svých plánů udržitelné městské mobility, jakož i za provádění opatření v nich obsažených, zůstávají v konečném důsledku odpovědná samotná města,

PŘIJALA TOTO DOPORUČENÍ:

1. ÚČEL A OBLAST PŮSOBNOSTI

1.1. Úvod

V rámci balíčku pro městskou mobilitu z roku 2013 byla představena koncepce plánů udržitelné městské mobility ⁽¹¹⁾ jakožto základní kámen rámce pro obce, města a regiony k řešení problémů politiky městské mobility. Koncepci plánů udržitelné městské mobility je třeba aktualizovat, aby odrážela nové strategie EU a zahrnovala nové politické priority. To je uvedeno v příloze tohoto doporučení jako koncepce plánů udržitelné městské mobility.

Pokyny k plánům udržitelné městské mobility vycházejí z koncepce plánů udržitelné městské mobility a poskytují městům rady ohledně postupu pro vypracování a provádění jejich plánů udržitelné městské mobility.

V uplynulém desetiletí Komise tuto koncepci podporovala a mnoho měst v EU ji na dobrovolné bázi hojně využívalo při plánování přechodu na atraktivní, inkluzivní a udržitelnou městskou mobilitu.

Města, která uplatňují koncepci plánů udržitelné městské mobility, zjistila, že jde o účinný, komplexní a flexibilní nástroj, který přesahuje administrativní hranice měst a zahrnuje celou „funkční městskou oblast“, přičemž zohledňuje propojení s okolím, toky dojíždějících osob a propojení mezi městem a venkovem.

V pracovním dokumentu útvarů Komise k novému rámci EU pro městskou mobilitu ⁽¹²⁾ bylo zdůrazněno, že plány udržitelné městské mobility představují ucelený rámec pro dlouhodobé plánování, do něhož jsou zapojeny všechny příslušné strany. Odolnost této koncepce se ukázala zejména během pandemie COVID-19, kdy mnoho měst disponujících plánem udržitelné městské mobility dokázalo rychle a účinně přizpůsobit své politiky mobility. Tato města pak mohla provádět změny ve svých systémech mobility snáze než ta, která srovnatelné plány neměla. V mnoha případech byly postupy pro zajištění pohotovosti a odolnosti již popsány ve stávajících plánech udržitelné městské mobility.

⁽⁸⁾ COM(2021) 812 final.

⁽⁹⁾ Součástí pokynů k plánům udržitelné městské mobility jsou pokyny pro vypracování a provádění plánu udržitelné městské mobility a další referenční materiály, které jsou k dispozici na portálu střediska pro sledování městské mobility ELTIS; <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>.

⁽¹⁰⁾ Rozhodnutí Komise C(2022) 5320 ze dne 28. července 2022 o zřízení expertní skupiny Komise pro městskou mobilitu; expertní skupina pro městskou mobilitu.

⁽¹¹⁾ Viz příloha sdělení Komise ze dne 17. prosince 2013 *Společně ke konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje*, COM(2013) 913 final.

⁽¹²⁾ COM(2021) 811 final.

V rámci hodnocení balíčku pro městskou mobilitu z roku 2013 však bylo za hlavní nedostatek označeno nerovnoměrné využívání plánů udržitelné městské mobility v jednotlivých členských státech. Mnoho obcí a měst stále plán udržitelné městské mobility nemá, přičemž kvalita existujících plánů udržitelné městské mobility se značně liší. Pokud jde o celkové pokrytí měst plány udržitelné městské mobility, existuje mezi členskými státy také zjevná nerovnováha.

Toto doporučení je proto určeno členskými státy.

1.2. Potřeba opatření na úrovni členských států

Na základě rozsáhlých zkušeností s využíváním koncepce plánů udržitelné městské mobility od roku 2013 vyplynula z hodnocení balíčku pro městskou mobilitu z roku 2013 skutečnost, že problémem zůstávají kapacity a odborné zázemí, zejména v malých a středně velkých městech, a také nedostatečné zapojení a podpora na vnitrostátní úrovni.

To poukazuje na obecnou potřebu zajistit soulad s koncepcí plánů udržitelné městské mobility a koordinovat různé činnosti, které města a městské oblasti provádějí při vypracovávání, provádění a sledování svých plánů mobility.

Jak je zdůrazněno v novém rámci EU pro městskou mobilitu, je třeba posílit správu a odpovědnost na vnitrostátní úrovni, vytvořit podpůrný rámec pro větší sladění plánů udržitelné městské mobility s koncepcí plánů udržitelné městské mobility, a to s ohledem na místní podmínky, plánovací postupy a institucionální uspořádání v souladu se zásadou subsidiarity.

1.3. Odkaz na TEN-T

Návrh revidovaného nařízení o TEN-T⁽¹³⁾ zahrnuje posílení role měst jako důležitých uzlů pro udržitelnou, bezpečnou, efektivní a multimodální dopravu v celé Evropě i mimo ni. Aby bylo možné zajistit účinné fungování sítě TEN-T, Komise navrhla, aby členské státy do 31. prosince 2025 zajistily, že městské uzly v síti TEN-T přijmou plán udržitelné městské mobility a shromáždí příslušné údaje o městské mobilitě.

Městské uzly by měly zohlednit dopad různých opatření městské mobility na toky osobní i nákladní dopravy v rámci sítě TEN-T. Cílem opatření by mělo být zajištění plynulého tranzitu, pohybu po obchvatu nebo propojení přes městské uzly, včetně vozidel s nulovými emisemi. Opatření by měla pomoci zmírnit přetížení dopravy, zvýšit podíl veřejné dopravy a aktivních druhů dopravy, zlepšit bezpečnost silničního provozu a odstranit úzká místa ovlivňující dopravní toky v síti TEN-T.

Cílem tohoto doporučení je proto také poskytnout členskými státy a městům další podporu při přípravě na splnění navrhovaných požadavků na městské uzly.

Tímto doporučením není dotčeno budoucí přijetí revidovaného nařízení o TEN-T založeného na výše uvedeném návrhu ani případné povinnosti týkající se plánů udržitelné městské mobility v něm obsažené.

1.4. Koordinace na místní úrovni pro dosažení synergií mezi odvětvovými a územně plánovacími přístupy

Vypracování plánů udržitelné městské mobility vyžaduje integrovaný přístup, který se zabývá dvěma rozměry: začleněním městské mobility do síťového plánování dopravního systému („síťový přístup“) a začleněním do meziodvětvové strategie udržitelného rozvoje měst („místně podmíněný přístup“).

Doprava je důležitou součástí účinného a efektivního přístupu k integrovanému pojetí územního plánování na městské/místní úrovni. Plány udržitelné městské mobility by proto měly být vypracovávány a prováděny v úzké koordinaci s místními a regionálními plány mobility, územními plány a příslušnými odvětvovými plány. Kromě lepšího sladění plánů udržitelné městské mobility s cíli odvětvové politiky to také snižuje administrativní zátěž místních orgánů.

Členské státy by měly zajistit slučitelnost a soudržnost mezi cíli odvětvových politik a plánováním městské mobility tím, že

- podpoří města při proměně evropských a vnitrostátních cílů v místní městské politiky, strategie a plánovací dokumenty, jako jsou plány udržitelné městské mobility, plány udržitelné městské logistiky, akční plány pro udržitelnou energetiku a klima, klimatické smlouvy a dohody pro zelená města,

⁽¹³⁾ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, COM(2021) 812 final.

- se budou zabývat potřebami a specifiky měst a městských oblastí v zastřešujících vnitrostátních nebo regionálních strategiích a plánovacích dokumentech, jako jsou vnitrostátní a regionální dopravní plány, vnitrostátní politické rámce pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, vnitrostátní plány v oblasti energetiky a klimatu, strategie v oblasti veřejného zdraví a strategie udržitelného rozvoje měst,
- se budou zabývat potřebami a specifiky měst a městských oblastí v rámci vnitrostátních opatření týkajících se evropských a mezinárodních závazků, jako je evropský semestr a pracovní plány koridorů hlavní sítě TEN-T.

2. VNITROSTATNÍ PROGRAM NA PODPORU PLANU UDRZITELNE MESTSKÉ MOBILITY

2.1. Cíle

Komise vyzývá všechny členské státy, aby zavedly vnitrostátní program na podporu plánů udržitelné městské mobility zaměřený na podporu měst, posílení správy a zvýšení celostátní koordinace, plánování a zajištění zavádění politik udržitelné městské mobility a zlepšení koordinace mezi regiony, městy a obcemi a mezi městskými a venkovskými oblastmi.

2.2. Rozsah programu

Vnitrostátní programy na podporu plánů udržitelné městské mobility by měly zahrnovat opatření k:

- vypracování vnitrostátních pokynů pro plánování městské mobility na základě aktualizované koncepce plánů udržitelné městské mobility, která je uvedena v příloze stávajícího doporučení Komise, a s přihlédnutím k pokynům k plánům udržitelné městské mobility ⁽¹⁴⁾, které se integrovaně zabývají mobilitou cestujících, nákladní dopravou a logistikou,
- poskytování technické pomoci a odborné podpory,
- vypracování vnitrostátního přístupu k přípravě a provádění plánů udržitelné městské mobility ve městech ve spolupráci s příměstskými a venkovskými oblastmi v okolí města, a to se zahrnutím celé funkční městské oblasti (město a jeho zóna dojíždění),
- oživení vnitrostátní sítě regionů, měst a obcí s cílem podpořit vzájemné učení a sdílení osvědčených postupů, včetně nejbližších regionů EU a dalších odlehlých oblastí, ostrovních, okrajových a řídko osídlených oblastí,
- realizaci vzdělávacího programu pro města, včetně budování kapacit,
- poskytování finanční podpory městům pro nábor a udržení administrativních kapacit a pro najímání dočasné odborné podpory,
- organizaci a koordinaci komunikačních kampaní a činností souvisejících s plány udržitelné městské mobility,
- zvýšení povědomí o informacích a pokynech zveřejněných na portálu evropského střediska pro sledování městské mobility ⁽¹⁵⁾,
- přezkum a poradenství ohledně toho, jak zlepšit kvalitu plánů udržitelné městské mobility v souladu s koncepcí plánů udržitelné městské mobility; to usnadní vypracování plánů udržitelné městské mobility, pokud jsou vyžadovány jako podmínka pro veřejné nebo soukromé financování,
- prověření vnitrostátního legislativního rámce z hlediska překážek bránících vypracování účinných plánů udržitelné městské mobility,
- poskytnutí pomoci příslušným orgánům při zlepšování koordinace při zajišťování dopravní infrastruktury a služeb ve funkční městské oblasti,
- poskytnutí pomoci místním orgánům při integraci a zlepšování koordinace mezi plány udržitelné městské mobility a územním plánováním a zlepšování souladu a synergie s akčními plány pro udržitelnou energetiku a klima, plány udržitelné městské logistiky a dalšími příslušnými plány,
- posílení sledování provádění plánů udržitelné městské mobility zavedením mechanismů pro měření pokroku při dosahování cílů a záměrů plánů udržitelné městské mobility,

⁽¹⁴⁾ Pokyny k plánům udržitelné městské mobility pro vypracování a provádění plánů udržitelné městské mobility, které jsou k dispozici na portálu střediska pro sledování městské mobility ELTIS; <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

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

- výpočet ukazatelů udržitelné městské mobility podle metodiky Komise⁽¹⁶⁾, koordinaci a podporu shromažďování údajů a usnadňování přístupu k vnitrostátním, regionálním nebo soukromým údajům potřebným k výpočtu ukazatelů městské mobility, jejich sdílení a využívání,
- sledování pokroku při dosahování cílů odvětvové politiky, včetně dekarbonizace a bezpečnosti silničního provozu, podporu měst při vytváření mechanismů pro shromažďování rozčleněných údajů, a to i podle pohlaví,
- pravidelné aktualizování sekcí o městech a vnitrostátních plánech na portálu evropského střediska pro sledování městské mobility,
- podporu provádění aspektů městské mobility v rámci Mise pro klimaticky neutrální a inteligentní města.

Rozsah programu podpory by měl být stanoven ve spolupráci s městy a regiony a pravidelně přezkoumáván na základě jejich potřeb a od nich obdržené zpětné vazby.

2.3. Financování a zajištění kvality

Plány udržitelné městské mobility představují účinný rámec pro plánování a realizaci veřejných nebo soukromých investic do městské mobility.

Členské státy by měly přijmout opatření k informování a podpoře v oblasti možností financování, ke zlepšení kvality plánů udržitelné městské mobility a k jejich většímu sladění s koncepcí plánů udržitelné městské mobility.

Existuje široká škála evropských, vnitrostátních a regionálních nástrojů financování, které mohou podpořit procesy týkající se plánů udržitelné městské mobility, jako např.:

- Nástroj pro propojení Evropy,
- Evropský fond pro regionální rozvoj a Fond soudržnosti, včetně programů Interreg a URBACT,
- Horizont Evropa, včetně akcí Mise a CIVITAS,
- program InvestEU, Nástroj pro oživení a odolnost a plán REPowerEU,
- program Digitální Evropa,
- program Spravedlivá transformace,
- Inovační fond,
- Nástroj pro technickou podporu, který členskými státy EU poskytuje na míru šité technické odborné zázemí,
- vnitrostátní programy,
- soukromé financování (např. zelené dluhopisy).

Znalostní a inovační společenství institutu EIT pro městskou mobilitu navíc nabízí podporu členskými státy, regionům a městům při provádění jejich plánů udržitelné městské mobility.

2.4. Řízení programu pro plány udržitelné městské mobility na vnitrostátní úrovni

Členské státy by měly jmenovat vnitrostátní úřad pro řízení programu pro plány udržitelné městské mobility jako kontaktní místo pro záležitosti plánů udržitelné městské mobility týkající se měst a městských oblastí. Tyto úřady by měly být zřízeny ve spolupráci s vnitrostátními, regionálními a místními orgány.

Uvedené úřady by měly disponovat příslušným technickým odborným zázemím a právními, finančními a lidskými zdroji pro vypracování a provádění vnitrostátního programu na podporu plánů udržitelné městské mobility.

Měly by být neutrální a transparentní a do své práce by měly zapojit regiony, města a venkovské oblasti. Měla by jim radit skupina odborníků složená ze zástupců příslušných ministerstev, regionů, měst, venkovských oblastí, akademické obce a dalších relevantních subjektů zainteresovaných na městské mobilitě.

Tato skupina odborníků by mohla být nápomocna při navrhování a posuzování vnitrostátního programu na podporu plánů udržitelné městské mobility a při schvalování vnitrostátních pokynů k plánům udržitelné městské mobility a mohla by sloužit jako nezávislé odborné fórum, které by pomáhalo zajistit řádné provádění evropských a vnitrostátních pokynů k plánům udržitelné městské mobility. Členské státy by měly vycházet ze stávajících režimů podpory pro města. Úřady pro řízení programu by měly spojit stávající programy prováděné na nižší než vnitrostátní a regionální úrovni, aby byl zajištěn koordinovaný přístup, včetně zvláštních omezení odlehklých a okrajových oblastí a nejvzdálenějších regionů.

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

Tyto úřady mohou být v závislosti na správním uspořádání členského státu umístěny v rámci ministerstva, agentury nebo specializovaného orgánu. Úřady na vnitrostátní úrovni by zejména ve větších nebo federálních členských státech mohly doplňovat i úřady na regionální úrovni.

V souladu se zásadou subsidiarity by za vypracování, přijetí a provádění svých plánů udržitelné městské mobility měla i nadále nést konečnou odpovědnost města.

2.5. Součinnost vnitrostátních úřadů pro řízení programu s Evropskou komisí

Vnitrostátní úřady pro řízení programu by měly fungovat jako hlavní kontaktní místo členských států s Komisí pro výměnu a koordinaci v oblasti služeb na podporu plánů udržitelné městské mobility.

Podpora provádění plánů udržitelné městské mobility je jedním z hlavních úkolů expertní skupiny pro městskou mobilitu, která byla zřízena po přijetí nového rámce EU pro městskou mobilitu a v níž se scházejí zástupci členských států, regionů, měst a dalších zúčastněných stran, aby diskutovali o politice EU v oblasti městské mobility, a to i ve vztahu k plánům udržitelné městské mobility. Vnitrostátní úřady pro řízení programu by proto měly úzce koordinovat svou činnost se zástupci členských států v této expertní skupině a aktivně do ní přispívat.

2.6. Informování Evropské komise o opatřeních

Komise vyzývá členské státy, aby jí každoročně oznámily opatření přijatá s ohledem na toto doporučení. Informace by měly být poprvé předány jeden rok po přijetí tohoto doporučení.

Předávané informace by měly zahrnovat:

- vnitrostátní program na podporu plánů udržitelné městské mobility,
- kontaktní údaje vnitrostátního úřadu pro řízení programu pro plány udržitelné městské mobility,
- pracovní plán úřadu pro vnitrostátní program na podporu plánů udržitelné městské mobility,
- shrnutí výročních zpráv o provádění tohoto pracovního plánu (včetně kvantifikovaného pokroku v oblasti klíčových ukazatelů výkonnosti, klíčových milníků a případných zjištěných problémů a předpokládaných zmírňujících opatření) a získaných zkušeností.

3. URCENÍ

Toto doporučení je určeno členskými státy.

V Bruselu dne 8. března 2023.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

Aktualizovaná koncepce plánů udržitelné městské mobility**1. ÚVOD**

Plán udržitelné městské mobility je strategický plán navržený tak, aby uspokojoval potřeby občanů a podniků v oblasti mobility ve městech a jejich okolí za účelem zlepšení kvality života. Jedná se o jednotný rámec pro řešení všech běžných problémů městské mobility pro celou funkční městskou oblast. Plán udržitelné městské mobility nabízí komplexní, vizionářský, flexibilní a odolný přístup, protože slouží jako dlouhodobý plán mobility, který zahrnuje balíčky opatření zaměřených na krátkodobé cíle a úkoly, jejichž dosažení lze urychlit v reakci na měnící se potřeby.

Od roku 2013 Komise podporuje široké využívání plánů udržitelné městské mobility jako základu své politiky městské mobility. To odráží potenciál plánu udržitelné městské mobility pomoci městům, obcím a regionům řešit společné problémy při přechodu na udržitelnou městskou mobilitu a zajistit lepší kvalitu života. V rámci balíčku pro městskou mobilitu z roku 2013 ⁽¹⁾ byly místní orgány vyzvány, aby se ústředním bodem jejich přístupu k řešení problémů městské mobility staly plány udržitelné městské mobility. Byly také zveřejněny související pokyny EU na podporu místních orgánů během celého procesu týkajícího se plánů udržitelné městské mobility.

V posledních několika letech bylo ve spolupráci s komunitou zabývající se plánováním městské mobility vytvořeno velké množství doporučení a pokynů a následně byl soubor doplňujících pokynů ke konkrétním aspektům souvisejícím s plány udržitelné městské mobility zpřístupněn městům a zúčastněným stranám v rámci střediska EU pro sledování městské mobility ⁽²⁾. K dispozici je také nástroj sebehodnocení, který městům pomůže pochopit silné a slabé stránky jejich plánů udržitelné městské mobility ⁽³⁾.

Původní koncepce plánů udržitelné městské mobility ⁽⁴⁾ vznikla v rámci balíčku pro městskou mobilitu z roku 2013 a skládala se z osmi hlavních zásad. Současná koncepce plánů udržitelné městské mobility je zachovává a zároveň aktualizuje to, co je třeba aktualizovat.

1.1. Souvislosti

V souladu s Novou lipskou chartou ⁽⁵⁾ musí města vytvořit integrované a udržitelné strategie rozvoje měst a zajistit jejich realizaci pro město jako celek, od jeho funkčních oblastí až po jeho čtvrti.

Plánování udržitelné městské mobility je proto zásadní pro efektivní a udržitelnou mobilitu ve městech, včetně městských uzlů sítě TEN-T, a je také důležité pro celkové fungování sítě a zajištění pohotovosti a odolnosti v případě závažných problémů.

Navrhuje se, aby městské uzly splňovaly základní požadavky související s plány udržitelné městské mobility uvedené v příloze V návrhu revidovaného nařízení o TEN-T, který předložila Komise ⁽⁶⁾. Touto koncepcí nejsou dotčeny žádné závazné povinnosti pro městské uzly týkající se přijetí plánů udržitelné městské mobility a jejich obsahu stanovené v budoucím revidovaném nařízení o TEN-T. Tato koncepce vychází z těchto navržených požadavků, ale poskytuje více informací a uvádí doporučené prvky potřebné pro vypracování plánu udržitelné městské mobility bez ohledu na to, zda je město městským uzlem, či nikoli.

1.2. Důvody pro aktualizaci koncepce plánů udržitelné městské mobility

S ohledem na významný vývoj v posledních několika letech a praktické zkušenosti získané během posledních deseti let při provádění této koncepce se nyní nabízí příležitost k její aktualizaci, aby plány udržitelné městské mobility mohly účinněji přispívat k plnění stále ambicióznějších cílů a závazků EU týkajících se dopravy, klimatu, zdraví a společnosti jako celku.

⁽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⁾ Příloha 1 sdělení Komise *Společně ke konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje* (https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF).

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

⁽⁶⁾ COM(2021) 812/2.

Současné směry politiky jsou stanoveny zejména v Zelené dohodě pro Evropu ⁽⁷⁾, ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu ⁽⁸⁾ a v Novém rámci EU pro městskou mobilitu ⁽⁹⁾. V rámci balíčku Fit for 55 ⁽¹⁰⁾ a balíčků Zelená a účinná mobilita a REPowerEU ⁽¹¹⁾ Komise nedávno předložila příslušné legislativní návrhy. Především je třeba, aby koncepce plánu udržitelné městské mobility více zohledňovala klimatické a energetické aspekty a zároveň se zabývala bezpečností, inkluzivitou a dostupností, jakož i aspekty nákladní dopravy a logistiky místní dopravy.

Nový rámec EU pro městskou mobilitu konkrétně uvádí, že modernizovaná koncepce plánů udržitelné městské mobility by měla jasně stanovit, že prioritou je upřednostňovat udržitelná řešení, včetně aktivní, hromadné a veřejné dopravy a sdílené mobility (mimo jiné i pro propojení měst a venkova), a plně integrovat aspekty odolnosti a také plány udržitelné městské logistiky založené na vozidlech a řešeních s nulovými emisemi. Měla by být dále doplněna a předvídat potřebu specifických ukazatelů a požadavků na plány udržitelné městské mobility pro městské uzly TEN-T ⁽¹²⁾.

Plánovací nástroje v oblasti mobility, energetiky, udržitelnosti a využívání půdy se pak musí více doplňovat. Revidovaná koncepce tak rovněž vytvoří užší vazby mezi plány udržitelné městské mobility a dalšími relevantními městskými plány v oblasti energetiky a klimatu, zejména akčními plány pro udržitelnou energetiku a klima.

2. KONCEPCE PRO PLÁNY UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

Tato koncepce představuje doporučený přístup k plánům udržitelné městské mobility pro městské oblasti bez ohledu na jejich velikost. Plán udržitelné městské mobility by měl být vypracován a prováděn v souladu s následujícími hlavními zásadami.

2.1. Jasně a měřitelné cíle a záměry

Hlavním cílem plánu udržitelné městské mobility je více zpřístupnit funkční městskou oblast ⁽¹³⁾, pro kterou je určen, a zajistit kvalitní, bezpečnou a udržitelnou nízkoemisní mobilitu do této oblasti, jakož i přes tuto oblast a uvnitř ní. Měl by zejména podporovat mobilitu s nulovými emisemi a zavádění městského dopravního systému, který přispívá k lepší celkové výkonnosti dopravní sítě, zejména rozvojem infrastruktury pro bezproblémový provoz vozidel s nulovými emisemi a multimodálních uzlů osobní dopravy s cílem usnadnit spojení prvního a posledního kilometru a terminálů multimodální nákladní přepravy sloužících městským oblastem.

Plán udržitelné městské mobility by proto měl obsahovat konkrétní cíle a záměry na podporu rozvoje městského dopravního systému, který:

- je bezpečný, přístupný, cenově dostupný a otevřený pro všechny uživatele, včetně znevýhodněných skupin a osob se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace, a který zohledňuje genderové hledisko a demografické změny,
- slouží potřebám mobility všech uživatelů, včetně cyklistické a pěší dopravy, městské logistiky, toků dálkové nákladní a osobní dopravy v rámci sítě TEN-T, jakož i toků z příměstských a venkovských oblastí v okolí města, přičemž pokrývá celou funkční městskou oblast (město a jeho zónu dojíždění),
- splňuje požadavky na udržitelnost, ochranu klimatu a odolnost, přičemž vyvažuje potřebu zajistit ekonomickou životaschopnost, sociální spravedlnost a ochranu zdraví a životního prostředí,
- optimalizuje účinnost systémů městské mobility s ohledem na nákladovou efektivitu a také na vnější vlivy různých druhů dopravy, které souvisejí zejména s přetížením dopravy, znečišťujícími látkami v ovzduší a hlukem, emisemi CO₂, smrtelnými dopravními nehodami a zraněními při dopravních nehodách a jejich dopadem na biologickou rozmanitost,
- přispívá k zatraktivnění městského prostředí, mimo jiné lepším sdílením veřejného prostoru,

⁽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⁾ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, 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))

- zvyšuje kvalitu života a prospívá veřejnému zdraví s ohledem na cíle udržitelného rozvoje OSN ⁽¹⁴⁾ a zajišťuje, aby infrastruktura městské dopravy a městské dopravní prostředky byly bezpečné, spolehlivé a pohodlné pro všechny, včetně zranitelných skupin společnosti a žen,
- zlepšuje bezpečnost a ochranu v dopravě, zejména pro aktivní a zranitelné účastníky silničního provozu (např. chodce, cyklisty, starší osoby, děti, osoby se zdravotním postižením a s omezenou schopností pohybu a orientace), služby a veřejná prostranství a usiluje o dosažení „vize nula“ ⁽¹⁵⁾ v oblasti bezpečnosti silničního provozu ve městech v souladu s Valetským prohlášením ⁽¹⁶⁾,
- omezuje všechny zdroje znečištění z dopravy, jako je znečištění ovzduší, hluk, částice a mikroplasty, a také emise skleníkových plynů z dopravy, a dále rovněž zvyšuje její energetickou účinnost, přičemž usiluje o městskou mobilitu s nulovými emisemi v souladu s cíli Zelené dohody pro Evropu, Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu ⁽¹⁷⁾, Akčním plánem Komise pro nulové znečištění ⁽¹⁸⁾ a Právním rámcem pro klima, přičemž zohledňuje vnitrostátní plány v oblasti energetiky a klimatu, plány kvality ovzduší a místní akční plány pro udržitelnou energetiku a klima,
- přispívá k lepšímu propojení a celkové výkonnosti transevropské dopravní sítě (TEN-T) a evropského dopravního systému jako celku, a to jak pro cestující, tak pro zboží.

2.2. Dlouhodobá vize a jasný plán provádění

Plán udržitelné městské mobility představuje dlouhodobou strategii budoucího rozvoje funkční městské oblasti a v této souvislosti budoucího rozvoje dopravní infrastruktury a služeb multimodální mobility, nebo je s takovou již existující strategií spojen. Zahrnuje také realizační plán pro krátkodobé provádění této strategie. Měl by být začleněn do integrovaného přístupu k udržitelnému rozvoji měst a propojen s příslušným plánováním v oblasti využití půdy, územním plánováním a plánováním odvětvových politik (např. v oblasti klimatu a energetiky).

Plán udržitelné městské mobility by proto měl obsahovat:

- harmonogram a rozpočtový plán s řádně určenými zdroji potřebného financování; realizační plán by měl v ideálním případě pokrývat období 3–10 let,
- jasně definované povinnosti a zdroje, včetně určených zdrojů potřebných pro jednotlivé aktéry.

2.3. Posouzení současného a budoucího fungování

Plán udržitelné městské mobility by měl vycházet z pečlivého posouzení současného a budoucího fungování městského dopravního systému a měl by být podpořen komplexním systémem pro sledování, který by zahrnoval:

- analýzu stavu, základní a konečný scénář, počínaje komplexním přehledem současné situace a stanovením základny, s kterou by se dal poměřovat budoucí pokrok; měl by rovněž zahrnovat posouzení dopadu navrhovaných opatření,
- konkrétní cíle a záměry: plán udržitelné městské mobility by měl stanovit konkrétní a realistické výkonnostní cíle, které jsou propojeny s analýzou stavu a jsou ambiciózní z hlediska cíle a obecných záměrů plánu udržitelné městské mobility. Měl by také případně stanovit měřitelné cílové hodnoty založené na realistickém posouzení výchozího stavu a dostupných zdrojů a odrážející konkrétní cíle,
- ukazatele výkonnosti, nejlépe založené na ukazatelích udržitelné městské mobility (SUMI ⁽¹⁹⁾), které popisují současný stav systému městské dopravy a sledují pokrok při dosahování stanovených cílů.

⁽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/cs/pdf>

⁽¹⁷⁾ COM(2020) 789 final.

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

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

2.4. Integrovaný rozvoj všech druhů dopravy s upřednostněním těch nejudržitelnějších

Plán udržitelné městské mobility by měl podporovat multimodální dopravu integrací různých druhů dopravy a opatřeními, jež usnadňují plynulou a udržitelnou mobilitu. Měl by zahrnovat opatření ke zvýšení podílu udržitelnějších druhů dopravy, jako je veřejná doprava, aktivní mobilita, sdílená mobilita ⁽²⁰⁾, městská logistika s nulovými emisemi a případně vnitrozemská vodní a námořní doprava.

Za účelem snížení přetížení dopravy a zlepšení bezpečnosti silničního provozu, zejména pro zranitelné účastníky silničního provozu, by měla být součástí plánu rovněž opatření na podporu mobility s nulovými emisemi, zejména s ohledem na ekologizaci městského vozového parku.

Plán předkládá integrovaný soubor technických, infrastrukturních, politických a měkkých opatření ke zlepšení výkonnosti a nákladové efektivity s ohledem na stanovené cíle a konkrétní záměry.

Plán udržitelné městské mobility by proto měl zahrnovat:

- služby veřejné a hromadné dopravy, jakož i sdílenou mobilitu, se specializovanou strategií zaměřenou na zlepšení jejich kvality, pokrytí, bezpečnosti, integrace a dostupnosti,
- bezmotorovou dopravu s plánem na zatraktivnění a zvýšení bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy a mikromobility a se snahou o vytvoření komplexní a kvalitní sítě,
- multimodalitu, aby bylo možné lépe integrovat různé druhy dopravy pro cestující i zboží,
- bezpečnost silničního provozu ve městech s cílem dosáhnout „vize nula“, pokud jde o úmrtí a vážná zranění, zejména u zranitelných účastníků silničního provozu včetně chodců a cyklistů,
- snižování přetížení dopravy a optimalizace využívání infrastruktury spojené s opatřeními pro řízení parkování, včetně optimalizace infrastruktury pro zpoplatnění, zkoumání možností přerozdělení silničního a městského prostoru pro nemotorové druhy dopravy nebo jiné než dopravní využití.
- městskou logistiku, včetně dodávek do domu a správy vozového parku užitkových vozidel (např. taxislužby), s opatřeními ke zvýšení účinnosti a zároveň ke snížení vnějších vlivů, jako jsou emise skleníkových plynů, znečišťující látky, hluk a přetížení dopravy (plán udržitelné městské dopravy a případný konkrétní plán udržitelné městské logistiky by měly být vzájemně integrované sladěny),
- plány řízení mobility s opatřeními zaměřenými na změnu směrem k udržitelnějším vzorcům mobility pro dojíždějící, spotřebitele a studenty (včetně těch, kteří pocházejí z okolních příměstských a venkovských oblastí) v odvětvích, jako je zaměstnání, vzdělávání, zdravotnictví, maloobchod a cestovní ruch/akce,
- digitalizaci, včetně inteligentních dopravních systémů (ITS), jako jsou multimodální digitální služby v oblasti mobility usnadňující přístup k informacím, rezervaci, placení jízdného a vyzvedávání jízdenek u všech druhů dopravy, a shromažďování údajů (například od soukromých provozovatelů, velkých dat, umělé inteligence, digitálních dvojčat, internetu věcí atd.) s cílem podpořit vypracování, provádění a sledování opatření obsažených v plánu udržitelné městské mobility.

2.5. Integrovaný přístup k mobilitě cestujících a městské nákladní dopravě a logistice

V plánu udržitelné městské mobility by měla být plně zohledněna a do něj začleněna městská logistika, jakož i vazby na dálkovou nákladní dopravu, aby byl zajištěn systematický přístup ke všem aspektům městské mobility a bylo dosaženo cíle městské logistiky a dodávek koncovým zákazníkům s nulovými emisemi. Specifické otázky městské logistiky by mohly být řešeny v rámci specializovaného a sladěného plánu udržitelné městské logistiky.

Pro příslušné městské oblasti by měl plán udržitelné městské mobility řádně zohlednit, jaký dopad mají rozličná městská opatření na toky osobní a nákladní dopravy v transevropské dopravní síti (TEN-T), a to s cílem zajistit plynulý průjezd městskými uzly, jejich objíždění nebo propojení přes ně a kolem nich, včetně vozidel s nulovými emisemi. Měl by zahrnovat zejména opatření ke zmírnění přetížení, zlepšení bezpečnosti silničního provozu a odstranění úzkých míst ovlivňujících dopravní toky v rámci TEN-T.

⁽²⁰⁾ V tomto dokumentu se sdílenou mobilitou rozumí společné využívání určitých druhů dopravy, jako je sdílení vozidel k pronájmu (např. kol, skútrů, automobilů), sdílení jízdy/spolujízda (tj. sdílený prostor uvnitř vozidla) i služby dopravy na vyžádání (např. služby jízdy na vyžádání, jako je taxi).

2.6. Participativní přístup a koordinace s dalšími příslušnými iniciativami

Vypracování a provádění plánu udržitelné městské mobility by mělo být založeno na integrovaném a participativním přístupu s velkým podílem spolupráce, koordinace a konzultací mezi různými úrovněmi veřejné správy a příslušnými orgány. Zapojena by měla být také široká veřejnost, zástupci občanské společnosti a hospodářské subjekty.

Za tímto účelem by měly místní plánovací orgány zavést vhodné struktury a postupy.

Tento proces by měl zahrnovat zejména:

- řádné zapojení příslušných aktérů ve funkční městské oblasti, jako jsou obyvatelé, zástupci organizací občanské společnosti a hospodářské subjekty, do vypracování a provádění plánu od samého počátku a v průběhu celého procesu, aby byla zajištěna vysoká míra přijetí a podpory,
- meziresortní konzultace a spolupráce na místní a regionální úrovni s cílem zajistit soulad a vzájemné doplňování s místními a regionálními politikami, strategiemi a opatřeními, zejména těmi, které se týkají využívání půdy a územního plánování, plánů městské zeleně ⁽²¹⁾, energetiky, zdraví, vzdělání, sociálních služeb, vymáhání práva a policejní práce,
- úzkou výměnu informací s příslušnými orgány odpovědnými za zajišťování dopravní infrastruktury a služeb ve funkční městské oblasti (sousední městské, příměstské a venkovské oblasti) a na různých úrovních správy a řízení.

2.7. Sledování, přezkum, podávání zpráv a zajištění kvality

Plán udržitelné městské mobility by měl zahrnovat cíle, úkoly a ukazatele, na nichž je založena současná a budoucí výkonnost městských dopravních systémů, přinejmenším pokud jde o emise skleníkových plynů, přetížení dopravy, úmrtí a vážná zranění na silnicích, podíl jednotlivých druhů dopravy a přístup ke službám mobility, jakož i údaje o znečištění ovzduší a hluku ve městech. Provádění plánu udržitelné městské mobility by mělo být sledováno pomocí těchto ukazatelů výkonnosti.

Místní orgány by měly zejména zavést mechanismy pro sledování pokroku při dosahování cílů svých plánů udržitelné městské mobility a v případě potřeby včas přijmout nápravná opatření. Členské státy by měly města v tomto úkolu podporovat a zajistit, aby byl plán udržitelné městské mobility kvalitní a aby vyhovoval požadavkům koncepce plánu udržitelné městské mobility v souladu s doporučením Komise o vnitrostátních programech na podporu plánů udržitelné městské mobility.

Pokrok při dosahování cíle a konkrétních záměrů plánu udržitelné městské mobility a plnění v něm stanovených cílů by měl být pravidelně vyhodnocován pomocí vybraných ukazatelů výsledků ⁽²²⁾. Měla by být přijata vhodná opatření k zajištění včasného přístupu k příslušným údajům a statistikám. Základem pro přezkum provádění plánu udržitelné městské mobility by měla být zpráva o sledování.

Pro podporu sledování by mělo být povzbuzováno i používání prognóz, aby bylo možné předvídat budoucí potřeby a výzvy. Takovou predikci lze podpořit digitálními nástroji, jako jsou místní digitální dvojčata.

2.8. Poradenství a podpora na evropské úrovni

Evropská komise bude i nadále poskytovat informace o plánech udržitelné městské mobility prostřednictvím Evropské informační služby o místní dopravě – Evropského střediska pro sledování mobility ⁽²³⁾. Tyto informace zahrnují pokyny k přípravě plánů udržitelné městské mobility a referenční materiály ke konkrétním aspektům plánů udržitelné městské mobility ⁽²⁴⁾.

Expertní skupina Komise pro městskou mobilitu ⁽²⁵⁾, která byla zřízena po přijetí nového rámce EU pro městskou mobilitu, pomůže tento materiál doplnit a zefektivnit.

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

⁽²²⁾ Například ukazatele udržitelné městské mobility, které jsou k dispozici na adrese: 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⁾ Skupina E03863 (<https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&groupID=3863>).

JEDNACÍ ŘÁDY

ROZHODNUTÍ REGIONÁLNÍHO ŘÍDÍČÍHO VÝBORU DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ č. 2019/1
(po písemné konzultaci)
o přijetí rozpočtu Dopravního společenství na rok 2019 [2023/551]

REGIONÁLNÍ ŘÍDÍČÍ VÝBOR DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Dopravního společenství, a zejména na čl. 24 odst. 1 a článek 35 této smlouvy,

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

Přijímá se rozpočet Dopravního společenství na rok 2019 připojený k tomuto rozhodnutí.

Článek 2

Evropská komise odpovídá za plnění rozpočtu a zahájení činnosti stálého sekretariátu Dopravního společenství v souladu s článkem 3.

Článek 3

Článek 2 se použije ode dne 24. ledna 2019. Pozbývá účinnosti dnem, který předchází dni, k němuž nabude účinnosti jmenování ředitele stálého sekretariátu.

V Tiraně dne 16. ledna 2019.

*Za regionální řídicí výbor
předseda*

Rozpočet Dopravního společenství na rok 2019

Rozpočtová položka	Částka (v EUR)
Platy úředníků	750 000
Příspěvek do systému zdravotního/důchodového pojištění úředníků	200 000
Provozní náklady sekretariátu (včetně stálých výdajů / cestovních výdajů / organizace zasedání)	330 000
Kancelářské vybavení IT a nábytek (na něž se nevztahuje dohoda o sídle)	100 000
Náklady na přijímání zaměstnanců (zveřejnění a náhrady uchazečům)	100 000
Celkem	1 480 000
Rezerva (cca: 10 %)	150 000
Celkový součet	1 630 000
Z toho: příspěvek EU (80 %) (*)	1 304 000
příspěvek WB6 (20 %: příloha V Smlouvy o založení Dopravního společenství uvádí rozdělení podle jednotlivých zemí).	326 000

(*) Výší příspěvku EU není dotčeno přijetí rozpočtu EU na rok 2019.

**ROZHODNUTÍ REGIONÁLNÍHO ŘÍDÍČÍHO VÝBORU DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ č. 2019/2
(po písemné konzultaci členů regionálního řídicího výboru) o řediteli stálého sekretariátu
Dopravního společenství [2023/552]**

REGIONÁLNÍ ŘÍDÍČÍ VÝBOR DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Dopravního společenství, a zejména na čl. 24 odst. 1 a článek 30 této smlouvy,

s ohledem na rozhodnutí regionálního řídicího výboru 2019/1 ze dne 16. ledna 2019,

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

„Prozatímním“ ředitelem stálého sekretariátu je jmenován Alain Baron.

Článek 2

Článek 1 se použije ode dne přijetí tohoto rozhodnutí. Pozbývá účinnosti dnem, který předchází dni, k němuž nabude účinnosti jmenování ředitele stálého sekretariátu.

V Tiraně dne 28. ledna 2019.

*Za regionální řídicí výbor
předseda*

**ROZHODNUTÍ REGIONÁLNÍHO ŘÍDÍČÍHO VÝBORU DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ č. 2019/3
[2023/553]**

ze dne 5. června 2019

- **o přijetí pravidel pro přijímání zaměstnanců, pracovní podmínky a vyváženost s ohledem na zeměpisný původ zaměstnanců stálého sekretariátu Dopravního společenství**
- **o přijetí služebního řádu Dopravního společenství**
- **o přijetí oznámení o výběrových řízeních na místa ředitele a zástupce ředitele stálého sekretariátu Dopravního společenství**

REGIONÁLNÍ ŘÍDÍČÍ VÝBOR DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Dopravního společenství, a zejména na čl. 24 odst. 1 a článek 35 této smlouvy,

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

Přijímají se pravidla pro přijímání zaměstnanců, pracovní podmínky a vyváženost s ohledem na zeměpisný původ zaměstnanců stálého sekretariátu Dopravního společenství uvedená v příloze 1 tohoto rozhodnutí.

Článek 2

Přijímá se služební řád Dopravního společenství uvedený v příloze II tohoto rozhodnutí.

Článek 3

Přijímají se oznámení o výběrových řízeních na místa ředitele a zástupce ředitele stálého sekretariátu Dopravního společenství připojená k tomuto rozhodnutí.

V Tiraně dne 5. června 2019.

*Za regionální řídicí výbor
předseda/předsedkyně*

ROZHODNUTÍ REGIONÁLNÍHO ŘÍDÍČÍHO VÝBORU DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ č. 2020/3
(Po konzultaci s členy regionálního řídicího výboru)
o řediteli stálého sekretariátu Dopravního společenství [2023/554]

REGIONÁLNÍ ŘÍDÍČÍ VÝBOR DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Dopravního společenství, a zejména na čl. 24 odst. 1 a článek 30 této smlouvy,

s ohledem na rozhodnutí regionálního řídicího výboru č. 2019/2 ze dne 28. ledna 2019,

s ohledem na rozhodnutí regionálního řídicího výboru č. 2019/3 ze dne 5. června 2019 o pravidlech pro přijímání zaměstnanců, pracovní podmínky a geografickou rovnováhu zaměstnanců stálého sekretariátu Dopravního společenství,

s ohledem na dohodnuté závěry zasedání regionálního řídicího výboru ze dne 18. května 2020 a následnou konzultaci Rady ministrů, jakož i na závěry 8. zasedání regionálního řídicího výboru ze dne 30. června,

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

Ředitelem stálého sekretariátu je jmenován Matej Zakonjšek.

Článek 2

Místem výkonu funkce je sídlo stálého sekretariátu Dopravního společenství, Masarikova 5, 11000 Bělehrad (Srbsko).

Článek 3

Toto jmenování platí po dobu 36 měsíců ode dne vstupu tohoto rozhodnutí v platnost a může být prodlouženo nejvýše dvakrát.

Článek 4

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem **1. srpna 2020.**

V Sarajevu dne 6. července 2020.

*Za regionální řídicí výbor
předseda*

**ROZHODNUTÍ REGIONÁLNÍHO ŘÍDÍČÍHO VÝBORU DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ č. 2020/3
(Po konzultaci s členy regionálního řídicího výboru) o zástupci ředitele stálého sekretariátu
Dopravního společenství [2023/555]**

REGIONÁLNÍ ŘÍDÍČÍ VÝBOR DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Dopravního společenství, a zejména na čl. 24 odst. 1 a článek 30 této smlouvy,

s ohledem na rozhodnutí regionálního řídicího výboru č. 2019/2 ze dne 28. ledna 2019,

s ohledem na rozhodnutí regionálního řídicího výboru č. 2019/3 ze dne 5. června 2019 o pravidlech pro přijímání zaměstnanců, pracovní podmínky a geografickou rovnováhu zaměstnanců stálého sekretariátu Dopravního společenství,

s ohledem na dohodnuté závěry zasedání regionálního řídicího výboru ze dne 18. května 2020 a následnou konzultaci Rady ministrů, jakož i na závěry 8. zasedání regionálního řídicího výboru ze dne 30. června,

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

Zástupkyní ředitele stálého sekretariátu je jmenována Ljuba Siljanoska.

Článek 2

Místem výkonu funkce je sídlo stálého sekretariátu Dopravního společenství, Masarikova 5, 11000 Bělehrad (Srbsko).

Článek 3

Toto jmenování platí po dobu 36 měsíců ode dne vstupu tohoto rozhodnutí v platnost a může být prodlouženo nejvýše dvakrát.

Článek 4

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem 1. září 2020.

V Sarajevu dne 6. července 2020.

*Za regionální řídicí výbor
předseda*

**ROZHODNUTÍ REGIONÁLNÍHO ŘÍDÍČÍHO VÝBORU DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ č. 2020/05
o pravidlech náhrady výdajů vynaložených osobami mimo stálý sekretariát Dopravního
společenství, které byly přizvány k účasti na zasedáních v rámci své odborné způsobilosti [2023/
556]**

REGIONÁLNÍ ŘÍDÍČÍ VÝBOR DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Dopravního společenství, a zejména na čl. 24 odst. 1 a článek 35 této smlouvy,

PŘIJAL TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Přijímají se pravidla náhrady výdajů vynaložených osobami mimo stálý sekretariát Dopravního společenství, které byly přizvány k účasti na zasedáních v rámci své odborné způsobilosti.

Tato pravidla jsou uvedena v příloze.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Sarajevu dne 29. července 2020.

*Za regionální řídicí výbor
předseda*

PŘÍLOHA

**PRAVIDLA NÁHRADY VÝDAJŮ VYNALOŽENÝCH OSOBAMI MIMO STÁLÝ SEKRETARIÁT
DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ, KTERÉ BYLY PŘÍZVÁNY K ÚČASTI NA ZASEDÁNÍCH V RÁMCI
SVÉ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI**

Článek 1

1. Tato pravidla se vztahují na tyto osoby (dále jen společně „externí odborníci“):
 - a) osoby mimo Dopravní společenství, které jsou vyzvány k vydání zvláštního odborného stanoviska ve výboru nebo v pracovní skupině, bez ohledu na místo konání zasedání;
 - b) osoby odpovědné za doprovod zdravotně postižené osoby, na kterou se vztahuje písmeno a).
2. Externími odborníky mohou být odborníci ze soukromého sektoru nebo vládní odborníci:
 - a) odborníky ze soukromého sektoru jsou jednotlivci, kteří zastupují občanskou společnost nebo pracují pro soukromou organizaci nebo společnost a kteří byli vyzváni, aby Dopravnímu společenství poskytli své osobní odborné znalosti nebo aby zastupovali své organizace v konkrétní oblasti, nehájí však zájmy určité země;
 - b) vládními odborníky jsou jednotlivci, kteří byli pozváni jako zástupci celostátního, regionálního nebo místního orgánu veřejné správy členského státu EU nebo jihovýchodoevropské strany nebo kteří byli takovýmto orgánem jmenováni.

Článek 2

Stálý sekretariát neodpovídá za hmotnou, nehmotnou či fyzickou újmu způsobenou externím odborníkům nebo osobám odpovědným za doprovod zdravotně postiženého externího odborníka během jejich cesty nebo pobytu v místě konání zasedání, pokud tuto újmu nelze přičíst přímo stálému sekretariátu.

Dopravní společenství neodpovídá zejména za nehody, jejichž účastníky jsou externí odborníci, kteří k cestě na zasedání použijí vlastní dopravní prostředek.

Článek 3

1. Všichni externí odborníci mají nárok na náhradu cestovních výdajů z místa uvedeného v pozvánce (adresa pracoviště nebo bydliště) do místa konání zasedání, a to nejvhodnějším dopravním prostředkem vzhledem k dané vzdálenosti. Obecně se jedná o dopravu vlakem v druhé třídě při cestách kratších než 400 km (jedna cesta podle oficiální vzdálenosti po železnici) a letenku v ekonomické třídě při vzdálenosti 400 km nebo více.
2. Ředitel stálého sekretariátu (dále jen „ředitel“) se zejména vynasnaží zajistit konání zasedání tak, aby externí odborníci mohli využít co nejchopodárnějších sazeb jízdného. Ředitel ověří obzvláště důkladně žádosti o proplacení výdajů, které se týkají mimořádně drahých letů. Má právo provádět jakékoli kontroly, které mohou být zapotřebí, a vyžádat si od externího odborníka za tímto účelem veškeré potřebné důkazy. Pokud se to jeví jako odůvodněné, má rovněž právo omezit náhradu na sazby standardně uplatňované u obvyklých cest z místa výkonu služebních povinností nebo z místa bydliště externího odborníka na místo zasedání.
3. Cestovní výdaje se proplácejí po předložení originálních podpůrných dokladů: přepravních dokladů a faktur nebo v případě on-line rezervací výtisků elektronické rezervace a palubních vstupenek pro cestu tam. Předložené doklady musí udávat příslušnou třídu, dobu trvání cesty a uhrazenou částku.
4. Náklady na cestu soukromým vozidlem se nahrazují ve stejné výši jako vlaková jízdenka druhou třídou.

5. Není-li na dané trase železniční doprava zajištěna, náklady na cestu soukromým vozidlem se nahrazují sazbou ve výši 0,22 EUR na km.
6. Náklady na přepravu taxislužbou se nehradí.

Článek 4

1. Denní příspěvek vyplacený za každý den zasedání představuje paušální částku na pokrytí veškerých výdajů v místě konání zasedání, včetně například stravování a místní dopravy (autobus, tramvaj, metro, taxi, parkování, dálniční poplatky atd.), jakož i na cestovní a úrazové pojištění.
2. Denní příspěvek činí 92,00 EUR.
3. Pokud se místo odjezdu uvedené v pozvánce nachází ve vzdálenosti do 100 km od místa konání zasedání, snižuje se denní příspěvek o 50 %.
4. Musí-li externí odborník strávit v místě konání zasedání jednu nebo více nocí, jelikož doba zasedání neodpovídá letovým nebo jízdním řádům⁽¹⁾, má nárok na příspěvek na ubytování. Tento příspěvek činí 100,00 EUR za noc. Počet nocí nesmí překročit počet dnů konání zasedání +1.
5. Výjimečně může být vyplacen dodatečný příspěvek na ubytování a denní příspěvek v případě, že prodloužení pobytu umožní externímu odborníkovi dosáhnout snížení nákladů na dopravu, které přesahuje výši těchto příspěvků.
6. Denní příspěvek a/nebo příspěvek na ubytování lze odůvodněným rozhodnutím ředitele v případě externích odborníků na velmi vysoké úrovni zvýšit o 50 %.

Článek 5

Pokud se s přihlédnutím k výdajům, které vznikly zdravotně postiženým externím odborníkům v důsledku jejich zdravotního postižení či jiné osobě, která je doprovází, jeví příspěvky stanovené v článku 4 jako jednoznačně neadekvátní, jsou na žádost ředitele po předložení podpůrných dokladů tyto výdaje proplaceny.

Článek 6

1. Není-li v pozvánce a v žádosti o uspořádání zasedání uvedeno jinak, mají odborníci ze soukromého sektoru nárok na denní příspěvek za každý den zasedání a případně na příspěvek na ubytování, pokud čestně prohlásí, že pro stejnou návštěvu neobdrží podobný příspěvek nebo podobné příspěvky od jiné instituce. Ředitel zajistí soulad mezi obsahem pozvánek a žádosti o uspořádání zasedání.
2. Vládní odborníci obdrží denní příspěvek za každý den zasedání a případně příspěvek na ubytování za předpokladu, že je tak stanoveno v příslušném jednacím řádu výboru nebo pracovní skupiny, a pod podmínkou, že čestně prohlásí, že pro stejnou návštěvu neobdrží podobné příspěvky od svého správního orgánu.
3. Ředitel může na základě odůvodněného rozhodnutí a po předložení podpůrných dokladů schválit proplacení výdajů, které externím odborníkům vznikly v důsledku zvláštních pokynů, které tyto osoby obdržely písemně.
4. Každý externí odborník obdrží veškeré náhrady cestovních výdajů, denních příspěvků a příspěvků na ubytování na jediný bankovní účet.

⁽¹⁾ Obecně se má za to, že od externího odborníka nelze vyžadovat, aby:

- opustil své pracoviště nebo bydliště nebo místo, kde se zasedání koná, před 7:00 h (nádraží nebo jiné dopravní prostředky) nebo 8:00 h (letišť),
- se dopravil na místo konání zasedání po 21:00 h (letišť) nebo 22:00 h (nádraží nebo jiné dopravní prostředky).

5. Náhrada nákladů vládních odborníků se vyplácí na účet vlády, jednoho z jejich ministerstev nebo veřejného subjektu, pokud vláda, některé z jejich ministerstev nebo veřejný subjekt neuplatní výjimku.

Článek 7

1. Maximální počet externích odborníků na zasedání, bez ohledu na to, zda mají nárok na náhradu výdajů, či nikoli, představuje jednoho odborníka za každou jihovýchodoevropskou stranu a každý členský stát EU, který je pozván jako vládní odborník, a počet odborníků ze soukromého sektoru se rovná počtu vládních odborníků.
2. V případě společných zasedání několika výborů nebo pracovních skupin se může ředitel odůvodněným rozhodnutím od pravidla v odstavci 1 odchýlit.

Článek 8

1. Platební příkaz se vypracovává na základě žádosti o náhradu, která byla řádně vyplněna a podepsána externím odborníkem a tajemníkem zasedání, který odpovídá za ověření přítomnosti externího odborníka.
2. Externí odborníci musí poskytnout tajemníkovi zasedání dokumenty, které jsou nezbytné pro náhradu, a to dopisem, faxem nebo e-mailem s datem poštovního razítka nebo s vyznačeným datem nejpozději 30 kalendářních dnů od posledního dne zasedání.
3. Stálý sekretariát nahradí náklady externích odborníků do 30 kalendářních dnů.
4. Pokud externí odborník nemůže poskytnout řádné odůvodnění, které je uznáno odůvodněným rozhodnutím ředitele, zbavuje nedodržení odstavce 2 Dopravní společenství jakékoli povinnosti nahradit cestovní výdaje nebo vyplatit jakékoli příspěvky.

Článek 9

1. Náhrada cestovních výdajů se provádí v eurech, případně se směnným kurzem platným v den zasedání.
2. Denní příspěvek a případně příspěvek na ubytování se proplácí v eurech na základě paušální sazby platné v den konání zasedání.

Článek 10

Tato pravidla se použijí ode dne následujícího po jejich přijetí.

**ROZHODNUTÍ REGIONÁLNÍHO ŘÍDÍČÍHO VÝBORU DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ č. 2020/7
o jmenování nezávislého externího auditora pro provedení ročního auditu za rozpočtový rok 2019
[2023/557]**

REGIONÁLNÍ ŘÍDÍČÍ VÝBOR DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Dopravního společenství, a zejména na čl. 24 odst. 1 a článek 36 této smlouvy,

s ohledem na finanční pravidla a revizní postupy platné pro Dopravní společenství, a zejména na články 62 a 63 těchto pravidel,

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

Nezávislým externím auditorem pro provedení ročního auditu Dopravního společenství za rozpočtový rok 2019 byla jmenována společnost Grant Thornton D.O.O. se sídlem na adrese: Kneginje Zorke 2/4, Bělehrad.

V Sarajevu dne 3. září 2020.

*Za regionální řídicí výbor
předseda/předsedkyně*

**ROZHODNUTÍ REGIONÁLNÍHO ŘÍDÍČÍHO VÝBORU DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ č. 2020/08
o zřízení technického výboru pro přepravu nebezpečných věcí [2023/558]**

REGIONÁLNÍ ŘÍDÍČÍ VÝBOR DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Dopravního společenství, a zejména na čl. 24 odst. 1 a článek 1 uvedené smlouvy,

PŘIJAL TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Zřizuje se technický výbor Dopravního společenství pro přepravu nebezpečných věcí.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Sarajevu dne 15. prosince 2020.

*Za regionální řídicí výbor
předseda*

ROZHODNUTÍ REGIONÁLNÍHO ŘÍDÍČÍHO VÝBORU DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ č. 01/2021
(v návaznosti na písemnou konzultaci)
o přijetí rozpočtu Dopravního společenství na rok 2021 [2023/559]

REGIONÁLNÍ ŘÍDÍČÍ VÝBOR DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Dopravního společenství ⁽¹⁾, a zejména na čl. 24 odst. 1 a článek 35 této smlouvy,

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

Přijímá se rozpočet Dopravního společenství na rok 2021 připojený k tomuto rozhodnutí.

Článek 2

1. V souladu s čl. 10 odst. 1 finančních pravidel a revizních postupů platných pro Dopravní společenství mohou být prostředky dané rozpočtové položky rozpočtu na rok 2021 použity pro účely, které rozpočet připisuje jiné rozpočtové položce, a to do celkového limitu 10 % prostředků dané rozpočtové položky. Toto pravidlo neplatí pro rozpočtovou položku týkající se rozpočtu na lidské zdroje.

2. Prostředky přenesené s ohledem na splnění závazků podepsaných na konci roku 2020, jak je uvedeno v připojeném rozpočtu, nejsou způsobilé pro použití uvedené v odstavci 1. Při určování maximální částky odpovídající uvedenému limitu 10 % se k nim nepřihlédne.

Článek 3

Prostředky, které nebyly do konce rozpočtových let 2019 a 2020 přiděleny na závazky, se zruší a vrátí se stranám v souladu s procentními podíly stanovenými v příloze V Smlouvy o založení Dopravního společenství a výší skutečně uhrazených příspěvků.

V Sarajevu dne 28. ledna 2021.

*Za regionální řídicí výbor
předseda*

⁽¹⁾ Úř. věst. EU L 278, 27.10.2017, s. 3.

ROZPOČET DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ NA ROK 2021

Rozpočtová položka	Částka (v EUR)
1. Stálý sekretariát	
1.1 Lidské zdroje	1 465 706
1.2 Cestovní výdaje	172 560
1.3 Kancelářské náklady, vybavení a software	353 080
— z toho nové prostředky	303 080
— z toho přenesené rozpočtové prostředky odpovídající závazkům podepsaným na konci roku 2020, které jsou splatné v roce 2021	50 000
1.4 Ostatní náklady a služby, včetně těchto: — externě zajištěné a jiné služby (audit, viditelnost, školení zaměstnanců, bankovní poplatky) — náklady na zasedání a konference — náklady na informační technologie a komunikaci — náklady na přijímání pracovníků	247 590
1.5 Studie, technická pomoc na podporu provádění <i>acquis</i> a akčních plánů EU	530 000
— z toho nové prostředky	400 000
— z toho přenesené rozpočtové prostředky odpovídající závazkům podepsaným na konci roku 2020, které jsou splatné v roce 2021	130 000
2. Rada ministrů	
2.1 Náklady na zasedání a konference	60 000
3. Regionální řídicí výbor	
3.1 Náklady na zasedání a konference	20 950
4. Technické výbory	
4.1 Náklady na zasedání a konference	99 100
5. Sociální fórum	
5.1 Náklady na zasedání a konference	13 300
Rezerva (přibližně 8 % nových prostředků)	217 714
Nové prostředky celkem	3 000 000
Prostředky přenesené z roku 2020 celkem	180 000
Celkový součet	3 180 000
Příspěvek EU (80 % nových prostředků)	2 400 000
Příspěvek jihovýchodoevropských stran (20 % nových prostředků: příloha V Smlouvy o založení Dopravního společenství uvádí rozdělení podle jednotlivých zemí)	600 000

**ROZHODNUTÍ REGIONÁLNÍHO ŘÍDÍČÍHO VÝBORU DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ č. 2021/02
o pravidlech náhrady výdajů vzniklých osobám mimo stálý sekretariát Dopravního společenství,
které jsou přizvány k účasti na zasedáních Dopravního společenství [2023/560]**

REGIONÁLNÍ ŘÍDÍČÍ VÝBOR DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Dopravního společenství, a zejména na článek 35 uvedené smlouvy,

PŘIJAL TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Přijímají se pravidla náhrady výdajů vzniklých osobám mimo stálý sekretariát Dopravního společenství, které jsou přizvány k účasti na zasedáních Dopravního společenství, jež jsou stanovena v příloze.

Po jejich přijetí zveřejní stálý sekretariát Dopravního společenství pravidla na internetových stránkách Dopravního společenství.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Sarajevu dne 7. června 2021.

*Za regionální řídicí výbor
předseda*

PŘÍLOHA

PRAVIDLA NÁHRADY VÝDAJŮ VZNIKLYCH OSOBÁM MIMO STÁLÝ SEKRETARIÁT DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ, KTERÉ JSOU PŘIZVÁNY K ÚČASTI NA ZASEDÁNÍCH DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ

1. Oblast působnosti

- 1.1 Tato pravidla se vztahují na osoby mimo stálý sekretariát Dopravního společenství (dále jen „stálý sekretariát“), které jsou přizvány k účasti na některém ze zasedání Dopravního společenství uvedených v pravidle 1.2.
- 1.2 Zasedáními, na něž se vztahují tato pravidla, jsou zasedání v níže uvedených složeních a zasedání výborů a jiných fór Dopravního společenství:
 - a) Rada ministrů, regionální řídicí výbor, technické výbory, sociální fórum;
 - b) rozpočtový výbor;
 - c) pracovní skupiny, koordinační skupiny a další pracovní orgány zřízené na základě rozhodnutí nebo závěrů Rady ministrů a regionálního řídicího výboru;
 - d) konference, pracovní semináře a jiná fóra pořádaná stálým sekretariátem v souvislosti s pracovním programem Dopravního společenství;
 - e) jiná zasedání uspořádaná v rámci provádění Smlouvy o Dopravním společenství (diskuse na vysoké úrovni, semináře atd.);
 - f) výběrová řízení na obsazení pracovních míst zveřejněná Dopravním společenstvím (členové výběrové komise) a
 - g) výběrová řízení na obsazení pracovních míst zveřejněná Dopravním společenstvím (uchazeči).
- 1.3 Nárok na náhradu výdajů podle těchto pravidel má pouze jeden zástupce za ministerstvo, regulační orgán, agenturu, subjekt nebo jinou přijímací stranu. Avšak v případě, že jsou zasedání podle seznamu uvedeného v pravidle 1.2 organizována společně, se ředitel stálého sekretariátu (dále jen „ředitel“) může odůvodněným rozhodnutím od tohoto pravidla odchýlit.
- 1.4 Tato pravidla se vztahují pouze na náhradu cestovních výdajů a nákladů na ubytování. Účastníci nemají nárok na dodatečné částky, jako jsou denní příspěvky.

2. Cestovní výdaje

- 2.1 Všichni účastníci mají nárok na náhradu cestovních výdajů z místa uvedeného v pozvánce (adresa pracoviště nebo bydliště) do místa konání zasedání, a to nejvhodnějším dopravním prostředkem vzhledem k dané vzdálenosti. Obecně se jedná o dopravu vlakem v druhé třídě při cestách kratších než 400 km (jedna cesta podle oficiální vzdálenosti po železnici) a dopravu letadlem v ekonomické třídě při vzdálenosti 400 km nebo více.
- 2.2 Ředitel se vynasnaží zajistit konání zasedání tak, aby mohli účastníci využít co nejehospodárnějších sazeb jízdného.
- 2.3 Cestovní výdaje se proplácejí pouze po předložení originálních podpůrných dokladů.
- 2.4 Není-li letecká nebo železniční doprava dostupná či nákladově efektivní, lze cestovat autobusem nebo osobním vozidlem.
- 2.5 Náklady na cestu soukromým vozidlem se nahrazují sazbou ve výši 0,22 EUR na km.
- 2.6 Jízdné za použití taxislužby se proplácí, pouze není-li k dispozici místní veřejná doprava.
- 2.7 Cestovní výdaje se proplácejí do výše 700 EUR.

3. Výdaje za ubytování

- 3.1 Účastníci mají nárok na náhradu výdajů za ubytování. Výdaje za ubytování jsou náklady na pobyt přes noc v místě konání zasedání, jelikož doba zasedání neodpovídá letovým nebo jízdním řádům. Výdaje za ubytování se proplácí do výše 120 EUR na noc. Počet přenocování nesmí překročit počet dnů konání zasedání +1.
- 3.2 Po předchozím souhlasu ředitele může být účastníkům výjimečně přiznán nárok na náhradu výdajů za ubytování spojených s jedním dalším noclehem v místě konání zasedání, pokud by se pozvanému účastníkovi prodloužením pobytu snížily náklady na dopravu o více, než kolik činí náklady na ubytování spojené s dalším noclehem.
- 3.3 Účastníci nemají nárok na náhradu jiných výdajů souvisejících s pobytem v hotelu, jako je internet, telefon, kopírovací služby, minibar, snídaně nezahrnutá v ceně ubytování.

4. Nákup cestovních dokladů a ubytování

- 4.1 Účastníci pozvaní na zasedání podle seznamu uvedeného v pravidle 1.2 písm. a) až e) si své cestovní doklady a ubytování v zásadě rezervují sami. Rezervace je třeba provádět s co největším předstihem, aby bylo možné získat nejvhodnější tarif nebo sazbu. Stálý sekretariát rezervuje cestu nebo ubytování jménem účastníků nebo provádí zálohové platby na výdaje pouze ve výjimečných případech a v souladu s pravidlem 6.
- 4.2 Účastníkům pozvaným na zasedání podle seznamu uvedeného v pravidle 1.2 písm. f) a g) zajišťuje cestu a ubytování stálý sekretariát.

5. Postup náhrady

- 5.1 Pro náhradu cestovních výdajů a výdajů za ubytování předloží účastníci žádost o náhradu výdajů (dále jen „žádost o náhradu“). Žádost o náhradu musí být:
- vyhotovena za použití formuláře uvedeného v dodatku 1;
 - předložena stálému sekretariátu v elektronické podobě nejpozději 15 kalendářních dnů po datu konání daného zasedání a
 - doložena všemi originálními podpůrnými doklady, jako jsou jízdenky a faktury nebo, v případě on-line rezervací, vytištěnými elektronickými rezervacemi a palubními vstupenkami pro cestu na zasedání, jakožto doklady prokazujícími vzniklé náklady a příslušnou cestovní třídu, dobu trvání cesty a uhrazenou částku.
- 5.2 Korespondence související s náhradami se zasílá stálému sekretariátu na e-mailovou adresu finance@transport-community.org.
- 5.3 Úhrada se provádí v eurech. Pro náhradu se použije směnný kurz platný v den zasedání.
- 5.4 Náhrada se provede bankovním převodem na bankovní účet instituce nebo organizace, která účastníka jmenovala, a to za použití údajů o bankovním účtu poskytnutých v souladu s pravidlem 5.5. Náhrada nicméně může být provedena na soukromý bankovní účet účastníka, pokud o to uvedená instituce nebo organizace písemně požádá.
- 5.5 Pro účely pravidla 5.4 se předkládají tyto údaje o příjemci náhrady: jméno a adresa majitele účtu, název banky, číslo bankovního účtu (IBAN) a kód SWIFT (BIC).

6. Záloha na výdaje za dopravu a ubytování

- 6.1 Ve výjimečných případech může jmenující instituce nebo organizace předložit stálému sekretariátu žádost o zálohovou platbu na cestu nebo ubytování související s účastí pozvaného účastníka na zasedání podle seznamu uvedeného v pravidle 1.2 písm. a) až e). Součástí tohoto postupu je rezervace cesty a ubytování prostřednictvím stálého sekretariátu.
- 6.2 Žádost o zálohovou platbu musí být podána prostřednictvím formuláře uvedeného v dodatku 2 a odeslána nejpozději 21 kalendářních dnů před datem zasedání stálému sekretariátu na e-mailovou adresu finance@transport-community.org.
- 6.3 Je-li žádost podána v souladu s pravidlem 6.2, může ji ředitel schválit. Je-li žádost podána opožděně, ředitel ji může zamítnout.
- 6.4 Po schválení žádosti podle pravidla 6.3 a s ohledem na návrh programu zasedání rezervuje stálý sekretariát dotyčnému účastníkovi dopravu a ubytování. Potvrzení rezervace dopravy a ubytování zašle stálý sekretariát účastníkovi e-mailem.
- 6.5 Žádosti o zálohovou platbu na cestovní výdaje se účastník zavazuje k účasti na zasedání.
- 6.6 Nemůže-li se účastník zasedání zúčastnit – z důvodů, které nelze přímo přičíst Dopravnímu společenství – jmenující instituce nebo organizace uhradí stálému sekretariátu náklady vzniklé v souvislosti s organizací cesty (např. náklady na rezervované přepravní doklady, včetně storno poplatků atd.).

7. Správní a závěrečná ustanovení

- 7.1 Za řádné uplatňování těchto pravidel odpovídá ředitel.
 - 7.2 Záznamy, dokumenty a doklady související s náhradami podle těchto pravidel, včetně dokumentů týkajících se výjimečného zacházení, uchovává stálý sekretariát po dobu pěti let.
-

Dodatek 1

ŽÁDOST O NÁHRADU CESTOVNÍCH VÝDAJŮ

1. PODROBNOSTI O ZASEDÁNÍ		Místo:				
Popis zasedání:						
Datum:	Počet dní:					
2. ÚČASTNÍK						
PŘÍJMENÍ:	JMÉNO:					
INSTITUCE/ORGANIZACE:	TITUL:					
ZEMĚ:	TEL.:					
E-MAIL:						
3. BANKOVNÍ ÚDAJE — uveďte celé číslo IBAN a kód SWIFT (BIC)						
JMÉNO A ADRESA DRŽITELE ÚČTU (INSTITUCE): (v tomto poli uveďte jméno majitele bankovního účtu / příjemce)						
NÁZEV BANKY						
Číslo účtu						
IBAN						
SWIFT (BIC)						
4. UBYTOVÁNÍ		Od:	Do:			
DOBA POBYTU						
Celkový počet přenocování v hotelu (max. sazba 120 EUR/noc)						
Přiložte kopii faktury s potvrzením o ubytování v hotelu.						
5. CESTOVNÍ VÝDAJE						
Letadlo, vlak, dálkový autobus, místní veřejná doprava atd.	Z	DO	TŘÍDA	ČÁSTKA	MĚNA	v EUR
Trasa						
V případě potřeby pokračujte na samostatném listu. Přiložte prosím kopii dostupných stvrzenek/faktur, včetně palubních vstupenek do letadla, vlakových a autobusových jízdenek.						
AUTOMOBIL		Od:	Do:	Do: (zpáteční cesta)		
Přiložen doklad o vzdálenosti (kopie trasy podle Google Maps nebo ViaMichelin.com nebo aplikace Rome2Rio.com; předloží se ve formátu PDF nebo JPG).				Km celkem (obě cesty):		
				Celkem v EUR:		
TAXI (nebylo-li možné použít veřejnou dopravu) – nutno předložit stvrzenky a další odůvodnění	Částka	Měna	v EUR			
POŽADOVANÁ ČÁSTKA CELKEM, v EUR:						
Další poznámky:						
Potvrzuji, že tato žádost o náhradu cestovních výdajů je pravdivým výkazem cestovních výdajů, které mi vznikly. Tyto výdaje mi nebyly a nebudou proplaceny z jiného zdroje a neuvedl(a) jsem žádné výdaje, které byly nebo budou uhrazeny přímo z jiného zdroje.						
Datum:		PODPIS ÚČASTNÍKA:				

Dodatek 2

ŽÁDOST O ZÁLOHOVOU PLATBU NA CESTOVNÍ VÝDAJE

1. Údaje o cestujícím – vyplňte VŠECHNA pole označená { }

Příjmení:		
Jméno:		
Název organizace/instituce:		
Funkce:		
Číslo pasu' (požadováno pro účely rezervace):		
Kontaktní telefonní číslo:		
E-mail:		
Název a místo zasedání:		
Datum zasedání:	Od:	Do:
Trasa cesty:	Odjezd/odlet z:	Příjezd/přilet do:

2. Žádost o provedení rezervace – zaškrtněte příslušné políčkoDOPRAVA UBYTOVÁNÍ **DŮLEŽITÉ INFORMACE PRO ÚČASTNÍKY:**

- Tento formulář slouží jako základ pro cestovní služby pořízené stálým sekretariátem Dopravního společenství jménem cestujícího. Musí být předem schválen přímým nadřízeným cestujícího a v naskenované podobě zaslán na e-mailovou adresu stálého sekretariátu: finance@transport-community.org.
- Cestující nese výlučnou odpovědnost za správnost předložených údajů a plně odpovídá za neúplné nebo chybné údaje, které by mohly vést ke zrušení nebo neuskutečnění cesty, změně údajů o rezervaci nebo dalším souvisejícím poplatkům.
- Žádné dodatečné náklady (hotelový minibar, parkovací poplatky, dodatečný nocleh atd.) se neproplácují.
- Cestující je povinen uchovávat všechny palubní vstupenky a přepravní doklady jako důkaz o uskutečnění cesty a žádá se, aby je po návratu naskenoval a zaslal na výše uvedený e-mail.
- Stálý sekretariát zajistí cestovní služby v rámci nabídek možností dopravy a ubytování, které jsou na trhu a odpovídají limitům a sazbám uvedeným v pravidlech náhrad.
- Níže podepsaná osoba potvrzuje, že se seznámila s ustanovením o náhradách uvedeným v pravidle 6.6 týkajícím se náhrad nákladů Dopravního společenství. Nemůže-li se účastník zasedání zúčastnit – z důvodů, které nelze přímo přičíst Dopravnímu společenství – jmenující instituce nebo organizace uhradí stálému sekretariátu náklady vzniklé v souvislosti s organizací cesty (např. náklady na rezervované přepravní doklady, včetně storno poplatků atd.).

Podpis: _____	Souhlas vedoucího jmenující instituce/organizace:
Datum: _____	_____ Datum: _____

3. PRO VNITŘNÍ POTŘEBU STÁLÉHO SEKRETARIÁTU DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ

Odhadované náklady (v EUR)	Dostupnost rozpočtových prostředků
Letenka / vlaková jízdenka / autobusová jízdenka / osobní automobil	ANO <input type="checkbox"/> NE <input type="checkbox"/>
Ubytování	Finanční pracovník / účetní:
CELKEM:	SOUHLAS ŘEDITELE:
Rozpočtový závazek č.:	<input type="checkbox"/> Schváleno <input type="checkbox"/> Neschváleno

**ROZHODNUTÍ REGIONÁLNÍHO ŘÍDÍČÍHO VÝBORU DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ č. 2021/03
o pravidlech náhrad cestovních výdajů a nákladů na stěhování zaměstnancům stálého sekretariátu
Dopravního společenství při zahájení a skončení služebního poměru [2023/561]**

REGIONÁLNÍ ŘÍDÍČÍ VÝBOR DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Dopravního společenství, a zejména na články 30 a 35 této smlouvy,

PŘIJAL TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Přijímají se pravidla náhrad cestovních výdajů a nákladů na stěhování zaměstnancům stálého sekretariátu Dopravního společenství při zahájení a skončení služebního poměru stanovená v příloze.

Po jejich přijetí stálý sekretariát Dopravního společenství zveřejní pravidla na internetových stránkách Dopravního společenství.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Sarajevu dne 7. června 2021.

*Za regionální řídicí výbor
předseda*

PŘÍLOHA

PRAVIDLA NÁHRAD CESTOVNÍCH VÝDAJŮ A NÁKLADŮ NA STĚHOVÁNÍ ZAMĚSTNANCŮM STÁLÉHO SEKRETARIÁTU DOPRAVNÍHO SPOLEČENSTVÍ PŘI ZAHÁJENÍ A SKONČENÍ SLUŽEBNÍHO POMĚRU

1. Oblast působnosti

Uvedená pravidla se vztahují na:

- a) náhradu cestovních výdajů zaměstnanců stálého sekretariátu Dopravního společenství (dále jen „stálý sekretariát“), na něž se vztahuje služební řád Dopravního společenství (dále jen „zaměstnanci“), jejich manželů/manželek a vyživovaných dětí ve věku 2 až 18 let, kteří s nimi žijí v jedné domácnosti, při zahájení a skončení služebního poměru;
- b) náhradu nákladů na stěhování a skladování vyplácenou zaměstnancům při zahájení a skončení služebního poměru;
a
- c) vyplacení příspěvku na zařízení zaměstnancům při zahájení služebního poměru.

2. Cestovní výdaje

2.1 Proplácení se tyto cestovní výdaje:

- a) cestovní výdaje při zahájení služebního poměru, z místa nábory do místa výkonu zaměstnání;
- b) cestovní výdaje při ukončení služebního poměru, z místa výkonu zaměstnání do místa původu, pokud dochází ke změně hlavního bydliště a dojde k ní do jednoho roku ode dne skončení pracovního poměru.

Pokud jde o dopravní prostředek, obecně se počítá s dopravou vlakem v druhé třídě při cestách kratších než 400 km (jedna cesta podle oficiální vzdálenosti po železnici) a dopravou letadlem v ekonomické třídě při vzdálenosti 400 km nebo více.

2.2 Každý způsobilý cestující má nárok na náhradu nákladů na nadměrné zavazadlo do výše 10 kg.

2.3 Cestovní výdaje se proplácí pouze po předložení originálních podpůrných dokladů.

2.4 Není-li letecká nebo železniční doprava dostupná či nákladově efektivní, lze cestovat autobusem nebo osobním vozidlem.

2.5 Náklady na cestu soukromým vozidlem se nahrazují sazbou ve výši 0,22 EUR na km.

2.6 Náklady na přepravu taxislužbou se nehradí.

3. Výdaje na stěhování

3.1 Po předchozím souhlasu ředitele stálého sekretariátu Dopravního společenství (dále jen „ředitel“) se výdaje vzniklé v souvislosti se stěhováním nábytku a osobních věcí, včetně ceny pojištění proti běžným rizikům (rozbití, krádež, požár atd.), nahrazují při:

- a) zahájení služebního poměru, nejpozději do jednoho roku po skončení zkušební doby, pro stěhování z místa nábory do místa výkonu zaměstnání; výdaje vzniklé v souvislosti se stěhováním provedeným před nástupem zaměstnance do služebního poměru se nenahrazují;
- b) ukončení služebního poměru pro stěhování z místa výkonu zaměstnání do místa původu nebo místa, jež se nachází ve stejné nebo kratší vzdálenosti, za předpokladu, že ke stěhování dojde do jednoho roku ode dne skončení služebního poměru.

- 3.2 Vyplácí se buď paušální příspěvek na stěhování, nebo částka skutečně vynaložených nákladů.
- 3.3 Paušální příspěvek na stěhování činí 30 % základního platu zaměstnance, nejvýše však 1 500 EUR.
- 3.4 Skutečně vynaložené náklady, včetně nákladů na uskladnění po dobu nejvýše 60 dnů a pojištění běžných rizik, se nahrazují až do výše 6 000 EUR v těchto mezích:
- 8 000 kg nebo 40 m³ způsobilým zaměstnancům, které do místa výkonu zaměstnání doprovází nebo se tam k nim připojuje alespoň jeden jejich rodinný příslušník cestující na náklady stálého sekretariátu;
 - 4 000 kg nebo 30 m³ způsobilým zaměstnancům, které nedoprovází žádný rodinný příslušník cestující na náklady stálého sekretariátu.
- 3.5 Přeprava nábytku a osobních věcí se uskutečňuje po zemi nebo po moři nebo nejhospodárnějším způsobem podle rozhodnutí ředitele, přičemž se zohlední náklady spojené s balením, uložením do beden, rozvážkou, vybalením, vyložením z beden a případně cly.
- 3.6 Zaměstnanci předloží ke schválení stálému sekretariátu nabídky alespoň od tří stěhovacích společností.
4. Příspěvek na zařízení
- 4.1 Po jmenování mají zaměstnanci, kteří do místa výkonu zaměstnání přijedou, aniž by je doprovázel nebo se k nim připojil alespoň jeden rodinný příslušník a kteří cestují na náklady stálého sekretariátu, nárok na příspěvek na zařízení ve výši jednoho měsíčního platu.
- 4.2 Po jmenování mají zaměstnanci, které do místa výkonu zaměstnání doprovází nebo se k nim na místě připojí alespoň jeden rodinný příslušník a kteří cestují na náklady stálého sekretariátu, nárok na příspěvek na zařízení ve výši dvou měsíčních platů. Stálý sekretariát vyplatí tuto částku zaměstnanci jako jeden paušální příspěvek.
5. Správní a závěrečná ustanovení
- 5.1 Zaměstnanci informují stálý sekretariát, pokud jim, a případně i jejich rodinným příslušníkům, cestovní a stěhovací výdaje hradí částečně nebo zcela třetí strana (např. vládní orgány, zvoucí subjekt, zaměstnavatel manžela/manželky, jiný zaměstnavatel), přičemž v takovém případě stálý sekretariát proplatí nebo uhradí pouze tu část výdajů, jež není hrazena třetí stranou.
- 5.2 Za řádné uplatňování těchto pravidel odpovídá ředitel.
- 5.3 Záznamy, dokumenty a doklady týkající se úhrady stěhovacích a cestovních výdajů a vyplacení příspěvků na zařízení uchovává stálý sekretariát po dobu pěti let.
- 5.4 Tato pravidla se použijí od prvního dne po jejich přijetí.

5.5 Zaměstnanci, jejichž služební poměr byl zahájen před přijetím těchto pravidel, mají nárok na náhradu cestovních a stěhovacích výdajů a na vyplacení příspěvku na zařízení v souladu s těmito pravidly, a to do výše limitů stanovených v pravidlech 2 až 4 a po předložení dokladů o skutečně vynaložených nákladech.

5.6 V závislosti na vývoji cen může ředitel navrhnout regionálnímu řídicímu výboru, aby tato pravidla přezkoumal.

ZMĚNY PROVÁDĚCÍCH PŘEDPISŮ K JEDNACÍMU ŘÁDU TRIBUNÁLU

TRIBUNÁL,

s ohledem na článek 224 svého jednacího řádu;

s ohledem na Prováděcí předpisy k jednacímu řádu Tribunálu;

vzhledem ke změnám jednacího řádu přijatým Tribunálem dne 30. listopadu 2022 ⁽¹⁾;

vzhledem k tomu, že nová pravidla o odstraňování údajů ve vztahu k veřejnosti, o společných jednáních a o konání jednání prostřednictvím videokonference jsou důvodem pro odpovídající doplnění a úpravu některých bodů prováděcích předpisů;

vzhledem k tomu, že v zájmu účastníků řízení a soudu je rovněž žádoucí zpřehlednit ustanovení týkající se formální úpravy žalob a seznamu příloh s cílem snížit počet případů, kdy je třeba vyzývat k odstranění vad;

vzhledem k tomu, že mimo jiné s ohledem na změny uskutečněné během sanitární krize je třeba upřesnit způsob provádění některých úkolů příslušejících soudní kanceláři, konkrétně úkolů týkajících se vedení rejstříku, vedení soudního spisu a nahlížení do něj;

vzhledem k tomu, že digitalizace soudní činnosti a v roce 2022 pak zavedení kvalifikovaného elektronického podpisu u rozsudků a usnesení Tribunálu mají dopady nejrůznějšího rázu, které je nutno vzít v úvahu, zejména pokud jde o pravidla týkající se sazebníku soudní kanceláře a archivace originálů soudních rozhodnutí;

PŘIJÍMÁ TYTO ZMĚNY PROVÁDĚCÍCH PŘEDPISŮ K JEDNACÍMU ŘÁDU TRIBUNÁLU:

Článek 1

Prováděcí předpisy k jednacímu řádu Tribunálu ⁽²⁾ se mění takto:

- 1) V bodě 1 se slova „, jakož i za uchovávání pečeti Tribunálu.“ nahrazují slovy „, jakož i za uchovávání pečeti Tribunálu a za archiv.“.
- 2) V bodě 10 se věta „Tyto zápisy se provádí v jednacím jazyce a obsahují údaje nezbytné k identifikaci písemnosti, zejména datum předložení a datum zápisu, číslo věci a povahu písemnosti.“ nahrazuje větami „Tyto zápisy se provádí v jednacím jazyce. Obsahují zejména datum předložení a datum zápisu, číslo věci a povahu písemnosti.“.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 44, 14.2.2023, s. 8.

⁽²⁾ Úř. věst. L 152, 18.6.2015, s. 1, ve znění změn (Úř. věst. L 217, 12.8.2016, s. 78, Úř. věst. L 294, 21.11.2018, s. 23, oprava Úř. věst. L 296, 22.11.2018, s. 40).

- 3) Za bod 10 se vkládá nový bod 10a, který zní:

„10a Datem předložení uvedeným v bodě 10 výše je podle okolností datum uvedené v článku 5 rozhodnutí Tribunálu ze dne 11. července 2018, datum, kdy bylo podání přijato soudní kanceláří, datum uvedené v bodě 7 výše nebo datum uvedené v čl. 3 druhé odrážce rozhodnutí Tribunálu ze dne 14. září 2016. V případech stanovených v čl. 54 prvním pododstavci statutu je datem předložení uvedeným v bodě 10 výše datum předložení podání prostřednictvím aplikace e-Curia vedoucímu soudní kanceláře Soudního dvora, nebo jedná-li se o předložení podání podle čl. 147 odst. 6 jednacího řádu, datum předložení podání vedoucímu soudní kanceláře Soudního dvora.“

- 4) Znění bodů 12, 13 a 14 se nahrazuje slovy „[Text vypuštěn]“.

- 5) V bodě 20 se slova „Věc vrácená Soudním dvorem po zrušení nebo přezkumu rozhodnutí obdrží číslo“ nahrazují slovy „Věc vrácená Soudním dvorem po zrušení rozhodnutí obdrží číslo“.

- 6) Bod 21 zní:

„21. Pořadové číslo věci a účastníci řízení jsou uváděni v procesních písemnostech, v korespondenci ve věci i v publikacích Tribunálu a v dokumentech a informacích souvisejících s věcí, k nimž má veřejnost přístup. V případě odstranění údajů na základě článku 66 nebo 66a jednacího řádu se označení účastníků řízení odpovídajícím způsobem upraví.“

- 7) Body 22 a 23 zní:

„22. Soudní spis ve věci obsahuje podání s případnými přílohami a jakýkoli další dokument, k němuž je přihlíženo při rozhodování věci, jakož i korespondenci s účastníky řízení a důkazy o doručení. Obsahuje též případně výpisy z protokolů ze zasedání soudců v senátu, protokol ze schůzky s účastníky řízení, zprávu k jednání, protokol z jednání či protokol z jednání k provedení důkazů, jakož i rozhodnutí a konstatování vedoucího soudní kanceláře v této věci.

23. Každý dokument založený do soudního spisu ve věci musí obsahovat rejstříkové číslo uvedené v bodě 10 výše a pořadové číslo. Podání předložená účastníky řízení a případné kopie těchto podání dále musí obsahovat datum předložení a datum zápisu do rejstříku provedeného v jednacím jazyce.“

- 8) V bodě 28 se věta „Uzavřený soudní spis obsahuje seznam všech dokumentů založených do soudního spisu ve věci s uvedením jejich čísla, jakož i úvodní stranu s uvedením pořadového čísla věci, účastníků řízení a data ukončení věci.“ nahrazuje větou „Uzavřený soudní spis obsahuje seznam všech dokumentů založených do soudního spisu ve věci a konstatování vedoucího soudní kanceláře potvrzující úplnost soudního spisu.“

- 9) Nadpis E.2. zní:

„E.2. Nahlížení do soudního spisu ve věci a pořizování kopií z něj“

- 10) Bod 30 zní:

„30. Zástupci hlavních účastníků řízení mohou v prostorách soudní kanceláře nahlížet do soudního spisu ve věci, včetně správních spisů předložených Tribunálu.“

- 11) Body 32 a 33 zní:

„32. Ve spojených věcech mají zástupci všech účastníků řízení právo nahlížet do soudních spisů věcí, kterých se spojení týká, s výhradou čl. 68 odst. 4 jednacího řádu. Naproti tomu v případě konání společného jednání v souladu s článkem 106a jednacího řádu se takové právo nahlížet do soudních spisů neuplatní.

33. Osoba, která podala žádost o bezplatnou právní pomoc podle článku 147 jednacího řádu bez zastoupení advokátem, má právo nahlížet do soudního spisu vztahujícího se k bezplatné právní pomoci. Je-li určen advokát k jejímu zastupování, má právo nahlížet do soudního spisu pouze tento zástupce.“.

12) Za bod 36 se vkládají nové body 36a a 36b, které zní:

„36a Na žádost účastníka řízení vydá vedoucí soudní kanceláře kopii dokumentů ze soudního spisu ve věci, případně jejich nedůvěrné verze, a dále výpisy z rejstříku.

36b Na žádost třetí osoby vydá vedoucí soudní kanceláře kopii rozsudků nebo usnesení, avšak pouze pokud tato rozhodnutí nejsou veřejně dostupná a neobsahují důvěrné údaje, a dále výpisy z rejstříku.“.

13) Body zařazené pod nadpisem F. zní:

„37. Originály rozsudků a usnesení Tribunálu se podepisují kvalifikovaným elektronickým podpisem. Uchovávají se na zvláštním serveru vyhrazeném pro dlouhodobé archivování, a to chronologicky a v elektronické podobě neumožňující jejich pozměňování. Elektronická kopie ověřené verze rozsudku nebo usnesení se vytiskne a založí do soudního spisu ve věci.

38. [Text vypuštěn]

39. [Text vypuštěn]

40. Usnesení vydaná za účelem opravy rozsudku nebo usnesení, rozsudky nebo usnesení vydané za účelem výkladu rozsudku nebo usnesení, rozsudky vydané k odporu proti rozsudku pro zmeškání a rozsudky a usnesení vydané k námítce třetí osoby nebo k návrhu na obnovu řízení, podepsané kvalifikovaným elektronickým podpisem, se uchovávají na zvláštním serveru vyhrazeném pro dlouhodobé archivování a jsou neoddělitelně spojeny s příslušným rozsudkem nebo usnesením Tribunálu podepsaným kvalifikovaným elektronickým podpisem a s dokumentem obsahujícím vysvětlující poznámky podepsaným vedoucím soudní kanceláře.

40a V případě, že rozsudek nebo usnesení Tribunálu byly podepsány vlastnoručním podpisem, odkáže se na rozhodnutí Tribunálu vydané za účelem opravy či výkladu nebo v rámci obnovy řízení, podepsané kvalifikovaným elektronickým podpisem, na okraji příslušného rozsudku nebo usnesení. Kopie ověřené verze rozhodnutí podepsaného kvalifikovaným elektronickým podpisem se vytiskne a přiloží se k písemnému vyhotovení rozsudku nebo usnesení v listinné podobě.

40b Bylo-li k rozhodnutí Tribunálu podepsanému kvalifikovaným elektronickým podpisem vydáno rozhodnutí Soudního dvora o kasačním opravném prostředku, uschová se toto rozhodnutí v listinné podobě a je neoddělitelně spojeno s příslušnou verzí rozsudku nebo usnesení Soudního dvora tak, jak byla předána soudní kanceláři Tribunálu, a s vysvětlujícími poznámkami na okraji rozhodnutí Tribunálu podepsanými vedoucím soudní kanceláře.

40c Rozhodnutí Tribunálu podepsaná kvalifikovaným elektronickým podpisem, k nimž bylo vydáno rozhodnutí Soudního dvora o kasačním opravném prostředku, se uchovávají na zvláštním serveru vyhrazeném pro dlouhodobé archivování a jsou neoddělitelně spojena s příslušnou verzí rozsudku nebo usnesení Soudního dvora tak, jak byla předána soudní kanceláři Tribunálu, a s dokumentem obsahujícím vysvětlující poznámky podepsaným vedoucím soudní kanceláře.“.

14) Znění nadpisu G. a bodu 41 se nahrazují slovy „[Text vypuštěn]“.

15) Body 45 až 50 zní:

„45. Při vydání výpisu z rejstříku v souladu s článkem 37 jednacího řádu vybere vedoucí soudní kanceláře poplatek ve výši 15 eur za výpis.

46. Pokud je účastníku řízení na jeho žádost vydána kopie podání nebo výpis ze soudního spisu ve věci v souladu s čl. 38 odst. 1 jednacího řádu, vybere vedoucí soudní kanceláře poplatek ve výši 40 eur za vydaný dokument.

47. Pokud je účastníku řízení na jeho žádost vydáno vyhotovení usnesení nebo rozsudku pro účely výkonu rozhodnutí v souladu s čl. 38 odst. 1 nebo článkem 170 jednacího řádu, vybere vedoucí soudní kanceláře poplatek ve výši 50 eur za vyhotovení.
48. Pokud je třetí osobě na její žádost vydána kopie rozsudku nebo usnesení v souladu s bodem 36b, vybere vedoucí soudní kanceláře poplatek ve výši 40 eur za kopii.
49. [Text vypuštěn]
50. Pokud účastník řízení nebo navrhovatel vedlejšího účastenství opakovaně nedodržel pravidla stanovená jednacím řádem nebo těmito prováděcími předpisy, vybere vedoucí soudní kanceláře v souladu s čl. 139 písm. c) jednacího řádu poplatek, jehož výše nesmí přesáhnout 7 000 eur.“.
- 16) V bodě 51 se slova „, požádá vedoucí soudní kanceláře o zaplacení těchto částek účastníka řízení, který má tyto náklady nést.“ nahrazují slovy „, vyzve vedoucí soudní kanceláře k zaplacení těchto částek dlužníka, který má tyto náklady nést.“.
- 17) V bodě 53 se slova „, požádá vedoucí soudní kanceláře o zaplacení těchto částek účastníka řízení nebo třetí osobu, kteří mají tyto náklady nést.“ nahrazují slovy „, vyzve vedoucí soudní kanceláře k zaplacení těchto částek dlužníka, který má tyto náklady nést.“.
- 18) Nadpis C. a body zařazené pod ním zní:

„C. Odstranění údajů ve vztahu k veřejnosti

71. [Text vypuštěn]
72. Žádost o odstranění údajů na základě článku 66 nebo článku 66a jednacího řádu musí být předložena samostatným podáním. Musí v ní být přesně uveden údaj nebo údaje, kterých se týká. Žádost o odstranění údajů uvedená v článku 66a jednacího řádu musí být odůvodněná.
73. K účinnému odstranění údajů uvedených v člancích 66 a 66a jednacího řádu je důležité předložit žádost o odstranění údajů již v okamžiku předložení podání obsahujícího předmětné údaje. Účelnost odstranění údajů je totiž ohrožena, pokud již byly údaje zpřístupněny na internetu.“.
- 19) Znění nadpisu D. a bodů zařazených pod ním se nahrazují slovy „[Text vypuštěn]“.
- 20) V bodě 81 se slova „d) souvislé vzestupné číslování stran.“ nahrazují slovy „d) souvislé stránkování (například: strany 1 až 50).“.
- 21) Za bod 81 se vkládá nový bod 81a, který zní:
- „81a Hlavním smyslem poznámky pod čarou je uvést odkazy na dokumenty citované v podání. Poznámka pod čarou naproti tomu není určena k tomu, aby rozvíjela uplatněné důvody nebo argumenty.“.
- 22) V bodě 82 se věta „Seznam příloh musí být uveden na konci podání“ nahrazuje větou „Seznam příloh musí být uveden na konci podání s uvedením čísel stránek či bez něj.“.
- 23) Bod 83 zní:
- „83. Seznam příloh musí u každé přílohy uvádět:
- a) číslo přílohy (za použití písmene a čísla, např.: A.1, A.2, ... pro přílohy k žalobě; B.1, B.2, ... pro přílohy k žalobní odpovědi nebo k vyjádření k žalobě; C.1, C.2, ... pro přílohy k replice; D.1, D.2, ... pro přílohy k duplice);
- b) stručný popis přílohy (např.: „dopis“ s uvedením data, autora a adresáta);

- c) označení začátku a konce každé přílohy v souvislém stránkování příloh (např.: strany 43 až 49 příloh);
- d) označení čísla odstavce, ve kterém je daná příloha zmíněna poprvé a který odůvodňuje její předložení.“

24) Body 85 až 87 zní:

- „85. K podání mohou být přiloženy pouze dokumenty, které jsou zmíněné v textu podání a označené v seznamu příloh a jsou nezbytné k prokázání nebo dokreslení jeho obsahu.
86. Přílohy podání musí být vyhotoveny takovým způsobem, aby Tribunálu usnadnily nahlížení do dokumentů elektronickou cestou a vyloučily jakoukoli možnost záměny. Musí tedy být dodrženy následující požadavky:
- a) každá příloha musí být číslována v souladu s bodem 83 písm. a) výše;
 - b) doporučuje se označení přílohy pomocí zvláštního úvodního listu;
 - c) přílohy podání musí být souvisle stránkovány (například: 1 až 152) od první strany první přílohy (a nikoli seznamu příloh), se zahrnutím úvodních listů a případných příloh k přílohám;
 - d) přílohy musí být snadno čitelné.
87. Každý odkaz na předloženou přílohu musí obsahovat její číslo, jak je uvedeno v seznamu příloh, a označení podání, se kterým je příloha předkládána (např.: příloha A.1 k žalobě).“

25) Body 92 až 94 zní:

- „92. Vedoucí soudní kanceláře odmítne zapsat do rejstříku a založit do soudního spisu ve věci podání a případně podklady, které nejsou uvedeny v jednacím řádu, a to buď v plném rozsahu, nebo zčásti. V případě pochybností předloží vedoucí soudní kanceláře tuto otázku k rozhodnutí předsedovi.
93. Vyjma případů výslovně uvedených v jednacím řádu a s výhradou čl. 46 odst. 2 jednacího řádu a bodu 100 níže vedoucí soudní kanceláře odmítne zapsat do rejstříku a založit do soudního spisu ve věci podání nebo podklady vypracované v jiném než jednacím jazyce.
94. Jestliže účastník řízení zpochybní rozhodnutí vedoucího soudní kanceláře, kterým v plném rozsahu nebo zčásti odmítne zapsat do rejstříku a založit do soudního spisu ve věci určité podání nebo určitý podklad, předloží vedoucí soudní kanceláře tuto otázku předsedovi, aby rozhodl, zda je třeba předmětné podání nebo předmětný podklad přijmout.“

26) Znění bodů 98 a 99 se nahrazuje slovy „[Text vypuštěn]“.

27) V bodě 101 se věta „Neodstranění vad může mít za následek odmítnutí žaloby z důvodu nepřipustnosti v souladu s čl. 78 odst. 6, čl. 177 odst. 6 a čl. 194 odst. 5 jednacího řádu.“ nahrazuje větou „Neodstranění vad může mít za následek odmítnutí žaloby z důvodu nepřipustnosti v souladu s čl. 78 odst. 6 a čl. 177 odst. 6 jednacího řádu.“.

28) Za bod 104 se vkládá nový bod 104a, který zní:

„104a K seznamu příloh a případnému obsahu se při zjišťování maximálního počtu stran spisu účastníka řízení nepřihlíží.“.

29) Znění nadpisu „**A.1. Přímé žaloby**“ se nahrazuje slovy „**A.1. Přímé žaloby (jiné než žaloby ve věcech z oblasti duševního vlastnictví)**“.

30) Znění nadpisu „**B.1. Přímé žaloby**“ se nahrazuje slovy „**B.1. Přímé žaloby (jiné než žaloby ve věcech z oblasti duševního vlastnictví)**“.

- 31) V bodě 116 se slova „, musí být předloženy dokumenty uvedené v čl. 51 odst. 2 a 3“ nahrazují slovy „, musí být předloženy, je-li to třeba, dokumenty uvedené v čl. 51 odst. 2 a 3“.
- 32) Znění bodu 117 se nahrazuje slovy „[Text vypuštěn]“.
- 33) V bodě 119 se slova v poslední odrážce „ – bylo zasláno elektronickou poštou ve formě prostého elektronického souboru vyhotoveného s pomocí textového editoru na adresu GC.Registry@curia.europa.eu s označením věci, k níž se vztahuje.“ nahrazují slovy „ – bylo zasláno prostřednictvím aplikace e-Curia při podání návrhu s označením věci, k níž se vztahuje.“.
- 34) Bod 122 zní:
- „K usnadnění přípravy návrhu po formální stránce mohou zástupci účastníků řízení využít dokument „Příručka pokynů k žalobě“ a orientační vzor žaloby, které jsou dostupné na internetových stránkách Soudního dvora Evropské unie.“.
- 35) V bodě 127 se slova „se použijí body 116 a 117 výše“ nahrazují slovy „se použije bod 116“.
- 36) V bodě 134 se slova „body 113 až 115, 117 a 120 až 122 výše“ nahrazují slovy „body 113 až 115 a 120 až 122 výše“.
- 37) V bodě 138 se slova „body 117, 125 a 126 výše“ nahrazují slovy „body 125 a 126 výše“.
- 38) Bod 144 zní:
- „144. Vedoucí soudní kanceláře zajistí, aby byli účastníci řízení předvoláni na jednání alespoň jeden měsíc před jeho konáním, čímž nejsou dotčeny případy, kdy okolnosti odůvodňují jejich předvolání v kratší lhůtě. Rozhodne-li se Tribunál konat v několika věcech společné jednání podle článku 106a jednacího řádu, musí být v předvolání na jednání zejména přesně uvedeny věci, kterých se toto jednání týká.“.
- 39) Za bod 147 se vkládá nový bod 147a, který zní:
- „147a Rozhodne-li se Tribunál konat v několika věcech společné jednání podle článku 106a jednacího řádu, doručí se stručná zpráva k jednání vyhotovená v jednacím jazyce každé z dotčených věcí všem ostatním účastníkům řízení předvolaným na toto jednání.“.
- 40) Za bod 152 se vkládá nový bod 152a, který zní:
- „152a Hodlá-li některý účastník řízení požádat podle čl. 45 odst. 1 písm. c) nebo d) jednacího řádu o výjimku z jazykového režimu v tom smyslu, aby byl na jednání používán jiný jazyk než jazyk jednací, musí být jeho žádost předložena co možná nejdříve po předvolání.“.
- 41) V bodě 162 se slova „Každý hlavní účastník řízení má na přednes své řeči k dispozici 15 minut a každý vedlejší účastník 10 minut (ve spojených věcech má každý hlavní účastník řízení k dispozici 15 minut na každou věc a každý vedlejší účastník 10 minut na každou věc),“ nahrazují slovy „Každý hlavní účastník řízení má na přednes své řeči k dispozici 15 minut a každý vedlejší účastník 10 minut (na jednání ve spojených věcech nebo na společném jednání má každý hlavní účastník řízení k dispozici 15 minut na každou věc a každý vedlejší účastník 10 minut na každou věc),“.
- 42) Bod 165 zní:
- „165. Jestliže několik účastníků řízení hájí před Tribunálem tutéž tezi (v případě vedlejšího účastenství, spojených věcí nebo věcí, jejichž podobnost odůvodňuje konání společného jednání), je žádoucí, aby jejich zástupci před jednáním sladili svůj postup a předešli tak jakémukoli opakování řeči. Zástupci dotčených účastníků řízení však musí dbát na to, aby hájili pouze postoj účastníků řízení, které zastupují, a dodržovali článek 84 jednacího řádu, který stanoví podmínky, za nichž lze Tribunálu předložit nový důvod v průběhu řízení.“.

43) Bod 167 zní:

„167. V souladu s čl. 85 odst. 3 jednacího řádu mohou hlavní účastníci řízení výjimečně na jednání předložit další důkazy. V takové situaci se doporučuje připravit si dostatečný počet jejich vyhotovení (včetně případné nedůvěrné verze ve vztahu k vedlejším účastníkům). Ostatní účastníci řízení jsou vyslechnuti k jejich přípustnosti a obsahu.“.

44) Za bod 167 se vkládá nový nadpis, který zní:

„Ca. Účast na jednání prostřednictvím videokonference

Ca. 1. Žádost o použití videokonference

167a Brání-li zástupci účastníka řízení v tom, aby se fyzicky účastnil jednání, na něž je předvolán, zdravotní důvody (například překážka týkající se jeho individuálního zdravotního stavu nebo vyplývající z omezení pohybu v souvislosti s epidemií), bezpečnostní důvody nebo jiné závažné důvody (například stávka v letecké dopravě), předloží zástupce dotyčného účastníka řízení samostatným podáním odůvodněnou žádost o účast na jednání prostřednictvím videokonference.

167b Aby mohl Tribunál tuto žádost řádně projednat, musí být předložena, jakmile je znám důvod překážky, a musí obsahovat:

- přesné uvedení povahy uplatňované překážky a její doložení;
- údaje kontaktní osoby, s níž mohou být případně před jednáním provedeny technické testy a testy pro účely tlumočení;
- případně pořadové číslo poslední věci, v níž se zástupce účastnil jednání prostřednictvím videokonference před Tribunálem nebo Soudním dvorem.

167c Žádost o použití videokonference se doručí ostatním účastníkům řízení ve věci.

167d Účastníka řízení, který podal žádost o použití videokonference, i ostatní účastníky řízení ve věci uvědomí soudní kancelář o tom, jak předseda senátu o žádosti rozhodl.

167e Je-li jeho rozhodnutí kladné, kontaktují technické útvary Soudního dvora Evropské unie kontaktní osobu, jejíž údaje zástupce předem poskytl ve své žádosti, za účelem co nejrychlejšího provedení technických testů a testů pro účely tlumočení, kterým se zástupce musí povinně podrobit.

167f Jsou-li testy úspěšné, může být jednání konáno prostřednictvím videokonference, o čemž jsou účastníci řízení informováni. Nejsou-li testy úspěšné, jsou účastníci řízení informováni o tom, zda v důsledku toho bude termín jednání zachován, nebo zda bude jednání odročeno.

Ca. 2. Technické podmínky

167 g Použití videokonference při jednání vyžaduje vysoce kvalitní zvuk a obraz a dokonale stabilní připojení, což se vyhodnocuje během testu prováděného před konáním jednání. Musí tedy být splněny následující technické předpoklady:

- dovolena jsou pouze připojení využívající komunikační protokoly H.323 a SIP. H.323 a SIP jsou protokoly používané speciálně pro sestavování videokonferenčních hovorů a zajišťují optimální stabilitu a bezpečnost připojení;
- není dovoleno používání softwarové platformy nebo jiného konferenčního systému založeného výlučně na IT aplikaci;
- není dovoleno připojení přes mobilní zařízení typu laptop, tablet nebo chytrý telefon.

167h Účastní-li se zástupce jednání prostřednictvím videokonference, smí používat pouze jazyk, ve kterém je v souladu s procesními pravidly oprávněn přednášet svou řeč, a má přístup k tlumočení pouze do tohoto jazyka, čímž nejsou dotčeny možné změny do budoucna.

Ca. 3. Praktická doporučení pro zástupce přednášející řeč prostřednictvím videokonference

167i Praktická doporučení pro zástupce přednášející řeč prostřednictvím videokonference lze nalézt na internetových stránkách Soudního dvora Evropské unie.“.

45) V bodě 168 se slova „elektronickou poštou (interpret@curia.europa.eu).“ nahrazují slovy „elektronickou poštou (interpretation@curia.europa.eu).“.

46) Za bod 172 se vkládá nový bod 172a, který zní:

„172a Je-li v souladu s článkem 106a jednacího řádu konáno v několika věcech společně jednání, založí se do soudního spisu každé z těchto věcí protokol s totožným obsahem pro všechny tyto věci v jednacím jazyce příslušné věci.“.

47) Za bod 184 se vkládá nový bod 184a, který zní:

„184a Vedlejší účastník nemůže podat žádost o důvěrné nakládání ve vztahu k ostatním účastníkům řízení.“.

48) Bod 225 zní:

„225. V návrhu na odklad provádění nebo nuceného výkonu nebo na jiná předběžná opatření musí být zaprvé označen předmět sporu a jasně a stručně pak skutkové a právní důvody, na kterých je založena žaloba v hlavním řízení a které *prima facie* ukazují na její opodstatněnost (*fumus boni iuris*). V návrhu je zadruhé nutno přesně označit navrhované nebo navrhovaná opatření. Zatřetí v něm musí být uvedeny okolnosti dokládající naléhavost a ty musí být odůvodněny a doloženy.“.

49) Za bod 225 se vkládá nový bod 225a, který zní:

„225a V souladu s čl. 156 odst. 4 druhou větou jednacího řádu musí návrh na předběžné opatření obsahovat veškeré dostupné důkazy a důkazní návrhy, jež mají odůvodnit nařízení předběžných opatření. Soudce příslušný pro rozhodování o předběžných opatřeních tak musí mít k dispozici konkrétní a přesné údaje podložené podrobnými listinnými důkazy, případně i ověřenými, nebo důkazními návrhy, které dokládají situaci, v níž se nachází osoba navrhuující předběžná opatření, a umožňují posoudit důsledky, jež by pravděpodobně nastaly, kdyby navrhovaná předběžná opatření nebyla nařízena.“.

50) Bod 227 zní:

„227. Aby mohl být návrh na předběžné opatření projednán způsobem zohledňujícím jeho naléhavost, nesmí maximální počet jeho stran v zásadě překročit 25 stran s přihlédnutím k dotčené oblasti a okolnostem věci.“.

51) Příloha 1 se mění takto:

a) v úvodní části se slova „v souladu s čl. 78 odst. 6, čl. 177 odst. 6 a čl. 194 odst. 5 jednacího řádu.“ nahrazují slovy „v souladu s čl. 78 odst. 6 a čl. 177 odst. 6 jednacího řádu.“;

b) nadpis prvního sloupce „Přímé žaloby“ se nahrazuje slovy „Přímé žaloby (jiné než ve věcech z oblasti duševního vlastnictví)“;

c) písm. a) v prvním i druhém sloupci zní:

„a) předložení potvrzení (uvedeného v čl. 51 odst. 2 jednacího řádu), ledaže již byl takový dokument předložen pro potřeby vytvoření přístupového účtu k aplikaci e-Curia (čl. 51 odst. 2 jednacího řádu)“;

- d) v písm. b) se ve prvním i druhém sloupci slova „důkazu z poslední doby o právní existenci“ nahrazují slovy „důkazu o právní existenci“;
- e) v písm. g) se ve druhém sloupci slova „a adres, které uvedli pro účely doručování“ nahrazují slovy „a adres, které uvedli pro účely doručování, pokud to okolnosti odůvodňují“.

52) Příloha 2 se mění takto:

- a) v písm. a) se slova „[čl. 21 první pododstavec statutu; čl. 76 písm. a), čl. 177 odst. 1 písm. a) a čl. 194 odst. 1 písm. a) jednacího řádu]“ nahrazují slovy „[čl. 21 první pododstavec statutu; čl. 76 písm. a) a čl. 177 odst. 1 písm. a) jednacího řádu]“;
- b) v písm. b) se slova „[čl. 76 písm. b), čl. 177 odst. 1 písm. b) a čl. 194 odst. 1 písm. b) jednacího řádu]“ nahrazují slovy „[čl. 76 písm. b) a čl. 177 odst. 1 písm. b) jednacího řádu]“;
- c) v písm. h) se slova „[bod 86 písm. d) těchto prováděcích předpisů]“ nahrazují slovy „[bod 86 písm. c) těchto prováděcích předpisů]“.

53) Příloha 3 se mění takto:

- a) písm. a) zní: „předložení potvrzení uvedeného v čl. 51 odst. 2 jednacího řádu za každého dalšího advokáta, ledaže již byl takový dokument předložen pro potřeby vytvoření přístupového účtu k aplikaci e-Curia (čl. 51 odst. 2 jednacího řádu)“;
- b) v písm. c) se slova „(čl. 46 odst. 2 jednacího řádu; bod 99 těchto prováděcích předpisů)“ nahrazují slovy „(čl. 46 odst. 2 jednacího řádu)“.

Článek 2

Tyto změny Prováděcích předpisů k jednacímu řádu Tribunálu se zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Vstoupí v platnost dne 1. dubna 2023.

V Lucemburku dne 1. února 2023.

Vedoucí soudní kanceláře
E. COULON

Předseda
M. VAN DER WOUDE

OPRAVY

Oprava rozhodnutí Rady (SZBP) 2023/387 ze dne 20. února 2023 na podporu globálního mechanismu hlášení nedovolených konvenčních zbraní a střeliva pro ně za účelem omezení rizika jejich odklonu a nedovolených převodů (iTrace V)

(Úřední věstník Evropské unie L 53 ze dne 21. února 2023)

Strana 21, čl. 2 odst. 2:

místo: „2. Technickým prováděním projektu uvedeného v článku 1 je pověřena společnost Conflict Armament Research Ltd. (dále jen „CAR“).“,

má být: „2. Technickým prováděním projektu uvedeného v článku 1 je pověřena společnost Conflict Armament Research. (dále jen „CAR“).“.

ISSN 1977-0626 (elektronické vydání)

ISSN 1725-5074 (papírové vydání)



Úřad pro publikace
Evropské unie
L-2985 Lucemburk
LUCSEMBURSKO

CS