



### Spis treści

#### II Akty o charakterze nieustawodawczym

##### ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/543 z dnia 9 marca 2023 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 686/2012 w odniesieniu do przydzielenia państwom członkowskim, do celów procedury odnowienia, zadania oceny substancji czynnych, których zatwierdzenie wygasa między dniem 31 stycznia 2029 r. a dniem 1 października 2035 r. <sup>(1)</sup> ..... 1

##### DYREKTYWY

- ★ Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2023/544 z dnia 16 grudnia 2022 r. zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE w odniesieniu do zwolnień dotyczących stosowania ołowiu w stopach aluminium do obróbki skrawaniem, w stopach miedzi i w niektórych akumulatorach <sup>(1)</sup> ..... 5

##### DECYZJE

- ★ Decyzja Rady (UE) 2023/545 z dnia 7 marca 2023 r. w sprawie mianowania trzech członków i dwóch zastępców członków Komitetu Regionów, zaproponowanych przez Republikę Federalną Niemiec ..... 12
- ★ Decyzja Rady (UE) 2023/546 z dnia 7 marca 2023 r. w sprawie mianowania członka i dwóch zastępców członków Komitetu Regionów, zaproponowanych przez Republikę Słowenii ..... 14
- ★ Decyzja Rady (UE) 2023/547 z dnia 7 marca 2023 r. w sprawie mianowania członka Komitetu Regionów, zaproponowanego przez Republikę Włoską ..... 16
- ★ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2023/548 z dnia 6 marca 2023 r. nieudzielająca pozwolenia unijnego na rodzinę produktów biobójczych „UL Hydrogen Peroxide Family 1” zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 528/2012 Parlamentu Europejskiego i Rady (notyfikowana jako dokument nr C(2023) 1372) ..... 17

<sup>(1)</sup> Tekst mający znaczenie dla EOG.

|   |    |
|---|----|
| ★ Decyzja Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2023/549 z dnia 6 marca 2023 r. w sprawie dostępu do określonych danych TARGET i ich wykorzystywania oraz uchylająca decyzję EBC/2010/9 (EBC/2023/3) ..... | 19 |
|---|----|

#### ZALECENIA

|   |    |
|---|----|
| ★ Zalecenie Komisji (UE) 2023/550 z dnia 8 marca 2023 r. w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (notyfikowane jako dokument nr C(2023) 1524) ..... | 23 |
|---|----|

#### REGULAMINY WEWNĘTRZNE

|   |    |
|---|----|
| ★ Decyzja nr 2019/1 Regionalnego Komitetu Sterującego Wspólnoty Transportowej (po przeprowadzeniu pisemnych konsultacji) w sprawie przyjęcia budżetu Wspólnoty Transportowej na rok 2019 [2023/551] .....   | 34 |
| ★ Decyzja nr 2019/2 Regionalnego Komitetu Sterującego Wspólnoty Transportowej (po przeprowadzeniu pisemnych konsultacji z członkami Regionalnego Komitetu Sterującego) w sprawie dyrektora Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej [2023/552] .....                            | 36 |
| ★ Decyzja nr 2019/3 Regionalnego Komitetu Sterującego Wspólnoty Transportowej [2023/553] z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie: .....  | 37 |
| ★ Decyzja nr 2020/2 Regionalnego Komitetu Sterującego Wspólnoty Transportowej (po przeprowadzeniu konsultacji z członkami Regionalnego Komitetu Sterującego) w sprawie dyrektora Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej [2023/554] .....                                      | 38 |
| ★ Decyzja NR 2020/3 Regionalnego Komitetu Sterującego Wspólnoty Transportowej (po przeprowadzeniu konsultacji z członkami Regionalnego Komitetu Sterującego) w sprawie zastępcy dyrektora Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej [2023/555] .....                             | 39 |
| ★ Decyzja nr 2020/05 Regionalnego Komitetu Sterującego Wspólnoty Transportowej w sprawie zasad dotyczących zwrotu kosztów ponoszonych przez osoby spoza Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej zapraszane do udziału w posiedzeniach w charakterze ekspertów [2023/556] ..... | 40 |
| ★ Decyzja nr 2020/7 Regionalnego Komitetu Sterującego Wspólnoty Transportowej w sprawie wyznaczenia niezależnego audytora zewnętrznego na potrzeby przeprowadzenia audytu rocznego za rok budżetowy 2019 [2023/557] .....   | 44 |
| ★ Decyzja nr 2020/08 Regionalnego Komitetu Sterującego Wspólnoty Transportowej w sprawie utworzenia Komitetu Technicznego ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych [2023/558] .....   | 45 |
| ★ Decyzja nr 01/2021 Regionalnego Komitetu sterującego Wspólnoty Transportowej (po przeprowadzeniu konsultacji pisemnych) w sprawie przyjęcia budżetu Wspólnoty Transportowej na rok 2021 [2023/559] .....  | 46 |
| ★ Decyzja nr 2021/02 Regionalnego Komitetu Sterującego Wspólnoty Transportowej w sprawie zasad dotyczących zwrotu kosztów ponoszonych przez osoby spoza Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej zapraszane do udziału w posiedzeniach Wspólnoty Transportowej [2023/560] ..... | 48 |

|   |    |
|---|----|
| ★ Decyzja nr 2021/03 Regionalnego Komitetu Sterującego Wspólnoty Transportowej w sprawie zasad dotyczących zwrotu kosztów podróży i relokacji personelu Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej powstałych w związku z podjęciem obowiązków lub zakończeniem służby [2023/561] ..... | 54 |
| ★ Zmiany do Praktycznych przepisów wykonawczych do regulaminu postępowania przed Sądem .....  | 58 |

---

#### Sprostowania

|  |    |
|--|----|
| ★ Sprostowanie do decyzji Rady (WPZiB) 2023/387 z dnia 20 lutego 2023 r. w sprawie wsparcia globalnego mechanizmu raportowania w zakresie nielegalnej broni konwencjonalnej i amunicji do tego rodzaju broni w celu zmniejszenia ryzyka ich przenikania i nielegalnego transferu („iTrace V”) (Dz.U. L 53 z 21.2.2023) ..... | 67 |
|--|----|



## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

## ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/543

z dnia 9 marca 2023 r.

**zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 686/2012 w odniesieniu do przydzielenia państwom członkowskim, do celów procedury odnowienia, zadania oceny substancji czynnych, których zatwierdzenie wygasa między dniem 31 stycznia 2029 r. a dniem 1 października 2035 r.**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1107/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wprowadzania do obrotu środków ochrony roślin i uchylające dyrektywy Rady 79/117/EWG i 91/414/EWG<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 19,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 686/2012<sup>(2)</sup> przydziela się państwu członkowskiemu pełniącemu rolę sprawozdawcy i państwu członkowskiemu pełniącemu rolę współsprawozdawcy zadanie oceny substancji czynnych do celów procedury odnowienia. Jako że zadanie oceny substancji czynnych, których zatwierdzenie wygasa między dniem 31 stycznia 2029 r. a dniem 1 października 2035 r., nie zostało jeszcze przydzielone państwu członkowskiemu pełniącemu rolę sprawozdawcy ani państwu członkowskiemu pełniącemu rolę współsprawozdawcy, należy to zadanie przydzielić.
- (2) Przydziału tego należy dokonać w sposób zapewniający zrównoważony podział odpowiedzialności oraz nakładu pracy między państwa członkowskie.
- (3) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 686/2012.
- (4) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Roślin, Zwierząt, Żywności i Pasz,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## Artykuł 1

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 686/2012 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 309 z 24.11.2009, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 686/2012 z dnia 26 lipca 2012 r. przydzielające państwom członkowskim, do celów procedury odnowienia, zadanie oceny substancji czynnych (Dz.U. L 200 z 27.7.2012, s. 5).

*Artykuł 2*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 9 marca 2023 r.

*W imieniu Komisji*  
*Przewodnicząca*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ZAŁĄCZNIK

W załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 686/2012 dodaje się część E w brzmieniu:

„Część E

**Przydzielenie zadania oceny substancji czynnych, których zatwierdzenie wygasa między dniem 31 stycznia 2029 r. a dniem 1 października 2035 r.**

| Substancja czynna                               | Państwo członkowskie pełniące rolę sprawozdawcy | Państwo członkowskie pełniące rolę współsprawozdawcy |
|---|---|--|
| 1-metylocyklopropan                             | DE  | EL   |
| 2,4-D   | DE  | EL   |
| 2,4-DB  | EL  | IE   |
| ABE-IT 56                                       | FR  | PT   |
| Acetamipryd                                     | DE  | ES   |
| Acibenzolar-S-metylu                            | ES  | BE   |
| <i>Ampelomyces quisqualis</i> szczep AQ10       | SE  | NL   |
| <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> szczep FZB24  | DE  | AT   |
| <i>Bacillus subtilis</i> szczep IAB/BS03        | ES  | AT   |
| <i>Beauveria bassiana</i> szczep 203            | DK  | NL   |
| <i>Beauveria bassiana</i> szczep IMI389521      | SE  | NL   |
| <i>Beauveria bassiana</i> szczep PPRI 5339      | SE  | NL   |
| Kwas benzoesowy                                 | HU  | CZ   |
| Karfentrazon etylu                              | FR  | DE   |
| Karwon  | IT  | NL   |
| Cerewisan                                       | ES  | DE   |
| <i>Clonostachys rosea</i> szczep J1446          | HU  | AT   |
| <i>Coniothyrium minitans</i> szczep CON/M/91-08 | AT  | EE   |
| COS-OGA   | FR  | HR   |
| Cyhalofop butylu                                | CZ  | BE   |
| Cypermetyryna                                   | CZ  | DE   |
| Dimetenamid-P                                   | BE  | DE   |
| Etofumesat                                      | AT  | FI   |
| Fenheksamid                                     | BE  | CZ   |
| Fosforan żelaza                                 | PL  | DK   |
| Pirofosforan żelaza                             | CZ  | FR   |
| Flzasulfuron                                    | ES  | PL   |
| Florasulam                                      | CZ  | FR   |
| Florpiroksyfen benzylu                          | FR  | IT   |
| Flutianil                                       | DE  | EL   |
| Foramsulfuron                                   | FR  | SK   |
| Forchlorfenuron                                 | ES  | BE   |

|   |    |     |
|---|----|-----|
| Jodosulfuron                                    | BE | FR  |
| Iprowalikarb                                    | SE | LV  |
| <i>Isaria fumosorosea</i> szczep Apopka 97      | NL | AT  |
| Izoksaflutol                                    | SE | BE  |
| Laminaryna                                      | EL | FR  |
| Senecian lawandulilu                            | SE | NL  |
| Hydrazyd kwasu maleinowego                      | SI | IT  |
| Mefentriflukonazol                              | ES | FR  |
| Mezosulfuron                                    | PL | SE  |
| Mezotrion                                       | NL | SK  |
| Metalaksyl-M                                    | DE | EL  |
| Łagodny izolat VC 1 wirusa mozaiki pepino       | FR | DE  |
| Łagodny izolat VX 1 wirusa mozaiki pepino       | FR | DE  |
| <i>Pasteuria nishizawae</i> Pn1                 | NL | DK  |
| Wirus mozaiki pepino szczep CH2 izolat 1906     | FI | BE  |
| Petoksamid                                      | AT | FR  |
| <i>Phlebiopsis gigantea</i> szczep FOC PG 410.3 | EE | FI  |
| <i>Phlebiopsis gigantea</i> szczep VRA 1835     | EE | FI  |
| <i>Phlebiopsis gigantea</i> szczep VRA 1984     | EE | FI  |
| Pikolinafen                                     | LT | IT  |
| Propoksykarbazon                                | SE | BE  |
| Piraflufen etylu                                | DE | FR  |
| Pirydat   | AT | DE  |
| Piryproksyfen                                   | ES | BE  |
| <i>Saccharomyces cerevisiae</i> szczep LAS02    | EL | AT  |
| Siltiofam                                       | NL | IE  |
| Wodorowęglan sodu                               | AT | FR  |
| Sulfosulfuron                                   | IE | SE  |
| Tiabendazol                                     | NO | ES  |
| Tifensulfuron metylu                            | FR | DK  |
| Tolklofos metylu                                | FI | SE  |
| Tribenuron                                      | FR | SE  |
| <i>Trichoderma atroviride</i> szczep SC1        | SI | NL  |
| Trifloksystrobina                               | HR | DE  |
| <i>Verticillium albo-atrum</i> szczep WCS850    | NL | SE  |
| Zoksamid  | BE | PL” |



# DYREKTYWY

## DYREKTYWA DELEGOWANA KOMISJI (UE) 2023/544

z dnia 16 grudnia 2022 r.

**zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE w odniesieniu do zwolnień dotyczących stosowania ołowiu w stopach aluminium do obróbki skrawaniem, w stopach miedzi i w niektórych akumulatorach**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 4 ust. 2 lit. b),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2000/53/WE państwa członkowskie zapewniają, aby materiały i części pojazdów wprowadzane do obrotu po dniu 1 lipca 2003 r. nie zawierały ołowiu, rtęci, kadmu ani sześciowartościowego chromu.
- (2) W załączniku II do dyrektywy 2000/53/WE wymieniono materiały i części pojazdów, w stosunku do których nie obowiązuje zakaz określony w art. 4 ust. 2 lit. a) tej dyrektywy.
- (3) Komisja oceniła zwolnienie określone w pkt 2c ppkt (i) załącznika II do dyrektywy 2000/53/WE w odniesieniu do stopów aluminium do obróbki skrawaniem w świetle postępu naukowo-technicznego. W wyniku tej oceny stwierdzono, że istnieją odpowiednie rozwiązania alternatywne, ale potrzebny jest okres przejściowy, aby zastąpić stosowanie ołowiu we wszystkich materiałach i częściach objętych tym zwolnieniem. Stosowanie ołowiu w odnośnych materiałach i częściach, w tym ołowiu w obrobionym aluminium, może zostać wycofane do końca 2027 r. Należy zatem ustalić datę wygaśnięcia tego zwolnienia.
- (4) Komisja oceniła zwolnienie określone w pkt 3 załącznika II do dyrektywy 2000/53/WE w odniesieniu do stopów miedzi w świetle postępu naukowo-technicznego. W wyniku tej oceny stwierdzono, że wciąż brak jest odpowiednich rozwiązań alternatywnych do stosowania ołowiu w materiałach i częściach objętych tym zwolnieniem. Biorąc pod uwagę postępy poczynione w opracowywaniu substytutów dla ołowiu w odnośnych materiałach i częściach, należy przewidzieć nową datę przeglądu tego zwolnienia.
- (5) Komisja oceniła zwolnienie określone w pkt 5b załącznika II do dyrektywy 2000/53/WE w odniesieniu do ołowiu w akumulatorach do zastosowań akumulatorów niewymienionych w pkt 5a tego załącznika, które dotyczy akumulatorów w systemach wysokonapięciowych, w świetle postępu naukowo-technicznego. W wyniku tej oceny stwierdzono, że stosowania ołowiu w akumulatorach do zastosowań akumulatorów niewymienionych w pkt 5a załącznika II do dyrektywy 2000/53/WE można uniknąć w przypadku niektórych zastosowań, ale nie w akumulatorach wykorzystywanych do zastosowań 12 V. W celu stosowania spójnych ram regulacyjnych w odniesieniu do akumulatorów, w tym akumulatorów, które nie są objęte zwolnieniem określonym w pkt 5a załącznika II do dyrektywy 2000/53/WE i nie są wykorzystywane do zastosowań 12 V, należy przewidzieć dwie oddzielne pozycje pkt 5b ppkt (i) i 5b ppkt (ii) zamiast jednego pkt 5b.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 269 z 21.10.2000, s. 34.

- (6) Pkt 5b ppkt (i) powinien przewidywać zwolnienie w odniesieniu do stosowania ołowiu w akumulatorach wykorzystywanych do zastosowań 12 V i stosowania ołowiu w akumulatorach wykorzystywanych do zastosowań 24 V w pojazdach specjalnego przeznaczenia zgodnie z definicją w art. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 <sup>(7)</sup>. Biorąc pod uwagę postępy poczynione w opracowywaniu substytutów dla stosowania ołowiu w odnośnych akumulatorach, należy przewidzieć datę przeglądu tych zwolnień.
- (7) Pkt 5b ppkt (ii) powinien przewidywać zwolnienie w odniesieniu do stosowania ołowiu w akumulatorach do zastosowań akumulatorów niewymienionych w pkt 5a i pkt 5b ppkt (i) załącznika II do dyrektywy 2000/53/WE. W wyniku oceny stwierdzono, że można uniknąć stosowania akumulatorów na bazie ołowiu do tych zastosowań, biorąc pod uwagę postępy poczynione w opracowywaniu substytutów dla stosowania ołowiu w akumulatorach wykorzystywanych do tych zastosowań. Należy zatem przewidzieć datę wygaśnięcia tego zwolnienia umożliwiającą stopniowe wycofywanie stosowania ołowiu w odpowiednich akumulatorach.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2000/53/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

#### Artykuł 1

Załącznik II do dyrektywy 2000/53/WE zastępuje się tekstem zawartym w załączniku do niniejszej dyrektywy.

#### Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie do dnia 1 czerwca 2023 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

#### Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

#### Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 16 grudnia 2022 r.

W imieniu Komisji  
Przewodnicząca  
Ursula VON DER LEYEN

---

<sup>(7)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

## ZAŁĄCZNIK

## „ZAŁĄCZNIK II

**Materiały i części, w stosunku do których nie obowiązuje art. 4 ust. 2 lit. a)**

Dopuszczalna jest maksymalna zawartość substancji w masie, w jednorodnym materiale, nieprzekraczająca 0,1 % ołowiu, sześciowartościowego chromu i rtęci oraz 0,01 % kadmu.

Części zamienne wprowadzone na rynek po dniu 1 lipca 2003 r., wykorzystywane w pojazdach wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2003 r., z wyjątkiem obciążników kół, szczotek węglowych do silników elektrycznych i okładzin hamulców, są zwolnione z przepisów art. 4 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2000/53/WE.

| Materiały i części   | Zakres i data wygaśnięcia zwolnienia  | Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. b) ppkt (iv) |
|--|---|---|
| <i>Ołów jako składnik stopów</i>   |   |   |
| 1a. Stal do obróbki skrawaniem i części wykonane ze stali cynkowanej za pomocą wsadowego cynkowania ogniowego zawierające w masie do 0,35 % ołowiu |   |   |
| 1b. Blacha stalowa cynkowana metodą ciągłą zawierająca w masie do 0,35 % ołowiu  | Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów |   |
| 2a. Aluminium do obróbki skrawaniem zawierające w masie do 2 % ołowiu  | Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2005 r.       |   |
| 2b. Aluminium zawierające w masie do 1,5 % ołowiu  | Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2008 r.       |   |
| 2c (i). Stopy aluminium do obróbki skrawaniem zawierające w masie do 0,4 % ołowiu  | Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2028 r. oraz części zamienne do tych pojazdów |   |
| 2c (ii). Stopy aluminium nieobjęte pkt 2c ppkt (i) zawierające w masie do 0,4 % ołowiu <sup>(2)</sup>  | <sup>(1)</sup>  |   |
| 3. Stopy miedzi zawierające w masie do 4 % ołowiu  | <sup>(3)</sup>  |   |
| 4a. Panewki i tuleje łożysk  | Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2008 r.       |   |
| 4b. Panewki i tuleje łożysk w silnikach, skrzyniach biegów i sprzężarkach klimatyzacji   | Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2011 r.       |   |
| <i>Ołów i związki ołowiu w częściach</i>   |   |   |
| 5a. Ołów w akumulatorach w systemach wysokonapięciowych <sup>(4)</sup> , które są wykorzystywane wyłącznie do napędu w pojazdach kategorii M1 i N1 | Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2019 r. oraz części zamienne do tych pojazdów | X   |

|   |   |                  |
|---|---|------------------|
| 5b (i). Ołów w akumulatorach:<br>1) wykorzystywanych do zastosowań 12 V<br>2) wykorzystywanych do zastosowań 24 V w pojazdach specjalnego przeznaczenia zgodnie z definicją w art. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 <sup>(1)</sup>                    | ( <sup>3</sup> )  | X                |
| 5b (ii). Ołów w akumulatorach wykorzystywanych do zastosowań akumulatorów niewymienionych w pkt 5a lub pkt 5b ppkt (i).   | Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2024 r. oraz części zamienne do tych pojazdów | X                |
| 6. Amortyzatory   | Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów | X                |
| 7a. Środki wulkanizujące i stabilizatory elastomerów stosowanych w przewodach hamulcowych, przewodach paliwowych, przewodach wentylacyjnych, elastomerowo-metalowych częściach podwozia oraz w elementach zawieszenia silnika   | Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2005 r.       |                  |
| 7b. Środki wulkanizujące i stabilizatory elastomerów stosowanych w przewodach hamulcowych, przewodach paliwowych, przewodach wentylacyjnych, elastomerowo-metalowych częściach podwozia oraz w elementach zawieszenia silnika, o zawartości ołowiu w masie nieprzekraczającej 0,5 % | Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2006 r.       |                  |
| 7c. Środki wiążące elastomery stosowane w układach napędowych o zawartości ołowiu w masie nieprzekraczającej 0,5 %  | Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2009 r.       |                  |
| 8a. Ołów w stopach lutowniczych do łączenia elementów elektrycznych i elektronicznych z obwodami elektronicznymi oraz ołów w pokryciach styków elementów innych niż aluminiowe kondensatory elektrolityczne, na stykach elementów i obwodów elektronicznych                         | Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów | X <sup>(5)</sup> |
| 8b. Ołów w stopach lutowniczych w zastosowaniach elektrycznych innych niż lutowanie na obwodach elektronicznych lub na szkle  | Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2011 r. oraz części zamienne do tych pojazdów | X <sup>(5)</sup> |
| 8c. Ołów w pokryciach styków aluminiowych kondensatorów elektrolitycznych   | Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2013 r. oraz części zamienne do tych pojazdów | X <sup>(5)</sup> |
| 8d. Ołów wykorzystywany do lutowania na szkle w czujnikach masowego przepływu powietrza   | Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2015 r. oraz części zamienne do tych pojazdów | X <sup>(5)</sup> |
| 8e Ołów w stopach lutowniczych o wysokiej temperaturze topnienia (tj. stopach na bazie ołowiu zawierających w masie nie mniej niż 85 % ołowiu)  | ( <sup>1</sup> )  | X <sup>(5)</sup> |

(<sup>1</sup>) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

|   |   |                  |
|---|---|------------------|
| 8f (i). Ołów stosowany w złączach stykowych   | Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2017 r. oraz części zamienne do tych pojazdów                   | X <sup>(5)</sup> |
| 8f (ii). Ołów stosowany w złączach stykowych innych niż powierzchnia styku złączy wiązki przewodów pojazdu  | Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2024 r. oraz części zamienne do tych pojazdów                   | X <sup>(5)</sup> |
| 8g (i). Ołów w stopach lutowniczych służących do zakończenia trwałego połączenia elektrycznego pomiędzy strukturą półprzewodnikową a nośnikiem w ramach układów scalonych typu flip-chip  | Pojazdy homologowane przed dniem 1 października 2022 r. oraz części zamienne do tych pojazdów               | X <sup>(5)</sup> |
| 8g (ii). Ołów w stopach lutowniczych służących do zakończenia trwałego połączenia elektrycznego pomiędzy strukturą półprzewodnikową a nośnikiem w ramach układów scalonych typu flip-chip, przy czym to połączenie elektryczne charakteryzuje się jedną z poniższych cech:<br>1) procesem technologicznym w wymiarze 90 nm lub większym;<br>2) pojedynczą strukturą półprzewodnikową o wielkości 300 nm, lub większą wykonaną w dowolnym procesie technologicznym;<br>3) zespołami spiętrzonych struktur półprzewodnikowych ze strukturami półprzewodnikowymi o wielkości 300 nm, lub większej bądź z przekładkami krzemowymi o wielkości 300 nm, lub większej. | <sup>(1)</sup><br>Pojazdy homologowane od dnia 1 października 2022 r. oraz części zamienne do tych pojazdów | X <sup>(5)</sup> |
| 8h. Ołów w stopach lutowniczych służących do łączenia wymiennika ciepła z radiatorem w półprzewodnikowych elementach mocy z obszarem emitującym ciepło o wielkości co najmniej 1 cm <sup>2</sup> i pracujących przy gęstości prądu co najmniej 1 A/mm <sup>2</sup> układu scalonego   | Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów                   | X <sup>(5)</sup> |
| 8i. Ołów w stopach lutowniczych w zastosowaniach elektrycznych na szkle z wyjątkiem lutowania w szkle wielowarstwowym   | Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów                   | X <sup>(5)</sup> |
| 8j. Ołów w stopach lutowniczych służących do lutowania szkła wielowarstwowego   | Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2020 r. oraz części zamienne do tych pojazdów                   | X <sup>(5)</sup> |
| 8k. Lutowanie zastosowań grzewczych do arkuszy szkła wielowarstwowego o grubości ścianki nieprzekraczającej 2,1 mm przy natężeniu prądu cieplnego 0,5 A lub większym na dane spoiwo lutownicze. Zwolnienie to nie obejmuje lutowania do styków osadzonych w pośredniej warstwie polimeru  | Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2024 r. oraz części zamienne do tych pojazdów                   | X <sup>(5)</sup> |
| 9. Gniazda zaworów  | Jako części zamienne do silników skonstruowanych przed dniem 1 lipca 2003 r.                                |                  |

|   |  |  |
|---|--|--|
| <p>10a. Elementy elektryczne i elektroniczne zawierające ołów zatopiony w elementach szklanych lub ceramicznych, w szklanych lub ceramicznych elementach matryc, w materiałach szklano-ceramicznych lub szklano-ceramicznych składnikach matryc<br/>Niniejsze zwolnienie nie uwzględnia wykorzystania ołowiu w:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) surowcach szklanych do produkcji żarówek i materiałów ceramicznych korpusów świec zapłonowych,</li> <li>(ii) dielektrycznych materiałów ceramicznych części wymienionych w pkt 10b, 10c i 10d.</li> </ul>  |  | X <sup>(6)</sup> (dotyczy elementów innych niż piezoelektryczne w silnikach) |
| <p>10b. Ołów w materiałach ceramicznych stanowiących izolację kondensatorów PZT wchodzących w skład układów scalonych lub półprzewodników dyskretnych</p>   |  |  |
| <p>10c. Ołów wchodzący w skład materiałów ceramicznych stanowiących izolację kondensatorów o napięciu znamionowym nieprzekraczającym 125 V AC lub 250 V DC</p>  | <p>Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów</p>   |  |
| <p>10d. Ołów wchodzący w skład materiałów ceramicznych stanowiących izolację kondensatorów kompensacyjnych wahania temperatury w zbliżeniowych czujnikach ultradźwiękowych</p>  | <p>Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2017 r. oraz części zamienne do tych pojazdów</p>   |  |
| <p>11. Pirotechniczne środki inicjujące</p>   | <p>Pojazdy homologowane przed dniem 1 lipca 2006 r. oraz części zamienne do tych pojazdów</p>  |  |
| <p>12. Materiały termoelektryczne zawierające ołów w elektrycznych zastosowaniach samochodowych służących do redukcji emisji CO<sub>2</sub> za pomocą odzysku ciepła odpadowego</p>   | <p>Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2019 r. oraz części zamienne do tych pojazdów</p>   | X  |
| <p><i>Sześciowartościowy chrom</i></p>  |  |  |
| <p>13a. Powłoki antykorozyjne</p>   | <p>Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2007 r.</p>   |  |
| <p>13b. Powłoki antykorozyjne związane z zespołami śrub i nakrętek stosowanymi w podwoziach</p>   | <p>Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 1 lipca 2008 r.</p>   |  |
| <p>14.<br/>Sześciowartościowy chrom jako środek antykorozyjny układów chłodniczych wykonanych ze stali węglowej w chłodziarkach absorpcyjnych o zawartości w masie nieprzekraczającej 0,75 % w roztworze chłodzącym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) przeznaczony do działania wyłącznie lub częściowo z grzałką elektryczną, o średniej wykorzystanej mocy wejściowej &lt; 75 W w stałych warunkach pracy;</li> <li>b) przeznaczony do działania wyłącznie lub częściowo z grzałką elektryczną, o średniej wykorzystanej mocy wejściowej ≥ 75 W w stałych warunkach pracy;</li> <li>c) przeznaczony do działania wyłącznie z grzałką elektryczną.</li> </ul> | <p>W odniesieniu do (a): Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2020 r. oraz części zamienne do tych pojazdów<br/>W odniesieniu do (b): Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2026 r. oraz części zamienne do tych pojazdów</p> | X  |

*Rtęć*

|  |  |   |
|--|--|---|
| 15a. Lampy wyładowcze do reflektorów                     | Pojazdy homologowane przed dniem 1 lipca 2012 r. oraz części zamienne do tych pojazdów | X |
| 15b. Lampy fluorescencyjne wskaźników deski rozdzielczej | Pojazdy homologowane przed dniem 1 lipca 2012 r. oraz części zamienne do tych pojazdów | X |

*Kadm*

|  |  |  |
|--|--|--|
| 16. Akumulatory do pojazdów z napędem elektrycznym | Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych na rynek przed dniem 31 grudnia 2008 r. |  |
|--|--|--|

Uwagi do tabeli:

- (<sup>1</sup>) Niniejsze zwolnienie zostanie poddane przeglądowi w 2024 r.
- (<sup>2</sup>) Stosuje się do stopów aluminium, w których ołów nie został wprowadzony rozmyślnie, ale jest obecny ze względu na stosowanie aluminium z recyklingu.
- (<sup>3</sup>) Niniejsze zwolnienie zostanie poddane przeglądowi w 2025 r.
- (<sup>4</sup>) Systemy o napięciu > 75 V prądu stałego określone w art. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/35/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku sprzętu elektrycznego przewidzianego do stosowania w określonych granicach napięcia (Dz.U. L 96 z 29.3.2014, s. 357).
- (<sup>5</sup>) Demontaż, jeśli w powiązaniu z pkt 10a została przekroczona średnia wartość progowa wynosząca 60 gramów na pojazd. Do celów niniejszej uwagi nie uwzględnia się urządzeń elektronicznych, które nie zostały zainstalowane przez producenta na linii produkcyjnej.
- (<sup>6</sup>) Demontaż, jeśli w powiązaniu z pkt 8a–8k została przekroczona średnia wartość progowa wynosząca 60 gramów na pojazd. Do celów niniejszej uwagi nie uwzględnia się urządzeń elektronicznych, które nie zostały zainstalowane przez producenta na linii produkcyjnej.”

# DECYZJE

## DECYZJA RADY (UE) 2023/545

z dnia 7 marca 2023 r.

**w sprawie mianowania trzech członków i dwóch zastępców członków Komitetu Regionów, zaproponowanych przez Republikę Federalną Niemiec**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 305,

uwzględniając decyzję Rady (UE) 2019/852 z dnia 21 maja 2019 r. ustalającą skład Komitetu Regionów <sup>(1)</sup>,

uwzględniając wniosek rządu niemieckiego,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Art. 300 ust. 3 Traktatu stanowi, że w skład Komitetu Regionów mają wchodzić przedstawiciele społeczności regionalnych i lokalnych, posiadający mandat wyborczy społeczności regionalnej lub lokalnej albo odpowiedzialni politycznie przed wybranym zgromadzeniem.
- (2) W dniu 10 grudnia 2019 r. Rada przyjęła decyzję (UE) 2019/2157 <sup>(2)</sup> w sprawie mianowania członków i zastępców członków Komitetu Regionów na okres od dnia 26 stycznia 2020 r. do dnia 25 stycznia 2025 r. W dniu 25 listopada 2021 r. Rada przyjęła decyzję (UE) 2021/2112 <sup>(3)</sup> w sprawie mianowania zastępcy członka Komitetu Regionów zaproponowanego przez Republikę Federalną Niemiec.
- (3) Stanowiska trzech członków Komitetu Regionów zwolniły się w związku z upływem mandatu krajowego, na podstawie którego Birgit HONÉ została zaproponowana na stanowisko członka, oraz w związku z rezygnacją Franza RIEGERA i Bernda Clausa VOËA.
- (4) Stanowiska dwóch zastępców członków Komitetu Regionów zwolniły się w związku z upływem mandatu krajowego, na podstawie którego Claus Christian CLAUSSEN i Clemens LAMMERSKITTEN zostali zaproponowani na stanowisko zastępcy członka.
- (5) Rząd niemiecki zaproponował następujących przedstawicieli wspólnot regionalnych lub lokalnych posiadających mandat wyborczy społeczności regionalnej lub lokalnej lub odpowiedzialnych politycznie przed wybranym zgromadzeniem na stanowiska członków Komitetu Regionów do końca bieżącej kadencji, czyli do dnia 25 stycznia 2025 r.: Alex DOROW, *Mitglied des Bayerischen Landtags* (członek parlamentu kraju związkowego Bawarii), Erika VON KALBEN, *Mitglied des Schleswig-Holsteinischen Landtages* (członek parlamentu kraju związkowego Szlezwik-Holsztyn) i Matthias WUNDERLING-WEILBIER, *Staatssekretär für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung, Niedersächsisches Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung* (sekretarz stanu do spraw federalnych i europejskich i rozwoju regionalnego, ministerstwo spraw federalnych i europejskich oraz regionalnego rozwoju w kraju związkowym Dolna Saksonia).

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 139 z 27.5.2019, s. 13.

<sup>(2)</sup> Decyzja Rady (UE) 2019/2157 z dnia 10 grudnia 2019 r. w sprawie mianowania członków i zastępców członków Komitetu Regionów na okres od dnia 26 stycznia 2020 r. do dnia 25 stycznia 2025 r. (Dz.U. L 327 z 17.12.2019, s. 78).

<sup>(3)</sup> Decyzja Rady (UE) 2021/2112 z dnia 25 listopada 2021 r. w sprawie mianowania zastępcy członka Komitetu Regionów zaproponowanego przez Republikę Federalną Niemiec (Dz.U. L 429 z 1.12.2021, s. 151).



- (6) Rząd niemiecki zaproponował następujących przedstawicieli wspólnot regionalnych lub lokalnych posiadających mandat wyborczy społeczności regionalnej lub lokalnej lub odpowiedzialnych politycznie przed wybranym zgromadzeniem na stanowiska zastępców członków Komitetu Regionów do końca bieżącej kadencji, czyli do dnia 25 stycznia 2025 r.: Anna KEBSCHULL, *Landrätin des Landkreises Osnabrück* (starosta powiatu Osnabrück), i Werner SCHWARZ, *Minister für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz des Landes Schleswig-Holstein* (minister rolnictwa, obszarów wiejskich, spraw europejskich i ochrony konsumentów w kraju związkowym Szlezwik-Holsztyn),

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Następujący przedstawiciele wspólnot regionalnych lub lokalnych posiadający mandat wyborczy lub odpowiedzialni politycznie przed wybranym zgromadzeniem zostają niniejszym mianowani do końca bieżącej kadencji, czyli do dnia 25 stycznia 2025 r.:

a) na stanowiska członków Komitetu Regionów:

- Alex DOROW, *Mitglied des Bayerischen Landtags* (członek parlamentu kraju związkowego Bawarii),
- Erika VON KALBEN, *Mitglied des Schleswig-Holsteinischen Landtages* (członek parlamentu kraju związkowego Szlezwik-Holsztyn),
- Matthias WUNDERLING-WEILBIER, *Staatssekretär für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung, Niedersächsisches Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung* (sekretarz stanu do spraw federalnych i europejskich i rozwoju regionalnego, ministerstwo spraw federalnych i europejskich oraz regionalnego rozwoju w kraju związkowym Dolna Saksonia),

oraz

b) na stanowiska zastępców członków Komitetu Regionów:

- Anna KEBSCHULL, *Landrätin des Landkreises Osnabrück* (starosta powiatu Osnabrück),
- Werner SCHWARZ, *Minister für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz des Landes Schleswig-Holstein* (minister rolnictwa, obszarów wiejskich, spraw europejskich i ochrony konsumentów w kraju związkowym Szlezwik-Holsztyn).

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 7 marca 2023 r.

W imieniu Rady  
Przewodnicząca  
L. EDHOLM

**DECYZJA RADY (UE) 2023/546****z dnia 7 marca 2023 r.****w sprawie mianowania członka i dwóch zastępców członków Komitetu Regionów,  
zapropionowanych przez Republikę Słowenii**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 305,

uwzględniając decyzję Rady (UE) 2019/852 z dnia 21 maja 2019 r. ustalającą skład Komitetu Regionów <sup>(1)</sup>,

uwzględniając wniosek rządu słoweńskiego,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Art. 300 ust. 3 Traktatu stanowi, że w skład Komitetu Regionów mają wchodzić przedstawiciele społeczności regionalnych i lokalnych, posiadający mandat wyborczy społeczności regionalnej lub lokalnej albo odpowiedzialni politycznie przed wybranym zgromadzeniem.
- (2) W dniu 10 grudnia 2019 r. Rada przyjęła decyzję (UE) 2019/2157 <sup>(2)</sup> w sprawie mianowania członków i zastępców członków Komitetu Regionów na okres od dnia 26 stycznia 2020 r. do dnia 25 stycznia 2025 r.
- (3) Stanowisko członka Komitetu Regionów zwolniło się w związku z upływem mandatu krajowego, na podstawie którego Jasna GABRIČ została zapropionowana na to stanowisko.
- (4) Dwa stanowiska członków zwolniły się w związku z mianowaniem Tinego RADINJI i Tomaža ROŽENA na stanowiska członków Komitetu Regionów na mocy decyzji Rady (UE) 2022/1678 <sup>(3)</sup>.
- (5) Rząd słoweński zapropionował, na podstawie innego mandatu krajowego, Jasnę GABRIČ będącą przedstawicielem organu lokalnego posiadającym mandat wyborczy władz lokalnych, *članica občinskega sveta, Občina Trbovlje* (członek rady gminy Trbovlje), na stanowisko członka Komitetu Regionów na okres pozostający do końca kadencji, czyli do 25 stycznia 2025 r.
- (6) Rząd słoweński zapropionował następujących przedstawicieli wspólnot lokalnych posiadających mandat wyborczy społeczności lokalnej na stanowiska zastępców członków Komitetu Regionów do końca bieżącej kadencji, czyli do dnia 25 stycznia 2025 r.: Marko DIACI, *župan, Občina Šentjur* (burmistrz miasta Šentjur), i Nejc SMOLE, *župan, Občina Medvode* (burmistrz miasta Medvode),

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

**Artykuł 1**

Następujący przedstawiciele wspólnot lokalnych posiadający mandat wyborczy zostają niniejszym mianowani do końca bieżącej kadencji, czyli do dnia 25 stycznia 2025 r.:

a) na stanowisko członka Komitetu Regionów:

— Jasna GABRIČ, *članica občinskega sveta, Občina Trbovlje* (członek rady gminy Trbovlje) (zmiana mandatu),<sup>(1)</sup> Dz.U. L 139 z 27.5.2019, s. 13.<sup>(2)</sup> Decyzja Rady (UE) 2019/2157 z dnia 10 grudnia 2019 r. w sprawie mianowania członków i zastępców członków Komitetu Regionów na okres od dnia 26 stycznia 2020 r. do dnia 25 stycznia 2025 r. (Dz.U. L 327 z 17.12.2019, s. 78).<sup>(3)</sup> Decyzja Rady (UE) 2022/1678 z dnia 26 września 2022 r. w sprawie mianowania dwóch członków Komitetu Regionów zapropionowanych przez Republikę Słowenii (Dz.U. L 252 z 30.9.2022, s. 70).

oraz

b) na stanowiska zastępców członków Komitetu Regionów:

- Marko DIACI, *župan*, *Občina Šentjur* (burmistrz miasta Šentjur),
- Nejc SMOLE, *župan*, *Občina Medvode* (burmistrz miasta Medvode).

*Artykuł 2*

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 7 marca 2023 r.

*W imieniu Rady*  
*Przewodnicząca*  
L. EDHOLM

---

**DECYZJA RADY (UE) 2023/547****z dnia 7 marca 2023 r.****w sprawie mianowania członka Komitetu Regionów, zaproponowanego przez Republikę Włoską**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 305,

uwzględniając decyzję Rady (UE) 2019/852 z dnia 21 maja 2019 r. ustalającą skład Komitetu Regionów <sup>(1)</sup>,

uwzględniając propozycję rządu Włoch,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Art. 300 ust. 3 Traktatu stanowi, że w skład Komitetu Regionów mają wchodzić przedstawiciele społeczności regionalnych i lokalnych, posiadający mandat wyborczy społeczności regionalnej lub lokalnej albo odpowiedzialni politycznie przed wybranym zgromadzeniem.
- (2) W dniu 20 stycznia 2020 r. Rada przyjęła decyzję (UE) 2020/102 <sup>(2)</sup> w sprawie mianowania członków i zastępców członków Komitetu Regionów na okres od dnia 26 stycznia 2020 r. do dnia 25 stycznia 2025 r.
- (3) Stanowisko członka Komitetu Regionów zwolniło się w związku z upływem mandatu krajowego, na podstawie którego Nicola IRTO został zaproponowany na to stanowisko.
- (4) Rząd włoski zaproponował Antonia MAZZEO, przedstawiciela społeczności regionalnej, posiadającego mandat wyborczy społeczności regionalnej, *Presidente del Consiglio regionale e Consigliere della Regione Toscana* (przewodniczący i członek rady regionalnej Toskanii) na stanowisko członka Komitetu Regionu do końca bieżącej kadencji, czyli do 25 stycznia 2025 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

**Artykuł 1**

Antonio MAZZEO, będący przedstawicielem społeczności regionalnej posiadającym mandat wyborczy społeczności regionalnej, *Presidente del Consiglio regionale e Consigliere della Regione Toscana* (przewodniczący i członek rady regionalnej Toskanii) zostaje niniejszym mianowany na stanowisko członka Komitetu Regionu do końca bieżącej kadencji, czyli do dnia 25 stycznia 2025 r.

**Artykuł 2**

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 7 marca 2023 r.

W imieniu Rady  
Przewodnicząca  
L. EDHOLM

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 139 z 27.5.2019, s. 13.

<sup>(2)</sup> Decyzja Rady (UE) 2020/102 z dnia 20 stycznia 2020 r. w sprawie mianowania członków i zastępców członków Komitetu Regionów na okres od dnia 26 stycznia 2020 r. do dnia 25 stycznia 2025 r. (Dz.U. L 20 z 24.1.2020, s. 2).

**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2023/548****z dnia 6 marca 2023 r.****nieudzielająca pozwolenia unijnego na rodzinę produktów biobójczych „UL Hydrogen Peroxide Family 1” zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 528/2012 Parlamentu Europejskiego i Rady***(notyfikowana jako dokument nr C(2023) 1372)***(Jedynie tekst w języku niderlandzkim jest autentyczny)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 528/2012 z dnia 22 maja 2012 r. w sprawie udostępniania na rynku i stosowania produktów biobójczych <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 44 ust. 5 akapit pierwszy,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 27 stycznia 2017 r. przedsiębiorstwo Unilever Europe BV złożyło do Europejskiej Agencji Chemikaliów („Agencja”) wniosek zgodnie z art. 43 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 528/2012 o unijne pozwolenie na rodzinę produktów biobójczych o nazwie „UL Hydrogen Peroxide Family 1”, należąca do grupy produktowej 2 zgodnie z opisem w załączniku V do tego rozporządzenia, przedstawiając pisemne potwierdzenie, że właściwy organ Niemiec zgodził się dokonać oceny wniosku. Wniosek został zarejestrowany w rejestrze produktów biobójczych pod numerem BC-MS029571-20.
- (2) „UL Hydrogen Peroxide Family 1” zawiera nadtlenek wodoru jako substancję czynną, która figuruje w unijnym wykazie zatwierdzonych substancji czynnych, o którym mowa w art. 9 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 528/2012, do stosowania w grupie produktowej 2.
- (3) W dniu 20 grudnia 2021 r. właściwy organ oceniający przedłożył Agencji, zgodnie z art. 44 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 528/2012, sprawozdanie i wnioski z oceny.
- (4) W dniu 25 października 2021 r. właściwy organ oceniający umożliwił przedsiębiorstwu Unilever Europe BV przedstawienie pisemnych uwag do sprawozdania i wniosków z oceny, zgodnie z art. 44 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia (UE) nr 528/2012. W dniu 23 listopada 2021 r. przedsiębiorstwo Unilever Europe BV przekazało swoje uwagi właściwemu organowi oceniającemu. W trakcie procesu formułowania przez Agencję opinii na temat wspomnianego sprawozdania z oceny zostało ono zaktualizowane przez właściwy organ oceniający, a w dniu 13 maja 2022 r. umożliwiono przedsiębiorstwu Unilever Europe BV przedstawienie uwag do zaktualizowanego sprawozdania z oceny i projektu opinii Agencji przed przyjęciem ostatecznej opinii przez działający w ramach Agencji Komitet ds. Produktów Biobójczych w dniu 15 czerwca 2022 r. Przedsiębiorstwo Unilever Europe BV nie przedstawiło przy tej okazji żadnych uwag.
- (5) W dniu 5 lipca 2022 r. Agencja przedłożyła Komisji opinię <sup>(2)</sup> na temat „UL Hydrogen Peroxide Family 1” zgodnie z art. 44 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 528/2012.
- (6) W opinii stwierdzono, że „UL Hydrogen Peroxide Family 1” jest rodziną produktów biobójczych w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. s) rozporządzenia (UE) nr 528/2012, ale nie spełnia warunków określonych w art. 19 ust. 1 lit. b) ppkt (iii), art. 19 ust. 1 lit. b) ppkt (iv) i art. 19 ust. 1 lit. d) tego rozporządzenia.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 167 z 27.6.2012, s. 1.<sup>(2)</sup> Opinia ECHA w sprawie pozwolenia unijnego na rodzinę produktów biobójczych „UL Hydrogen Peroxide Family 1”, ECHA/BPC/344/2022, przyjęta w dniu 15 czerwca 2022 r., <https://echa.europa.eu/bpc-opinions-on-union-authorisation>.

- (7) Zgodnie z opinią Agencji stwierdzono niedopuszczalne ryzyko dla użytkowników profesjonalnych i nieprofesjonalnych wynikające z wtórnego narażenia przez drogi oddechowe, a środki mające na celu ograniczenie zidentyfikowanego ryzyka nie są dostępne ani nie mają zastosowania. Stwierdzono również niedopuszczalne zagrożenia dla takich elementów środowiska, jak osady i gleba, ze względu na obecność w produktach substancji potencjalnie niebezpiecznej uwodorniona amina łojowa PEG-2. W opinii Agencji wskazano również, że stwierdzono luki w danych w odniesieniu do niektórych punktów końcowych i nie można było stwierdzić właściwości fizycznych i chemicznych produktów oraz tego, czy można je uznać za dopuszczalne do celów właściwego wykorzystania i transportu produktu.
- (8) Komisja zgadza się z opinią Agencji i uważa, że w związku z tym nie należy udzielać pozwolenia unijnego na „UL Hydrogen Peroxide Family 1”.
- (9) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Produktów Biobójczych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Przedsiębiorstwu Unilever Europe BV nie udziela się pozwolenia unijnego na udostępnianie na rynku i stosowanie rodziny produktów biobójczych „UL Hydrogen Peroxide Family 1”.

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Unilever Europe BV, Weena 455, 3013AL Rotterdam, Niderlandy.

Sporządzono w Luksemburgu dnia 6 marca 2023 r.

W imieniu Komisji  
Przewodnicząca  
Ursula VON DER LEYEN

---

**DECYZJA EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO (UE) 2023/549****z dnia 6 marca 2023 r.****w sprawie dostępu do określonych danych TARGET i ich wykorzystywania oraz uchylająca decyzję EBC/2010/9 (EBC/2023/3)**

RADA PREZESÓW EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności pierwsze i czwarte tiret art. 127 ust. 2,

uwzględniając Statut Europejskiego Systemu Banków Centralnych i Europejskiego Banku Centralnego, w szczególności art. 3 ust. 1 tiret pierwsze i czwarte oraz art. 22,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Transeuropejski zautomatyzowany błyskawiczny system rozrachunku brutto w czasie rzeczywistym (TARGET2) obecnie podlega postanowieniom wytycznych EBC/2012/27 <sup>(1)</sup>. Od dnia 20 marca 2023 r. TARGET2 zostanie zastąpiony przez TARGET, będący trzecią generacją systemów płatniczych w euro, dokonujący rozrachunku w pieniądzu banku centralnego. TARGET podlega postanowieniom wytycznych Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2022/912 w sprawie transeuropejskiego zautomatyzowanego błyskawicznego systemu rozrachunku brutto w czasie rzeczywistym nowej generacji (TARGET) (EBC/2022/8) <sup>(2)</sup>, a wytyczne EBC/2012/27 uchyla się ze skutkiem od dnia 20 marca 2023 r. Systemy będące komponentami TARGET są następcami prawnymi odpowiednich systemów będących komponentami TARGET2.
- (2) Podobnie jak w przypadku TARGET2, TARGET jest zorganizowany pod względem prawnym jako zespół systemów rozrachunku brutto w czasie rzeczywistym, z których każdy jest komponentem prowadzonym przez bank centralny Eurosystemu (BC Eurosystemu). Wytyczne (EU) 2022/912 (EBC/2022/8) zharmonizowały w największym możliwym stopniu zasady dotyczące systemów będących komponentami TARGET.
- (3) Systemy będące komponentami TARGET2 prowadzone przez BC Eurosystemu zostały zbiorowo wskazane jako systemy płatności o znaczeniu systemowym (SIPS) na potrzeby rozporządzenia Europejskiego Banku Centralnego (UE) nr 795/2014 (EBC/2014/28) <sup>(3)</sup>. Odpowiednie systemy będące komponentami TARGET, jako systemy płatności zastępujące wspomniane systemy będące komponentami TARGET2, również mają podlegać postanowieniom rozporządzenia (UE) nr 795/2014 (EBC/2014/28) wymogom nadzorczym określonym w tym rozporządzeniu.
- (4) Artykuł 28 ust. 1 części I załącznika I do wytycznych (UE) 2022/912 (EBC/2022/8) nakłada na każdy bank centralny (CB) określone obowiązki w zakresie zachowania poufności informacji płatniczych należących do uczestników posiadających rachunki TARGET w tym BC.
- (5) Zgodnie z art. 28 ust. 3 części I załącznika I do wytycznych (UE) 2022/912 (EBC/2022/8) każdy BC może ujawniać informacje o płatnościach dotyczące uczestnika uzyskane w trakcie działania danego komponentu TARGET w określonych celach.
- (6) Jeżeli wykorzystanie zbiorczych danych o płatnościach z TARGET nie jest wystarczające do zapewnienia przez BC skutecznego funkcjonowania TARGET, BC powinny mieć dostęp do danych na poziomie transakcji pochodzących z TARGET i dotyczących uczestników wszystkich komponentów TARGET, w tym adresowalnych posiadaczy BIC. Dostęp wszystkich BC do takich danych na poziomie transakcji jest niezbędny także w celu wykonywania zadań publicznych Eurosystemu jako nadzorcy systemu TARGET, gdy niewystarczające jest wykorzystanie zbiorczych danych płatniczych systemu TARGET. Ponadto dostęp wszystkich BC do takich danych na poziomie transakcji jest również niezbędny do przeprowadzenia analiz wspierających nadzór makroostrożnościowy, stabilność finansową, integrację finansową, operacje rynkowe, funkcje restrukturyzacji i uporządkowanej likwidacji oraz polityki pieniężnej i Jednolity Mechanizm Nadzorczy, zgodnie z zasadą rozdziału.

<sup>(1)</sup> Wytyczne Europejskiego Banku Centralnego z dnia 5 grudnia 2012 r. w sprawie transeuropejskiego automatycznego błyskawicznego systemu rozrachunku brutto w czasie rzeczywistym (TARGET2) (EBC/2012/27) (Dz.U. L 30 z 30.1.2013, s. 1).

<sup>(2)</sup> Wytyczne Europejskiego Banku Centralnego (UE) 2022/912 z dnia 24 lutego 2022 r. w sprawie transeuropejskiego zautomatyzowanego błyskawicznego systemu rozrachunku brutto w czasie rzeczywistym nowej generacji (TARGET) oraz uchylające wytyczne 2013/47/UE (EBC/2012/27) (EBC/2022/8) (Dz.U. L 163 z 17.6.2022, s. 84).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Europejskiego Banku Centralnego (UE) nr 795/2014 z dnia 3 lipca 2014 r. w sprawie wymogów nadzorczych w odniesieniu do systemów płatności o znaczeniu systemowym (EBC/2014/28) (Dz.U. L 217 z 23.7.2014, s. 16).

- (7) Dostęp BC do danych na poziomie transakcji wszystkich uczestników powinien być ograniczony do tego, co jest konieczne, aby umożliwić BC przeprowadzenie analiz ilościowych przepływów transakcji między uczestnikami lub przeprowadzanie symulacji liczbowych procesu rozrachunku systemu TARGET, zgodnie z art. 28 ust. 3 części I załącznika I do wytycznych (UE) 2022/912 (EBC/2022/8) i przepisami wykonawczymi do nich, przy czym taki dostęp powinien wykluczać wszelkie informacje o klientach uczestników, z wyjątkiem przypadków, gdy klienci ci są adresowalnymi posiadaczami BIC.
- (8) Analizy ilościowe i symulacje liczbowe przeprowadzane przez BC działające w charakterze operatorów systemu TARGET powinny służyć w szczególności zapewnieniu efektywności projektowania systemu TARGET, wspieraniu spełniania oczekiwań nadzorczych, analizie awarii operacyjnych systemu TARGET, analizie schematów płatności i poziomów płynności, monitorowaniu skutków jego mechanizmów ustalania cen oraz przeprowadzaniu analiz kosztów i korzyści dodatkowych funkcji i usług. Takie analizy ilościowe i symulacje liczbowe przeprowadzane przez BC działające w charakterze nadzorców systemu TARGET powinny służyć w szczególności analizie i monitorowaniu ryzyka w TARGET oraz wspieraniu regularnych i doraźnych ocen nadzorczych pod kątem obowiązujących standardów. Takie analizy ilościowe i symulacje liczbowe przeprowadzane przez BC w celu wsparcia innych kluczowych funkcji banku centralnego powinny służyć w szczególności analizie rozwoju sytuacji na rynku pieniężnym, ocenie integracji finansowej w strefie euro, monitorowaniu sald banku centralnego i dystrybucji płynności.
- (9) Zachowanie poufności danych na poziomie transakcji jest kwestią o najwyższym znaczeniu. W tym celu dostęp do danych na poziomie transakcji oraz ich wykorzystywanie powinno być ograniczone do wąskiej grupy wyznaczonych pracowników BC. Obok zasad wykonywania zawodu i zachowania poufności, stosowanych wobec pracowników BC, Rada ds. Infrastruktury Rynku (*Market Infrastructure Board*) powinna wprowadzić szczegółowe zasady dostępu i wykorzystywania danych na poziomie transakcji. BC powinny zapewnić przestrzeganie tych zasad przez swoich wyznaczonych pracowników, a Rada ds. Infrastruktury Rynku powinna takie przestrzeganie monitorować.
- (10) Rada ds. Infrastruktury Rynku powinna mieć możliwość publikowania informacji pochodzących z wykorzystania danych na poziomie transakcji, o ile informacje te nie umożliwiają identyfikacji uczestników lub ich klientów, zarówno w sposób bezpośredni, jak i pośredni.
- (11) Środowisko analityczne TARGET umożliwia Eurosystemowi przeprowadzanie analiz ilościowych i symulacji liczbowych z wykorzystaniem danych na poziomie transakcji.
- (12) Obok art. 28 ust. 3 części I załącznika I do wytycznych (UE) 2022/912 (EBC/2022/8), który dotyczy danych na poziomie transakcji, art. 28 ust. 5 części I załącznika I do wytycznych (UE) 2022/912 (EBC/2022/8) stanowi, że BC są uprawnione do wykorzystywania, ujawniania lub publikowania informacji dotyczących płatności odnoszących się do uczestnika lub jego klientów w celach statystycznych, historycznych, naukowych lub innych celach związanych z wykonywaniem funkcji publicznych przez BC lub inne instytucje publiczne, którym informacje takie są ujawniane, o ile informacje te nie umożliwiają bezpośredniej lub pośredniej identyfikacji takiego uczestnika lub jego klientów. Rada ds. Infrastruktury Rynku powinna koordynować działania BC, z zastrzeżeniem możliwości wykorzystywania, ujawniania bądź publikowania przez BC takich informacji zgodnie z tym przepisem.
- (13) Przepisy niniejszej decyzji powinny mieć również zastosowanie do przyłączonych krajowych banków centralnych (KBC) na mocy umowy między przyłączonymi KBC a BC Eurosystemu,

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

**Zakres**

Niniejsza decyzja reguluje dostęp do niektórych danych TARGET i ich wykorzystanie w sposób zgodny z art. 3, dla celów określonych w art. 3.



## Artykuł 2

### Definicje

Do celów niniejszej decyzji stosuje się definicje określone w art. 2 wytycznych (UE) 2022/912 (EBC/2022/8).

## Artykuł 3

### Dostęp do określonych danych TARGET i ich wykorzystanie

1. Zgodnie z art. 28 ust. 3 części I załącznika I do wytycznych (UE) 2022/912 (EBC/2022/8) BC mogą uzyskać dostęp do danych na poziomie transakcji pochodzących z systemu TARGET od wszystkich uczestników wszystkich komponentów TARGET i wykorzystywać takie dane do analiz ilościowych i symulacji liczbowych w następujących celach:

- a) zapewnienie sprawnego funkcjonowania systemu TARGET i nadzoru nad nim;
- b) przeprowadzanie analiz niezbędnych na potrzeby nadzoru makroostrożnościowego, stabilności finansowej, integracji finansowej, operacji rynkowych, restrukturyzacji i uporządkowanej likwidacji oraz funkcji polityki pieniężnej;
- c) przeprowadzanie analiz niezbędnych dla Jednolitego Mechanizmu Nadzorczego, zgodnie z zasadą rozdziału.

2. Dostęp do danych, o których mowa w ust. 1, oraz ich wykorzystanie jest ograniczone do:

- a) w przypadku zapewnienia sprawnego funkcjonowania systemu TARGET i nadzoru nad nim – pięciu pracowników zajmujących się obsługą TARGET i pięciu pracowników zajmujących się nadzorem nad TARGET, przy czym każda grupa ma odrębny dostęp do danych;
- b) w przypadku analiz, o których mowa w ust. 1 lit. b) i c) – grupy maksymalnie 15 pracowników przeprowadzających badania, koordynowanej przez kierowników ds. badań Europejskiego Systemu Banków Centralnych.

3. Pracowników, o których mowa w ust. 2, powołują BC. W przypadku gdy pracownik działu operacyjnego lub badawczego zostanie powołany do celów ust. 2, powołanie takie podlega zatwierdzeniu przez Radę ds. Infrastruktury Rynku. Mianowanie pracowników z działu nadzoru do celów ust. 2 lit. a) podlega zatwierdzeniu przez Komitet ds. Infrastruktury Rynku i Płatności (MIPC). W stosownych przypadkach procedury, o których mowa w niniejszym artykule, mają również zastosowanie do zastępowania tak powołanych pracowników.

4. Rada ds. Infrastruktury Rynku ustanawia szczegółowe zasady zapewniające poufność danych na poziomie transakcji. BC zapewniają przestrzeganie tych zasad przez ich pracowników powołanych zgodnie z ust. 2 i 3. W przypadku nieprzestrzegania tych szczegółowych zasad ustanowionych przez Radę ds. Infrastruktury Rynku, BC zapewniają, aby pracownicy powołani zgodnie z ust. 3 nie mieli już dostępu do danych, o których mowa w ust. 1, ani nie korzystali z nich. Rada ds. Infrastruktury Rynku monitoruje przestrzeganie przepisów zawartych w niniejszym ustępie.

5. Rada Prezesów może również przyznać dostęp innym użytkownikom i określa szczegółowe zasady takiego dostępu. W takim przypadku Rada ds. Infrastruktury Rynku monitoruje wykorzystanie przez takich użytkowników danych, a w szczególności ich przestrzeganie zasad poufności, zarówno ustanowionych przez Radę ds. Infrastruktury Rynku, jak i określonych w art. 28 części I załącznika I do wytycznych (UE) 2022/912 (EBC/2022/8).

## Artykuł 4

### Środowisko analityczne TARGET

1. W celu wykonywania analiz ilościowych oraz symulacji numerycznych, o których mowa w art. 3 ust. 1, tworzy się środowisko analityczne TARGET. Obejmuje ono środowisko analityczne oraz narzędzie symulacyjne.

2. Środowisko analityczne zostanie opracowane i będzie prowadzone przez EBC. Narzędzie symulacyjne zostanie opracowane i będzie prowadzone przez Suomen Pankki. Środowisko analityczne i narzędzie symulacyjne obejmują niezbędną infrastrukturę techniczną, narzędzia do ekstrakcji danych, narzędzie symulacyjne i oprogramowanie analityczne.

3. EBC i Suomen Pankki zawierają z BC Eurosystemu umowę regulującą usługi i specyfikacje techniczne środowiska analitycznego TARGET. Umowa taka obejmuje przyłączone KBC.

#### Artykuł 5

##### **Publikacja i ujawnianie informacji**

1. Rada ds. Infrastruktury Rynku może podjąć decyzję o opublikowaniu informacji uzyskanych z wykorzystania danych na poziomie transakcji, o ile informacje te nie umożliwiają, bezpośrednio lub pośrednio, identyfikacji uczestników lub ich klientów.
2. Rada ds. Infrastruktury Rynku koordynuje ujawnianie i publikowanie przez BC informacji o płatnościach zgodnie z art. 28 ust. 5 części I załącznika I do wytycznych (UE) 2022/912 (EBC/2022/8).

#### Artykuł 6

##### **Uchylenie obowiązujących przepisów**

Decyzja EBC/2010/9 traci moc ze skutkiem od dnia 20 marca 2023 r.

#### Artykuł 7

##### **Wejście w życie**

1. Niniejsza decyzja wchodzi w życie piątego dnia po dniu jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 20 marca 2023 r.

Sporządzono we Frankfurcie nad Menem dnia 6 marca 2023 r.

Prezes EBC  
Christine LAGARDE

---

# ZALECENIA

## ZALECENIE KOMISJI (UE) 2023/550

z dnia 8 marca 2023 r.

### w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej

(notyfikowane jako dokument nr C(2023) 1524)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 292,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W Europejskim Zielonym Ładzie <sup>(1)</sup> obrano za cel osiągnięcie neutralnej dla klimatu gospodarki UE do 2050 r. Wezwano w nim do redukcji o 90 % emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu. W strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności <sup>(2)</sup> przedstawiono środki mające pomóc w osiągnięciu tego celu, w tym środki służące promowaniu zrównoważonej, inteligentnej, bezpiecznej i zdrowej mobilności miejskiej.
- (2) W komunikacie w sprawie Nowych unijnych ram mobilności miejskiej <sup>(3)</sup> potraktowano priorytetowo bardziej zrównoważone rozwiązania dotyczące transportu – transport zbiorowy i publiczny, mobilność współdzieloną, chodzenie pieszo i jazdę na rowerze – w celu zwiększenia ich wykorzystania dla lepszej i bardziej energooszczędnej mobilności „od drzwi do drzwi”, a jednocześnie przyczynienia się do lepszego stanu zdrowia i samopoczucia obywateli.
- (3) Zrównoważona mobilność miejska przyczynia się do realizacji szeregu europejskich polityk mających na celu promowanie mobilności niskoemisyjnej i zeroemisyjnej <sup>(4)</sup> oraz poprawę jakości powietrza i bezpieczeństwa ruchu drogowego, przy jednoczesnym generowaniu dodatkowych korzyści pod względem stanu zdrowia i samopoczucia obywateli. Skuteczne planowanie mobilności miejskiej może pomóc w realizacji powiązanych polityk europejskich i krajowych bezpośrednio na szczeblu lokalnym. Jak podkreślono w komunikacie w sprawie długoterminowej wizji dla obszarów wiejskich UE <sup>(5)</sup> oraz w towarzyszącym mu planie działania UE na rzecz obszarów wiejskich, lepsza integracja mobilności w mieście, na obszarach podmiejskich i na obszarach wiejskich ma zasadnicze znaczenie dla promowania zrównoważonych rozwiązań w zakresie mobilności.
- (4) W pakiecie dotyczącym mobilności w miastach z 2013 r. <sup>(6)</sup> wprowadzono plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) jako ramy dla miast służące planowaniu i wdrażaniu odpowiedzi na wyzwania w dziedzinie polityki mobilności miejskiej na całym miejskim obszarze funkcjonalnym. Od tego czasu Komisja zachęca do powszechnego przyjmowania SUMP jako podstawy europejskiej polityki mobilności miejskiej. Koncepcja i związane z nią europejskie wytyczne dotyczące SUMP były szeroko wykorzystywane przez władze lokalne, osoby odpowiedzialne za planowanie i zainteresowane strony. Okazało się, że jest to skuteczne, solidne i elastyczne narzędzie, na którym miasta mogą polegać podczas planowania środków z zakresu mobilności miejskiej.
- (5) W sprawozdaniu specjalnym 06/2020: Zrównoważona mobilność w miastach w UE <sup>(7)</sup> Europejski Trybunał Obrachunkowy podkreślił, że na państwach członkowskich i położonych w nich miastach spoczywa odpowiedzialność za zarządzanie strategiami na rzecz mobilności w miastach zgodnie z zasadą pomocniczości. Trybunał stwierdził, że lokalne środki z zakresu mobilności miejskiej nie zawsze były zgodne z celami zrównoważonej mobilności miejskiej. Krajowe programy wsparcia na rzecz planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) przyczyniłyby się do poprawy powiązań między koncepcją SUMP a lokalnymi planami zrównoważonej mobilności miejskiej.

<sup>(1)</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>(2)</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>(3)</sup> COM(2021) 811 final.

<sup>(4)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.U. L 188 z 12.7.2019, s. 116).

<sup>(5)</sup> COM(2021) 345 final.

<sup>(6)</sup> COM(2013) 913 final.

<sup>(7)</sup> Sprawozdanie specjalne 06/2020: Zrównoważona mobilność w miastach w UE – bez zaangażowania ze strony państw członkowskich nie będzie możliwa istotna poprawa.

- (6) W zmienionym rozporządzeniu w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) <sup>(8)</sup> proponuje się, aby węzły miejskie w sieci TEN-T przyjęły SUMP zgodnie z wymogami określonymi w załączniku V do tego rozporządzenia oraz gromadziły i przedkładały Komisji istotne dane dotyczące mobilności miejskiej. Jeżeli chodzi o wymogi dotyczące gromadzenia danych i sprawozdawczości, w późniejszym akcie wykonawczym zostanie określony wykaz wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej oraz metodyka ich obliczania. Po przyjęciu będą to jedyne wiążące wymogi związane z SUMP na szczeblu UE. Krajowe programy wspierania SUMP będą oferować węzłom miejskim w sieci TEN-T wiedzę fachową, by pomóc im w spełnieniu powyższych wymogów.
- (7) Miasta stoją w obliczu wyzwań związanych z monitorowaniem postępów pod względem środków z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej za pomocą wskaźników. Gromadzenie danych wymaga zasobów administracyjnych i finansowych, a miasta często mają trudności z dostępem do danych przechowywanych przez władze krajowe i regionalne oraz inne organy. Państwa członkowskie powinny ułatwiać wymianę i wykorzystywanie gromadzonych danych za pośrednictwem centralnych punktów dostępu oraz zdecentralizowanych przestrzeni danych. Pomoże to miastom usprawnić ich systemy monitorowania w nadchodzących latach.
- (8) Dla wszystkich miast jest również dostępne kompendium niewiążących wytycznych i materiałów referencyjnych dotyczących SUMP <sup>(9)</sup>, opracowanych w ramach projektów współfinansowanych przez UE, aby pomóc tym miastom w przygotowaniu i wdrożeniu ich indywidualnych SUMP. Miasta zachęca się do korzystania z tej puli informacji odpowiednio do ich własnych potrzeb. Grupa ekspertów Komisji ds. mobilności miejskiej <sup>(10)</sup> powinna pomóc w uzupełnieniu i skondensowaniu kompendium niewiążących wytycznych dotyczących SUMP.
- (9) Państwa członkowskie powinny wspierać miasta w przygotowywaniu SUMP, aby pomóc im w poprawie jakości ich SUMP i lepszym dostosowaniu tych planów do ram UE.
- (10) Ostatecznie to miasta pozostają odpowiedzialne za opracowanie, przyjęcie i wdrożenie SUMP, jak również za wdrożenie zawartych w nich środków,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ZALECENIE:

## 1. CEL I ZAKRES

### 1.1. Wprowadzenie

W pakiecie dotyczącym mobilności w miastach z 2013 r. <sup>(11)</sup> wprowadzono koncepcję SUMP jako podstawę ram dla miast i regionów w celu sprostania wyzwaniom w dziedzinie polityki mobilności miejskiej. Koncepcja SUMP wymaga aktualizacji w celu odzwierciedlenia nowych strategii UE i uwzględnienia nowych priorytetów polityki. W załączniku do niniejszego zalecenia przedstawiono to jako koncepcję SUMP.

Na podstawie koncepcji SUMP wytyczne dotyczące SUMP zawierają porady dla miast dotyczące procesu przygotowania i wdrożenia SUMP.

W ciągu ostatniego dziesięciolecia koncepcja ta była promowana przez Komisję i szeroko stosowana przez wiele miast w całej UE na zasadzie dobrowolności z myślą o planowaniu przejścia na atrakcyjną, sprzyjającą włączeniu społecznemu i zrównoważoną mobilność miejską.

Miasta stosujące koncepcję SUMP uznały ją za skuteczne, kompleksowe i elastyczne narzędzie, wykraczające poza granice administracyjne miast i obejmujące cały „miejski obszar funkcjonalny”, biorąc pod uwagę powiązania z zapleczem, przepływy osób dojeżdżających do pracy oraz połączenia miejsko-wiejskie.

W dokumencie roboczym służb Komisji dotyczącym Nowych unijnych ram mobilności miejskiej <sup>(12)</sup> podkreślono, że SUMP stanowią spójne ramy planowania długoterminowego, obejmujące wszystkie zainteresowane strony. Odporność tej koncepcji była widoczna w szczególności podczas pandemii COVID-19, ponieważ wiele miast posiadających SUMP było w stanie szybko i skutecznie dostosować swoje strategie na rzecz mobilności. Następnie były one w stanie wprowadzić zmiany w swoich systemach mobilności łatwiej niż miasta bez porównywalnych planów. W wielu przypadkach procedury awaryjne i związane z odpornością opisano już w istniejących SUMP.

<sup>(8)</sup> COM(2021) 812 final.

<sup>(9)</sup> Wytyczne dotyczące SUMP składają się z wytycznych dotyczących opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej oraz dodatkowych materiałów referencyjnych, dostępnych na portalu centrum monitorowania mobilności w miastach ELTIS; <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>.

<sup>(10)</sup> Decyzja Komisji C(2022) 5320 z dnia 28 lipca 2022 r. w sprawie ustanowienia grupy ekspertów Komisji ds. mobilności miejskiej; grupa ekspertów ds. mobilności miejskiej.

<sup>(11)</sup> Zob. załącznik do komunikatu Komisji z dnia 17 grudnia 2013 r. „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” (COM(2013) 913 final).

<sup>(12)</sup> COM(2021) 811 final.

W ocenie pakietu dotyczącego mobilności w miastach z 2013 r. jako główne niedociągnięcie wskazano jednak nierównomierne przyjmowanie SUMP w poszczególnych państwach członkowskich. Wiele miast nadal nie posiada SUMP, a jakość SUMP, które istnieją, znacznie się różni. Istnieje również wyraźny brak równowagi między państwami członkowskimi w zakresie ogólnego zasięgu w miastach posiadających SUMP.

Niniejsze zalecenie jest zatem skierowane do państw członkowskich.

### 1.2. Potrzeba działania na szczeblu państw członkowskich

Na podstawie rozległego doświadczenia w stosowaniu koncepcji SUMP od 2013 r. w ocenie pakietu dotyczącego mobilności w miastach z 2013 r. wykazano, że problemem pozostają zdolności i wiedza fachowa, zwłaszcza w małych i średnich miastach, a także brak krajowego zaangażowania i wsparcia.

Wskazuje to na ogólną potrzebę zapewnienia spójności z koncepcją SUMP oraz koordynacji poszczególnych działań podejmowanych w miastach i na obszarach miejskich w celu przygotowania, wdrożenia i monitorowania planów mobilności.

Jak wskazano w Nowych unijnych ramach mobilności miejskiej, istnieje potrzeba wzmocnienia zarządzania i odpowiedzialności na szczeblu krajowym, aby ustanowić ramy wsparcia w celu ściślejszego dostosowania planów zrównoważonej mobilności miejskiej do koncepcji SUMP, z uwzględnieniem lokalnych warunków, praktyk w zakresie planowania i struktur instytucjonalnych zgodnie z zasadą pomocniczości.

### 1.3. Związek z TEN-T

Wniosek dotyczący zmienionego rozporządzenia w sprawie TEN-T<sup>(13)</sup> obejmuje wzmocnienie roli miast jako kluczowych węzłów zrównoważonego, bezpiecznego, wydajnego i multimodalnego transportu w całej Europie i poza nią. W celu umożliwienia skutecznego funkcjonowania sieci TEN-T Komisja zaproponowała, aby do 31 grudnia 2025 r. państwa członkowskie zapewniły przyjęcie SUMP przez węzły miejskie w sieci TEN-T oraz gromadzenie przez nie istotnych danych dotyczących mobilności miejskiej.

Węzły miejskie powinny uwzględniać wpływ różnych środków z zakresu mobilności miejskiej na przepływy ruchu, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego, w ramach sieci TEN-T. Środki powinny mieć na celu zapewnienie bezproblemowych przejazdów przez węzły miejskie, objazdów wokół nich lub wzajemnych połączeń między nimi, z uwzględnieniem pojazdów bezemisyjnych. Środki powinny pomóc w zmniejszeniu zatorów komunikacyjnych, zwiększeniu udziału transportu publicznego i aktywnych rodzajów transportu w poszczególnych rodzajach transportu, poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego i usunięciu wąskich gardeł mających wpływ na strumienie ruchu w sieci TEN-T.

Niniejsze zalecenie ma zatem także na celu zapewnienie dodatkowego wsparcia dla państw członkowskich i miast w zakresie przygotowania do spełnienia proponowanych wymogów dotyczących węzłów miejskich.

Niniejsze zalecenie pozostaje bez uszczerbku dla przyszłego przyjęcia zmienionego rozporządzenia w sprawie TEN-T na podstawie wspomnianego wniosku i wszelkich zawartych w nim zobowiązań dotyczących SUMP.

### 1.4. Koordynacja na szczeblu lokalnym w celu uzyskania synergii między podejściem sektorowym i podejściem do planowania przestrzennego

Rozwój SUMP wymaga zintegrowanego podejścia, w którym uwzględnia się dwa wymiary: integrację mobilności miejskiej z planowaniem sieci systemu transportowego („podejście sieciowe”) oraz integrację z międzysektorową strategią zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich („podejście terytorialne”).

Transport jest istotną częścią wydajnego i skutecznego podejścia do zintegrowanego planowania przestrzennego na szczeblu miejskim/lokalnym. SUMP należy zatem przygotowywać i wdrażać w ścisłej koordynacji z lokalnymi i regionalnymi planami mobilności, planami przestrzennymi i odpowiednimi planami sektorowymi. Oprócz lepszego dostosowania SUMP do celów polityki sektorowej pozwala to również zmniejszyć obciążenie administracyjne dla władz lokalnych.

Państwa członkowskie powinny zapewnić zgodność i spójność między celami polityki sektorowej a planowaniem mobilności miejskiej przez:

- wspieranie miast w przekształcaniu europejskich i krajowych celów w lokalne polityki miejskie, strategie i dokumenty dotyczące planowania, takie jak SUMP, zrównoważone plany miejskiej logistyki, plany działania na rzecz zrównoważonej energii i klimatu, umowy na rzecz klimatu i Porozumienia w sprawie zielonego miasta,

<sup>(13)</sup> Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (COM(2021) 812 final).

- uwzględnianie potrzeb i specyfiki miast oraz obszarów miejskich w nadrzędnych krajowych lub regionalnych strategiach i dokumentach dotyczących planowania, takich jak krajowe i regionalne plany transportowe, krajowe ramy polityki dotyczące rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych, krajowe plany w dziedzinie energii i klimatu oraz strategie zdrowia publicznego; strategie zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich,
- uwzględnianie potrzeb i specyfiki miast i obszarów miejskich w krajowych działaniach dotyczących zobowiązań europejskich i międzynarodowych, takich jak europejski semestr i plany prac korytarzy sieci bazowej TEN-T.

## 2. KRAJOWE PROGRAMY WSPIERANIA SUMP

### 2.1. Cele

Komisja wzywa każde państwo członkowskie do wprowadzenia krajowego programu wspierania SUMP, którego celem jest wspieranie miast, wzmocnienie zarządzania i zwiększenie koordynacji na szczeblu krajowym, planowanie i zapewnienie realizacji strategii na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, a także poprawa koordynacji między regionami i miastami oraz między obszarami miejskimi i wiejskimi.

### 2.2. Zakres programu

Krajowe programy wspierania SUMP powinny obejmować środki mające na celu:

- opracowanie krajowych wytycznych dotyczących planowania mobilności miejskiej na podstawie zaktualizowanej koncepcji SUMP, przedstawionej w załączniku do niniejszego zalecenia Komisji, oraz z uwzględnieniem wytycznych dotyczących SUMP <sup>(14)</sup>, odnoszących się w sposób zintegrowany do mobilności pasażerów, transportu towarowego i logistyki,
- zapewnienie pomocy technicznej i wsparcia ekspertów,
- opracowanie krajowego podejścia do przygotowania i wdrożenia SUMP w miastach, we współpracy z obszarami podmiejskimi i wiejskimi wokół miasta, obejmującego cały miejski obszar funkcjonalny (miasto i strefę dojazdową),
- pobudzenie krajowej sieci regionów i miast do wspierania wzajemnego uczenia się oraz dzielenia się dobrymi praktykami, w tym regionów najbardziej oddalonych UE i innych regionów oddalonych, wyspiarskich, peryferyjnych i słabo zaludnionych,
- wdrożenie programu szkoleniowego dla miast, obejmującego budowanie zdolności,
- zapewnienie miastom wsparcia finansowego w zakresie rekrutacji i utrzymania zdolności administracyjnych oraz zatrudniania z myślą o tymczasowym wsparciu ekspertów,
- organizowanie i koordynowanie kampanii informacyjnych oraz działań związanych z SUMP,
- zwiększanie świadomości na temat informacji i wytycznych publikowanych na portalu europejskiego centrum monitorowania mobilności w miastach <sup>(15)</sup>,
- dokonywanie przeglądu i doradzanie w zakresie poprawy jakości SUMP zgodnie z koncepcją SUMP; ułatwi to opracowanie SUMP, jeżeli jest to wymagane jako warunek finansowania publicznego lub prywatnego,
- przeanalizowanie krajowych ram legislacyjnych pod kątem przeszkód w opracowywaniu skutecznych SUMP w miastach,
- pomoc właściwym organom w poprawie koordynacji w zakresie zapewniania infrastruktury i usług transportowych na miejskim obszarze funkcjonalnym,
- pomoc władzom lokalnym w zintegrowaniu i poprawieniu koordynacji między SUMP a planowaniem przestrzennym, a także w poprawie dostosowania do planów działania na rzecz zrównoważonej energii i klimatu, zrównoważonych planów miejskiej logistyki i innych odpowiednich planów oraz synergii z tymi planami,
- wzmocnienie monitorowania wdrażania SUMP przez wprowadzenie mechanizmów pomiaru postępów w osiągnięciu celów i założeń SUMP,

<sup>(14)</sup> Wytyczne dotyczące opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej, dostępne na portalu centrum monitorowania mobilności w miastach ELTIS; <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

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

- obliczenie wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej, zgodnie z metodyką Komisji <sup>(16)</sup>, koordynowanie i wspieranie gromadzenia danych oraz ułatwianie dostępu do krajowych, regionalnych lub prywatnych danych potrzebnych do obliczenia wskaźników mobilności miejskiej, dzielenia się nimi i ich wykorzystywania,
- monitorowanie postępów w realizacji celów polityki sektorowej, w tym obniżenia emisyjności i bezpieczeństwa ruchu drogowego; wspieranie miast w opracowywaniu mechanizmów gromadzenia zdezagregowanych danych, w tym według płci,
- regularne aktualizowanie sekcji dotyczących miast i planów krajowych na portalu europejskiego centrum monitorowania mobilności w miastach,
- wspieranie realizacji aspektów dotyczących mobilności miejskiej w ramach misji w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast.

Zakres programu wspierania należy ustalić we współpracy z miastami i regionami oraz regularnie weryfikować na podstawie ich potrzeb oraz otrzymywanych od nich informacji zwrotnych.

### 2.3. Finansowanie i zapewnianie jakości

SUMP stanowią skuteczne ramy dla planowania i realizacji publicznych lub prywatnych inwestycji w obszarze mobilności miejskiej.

Państwa członkowskie powinny podjąć działania mające na celu informowanie o możliwościach finansowania oraz wspieranie w ich zakresie, poprawę jakości SUMP i ich lepsze dostosowanie do koncepcji SUMP.

Istnieje szeroki wachlarz europejskich, krajowych i regionalnych instrumentów wsparcia i instrumentów finansowych, które mogą posłużyć do wspierania procesów związanych z SUMP i które to instrumenty obejmują:

- instrument „Łącząc Europę”,
- Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i Fundusz Spójności, w tym Interreg i URBACT,
- program „Horyzont Europa”, w tym misje oraz działania związane z CIVITAS,
- Program InvestEU, Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (RRF) i REPowerEU,
- program „Cyfrowa Europa”,
- sprawiedliwą transformację,
- fundusz innowacyjny,
- Instrument Wsparcia Technicznego, który zapewnia państwom członkowskim UE dostosowaną do potrzeb wiedzę techniczną,
- systemy krajowe,
- finansowanie prywatne (np. obligacje ekologiczne).

Ponadto działająca pod auspicjami EIT wspólnota wiedzy i innowacji koncentrująca się na problematyce mobilności miejskiej oferuje wsparcie dla państw członkowskich, regionów i miast we wdrażaniu SUMP.

### 2.4. Zarządzanie programem na rzecz SUMP na szczeblu krajowym

Państwa członkowskie powinny wyznaczyć biuro ds. zarządzania krajowym programem na rzecz SUMP jako punkt kontaktowy na potrzeby związanych z SUMP kwestii dotyczących miast i obszarów miejskich. Należy utworzyć je we współpracy z władzami krajowymi, regionalnymi i lokalnymi.

Biura te powinny dysponować odpowiednią wiedzą techniczną oraz zasobami prawnymi, finansowymi i ludzkimi do celu opracowania i wdrożenia krajowego programu wspierania SUMP.

Biura te powinny być neutralne i przejrzyste oraz angażować w swoją pracę regiony, miasta i obszary wiejskie. Biurom tym powinna doradzać grupa ekspertów złożona z przedstawicieli odpowiednich ministerstw, regionów, miast, obszarów wiejskich, środowisk akademickich i innych odpowiednich zainteresowanych stron zajmujących się mobilnością miejską.

Ta grupa ekspertów mogłaby odegrać zasadniczą rolę w opracowywaniu i ocenie krajowego programu wspierania SUMP, zatwierdzaniu krajowych wytycznych dotyczących SUMP oraz pełnić rolę niezależnego forum ekspertów, które pomogłoby zapewnić właściwe wdrożenie europejskich i krajowych wytycznych dotyczących SUMP. Państwa członkowskie powinny korzystać z istniejących systemów wsparcia dla miast. Biura ds. zarządzania programem powinny łączyć istniejące systemy wdrażane na szczeblu niższym niż krajowy i regionalny, aby zapewnić skoordynowane podejście, w którym uwzględnia się szczególne ograniczenia w przypadku obszarów oddalonych i peryferyjnych oraz regionów najbardziej oddalonych.

<sup>(16)</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en)

Biura te mogłyby znajdować się w ministerstwie, agencji lub wyspecjalizowanym organie, w zależności od struktury administracyjnej danego państwa członkowskiego. Biura regionalne mogłyby uzupełniać biura krajowe, zwłaszcza w większych lub federalnych państwach członkowskich.

Zgodnie z zasadą pomocniczości ostatecznie to miasta pozostają odpowiedzialne za opracowanie, przyjęcie i wdrożenie SUMP.

### 2.5. Interakcja między biurami ds. zarządzania krajowymi programami a Komisją Europejską

Biura ds. zarządzania krajowymi programami powinny pełnić rolę głównego punktu kontaktowego państw członkowskich z Komisją w zakresie wymiany i koordynacji w odniesieniu do usług wspierania SUMP.

Wspieranie wdrażania SUMP jest jednym z głównych zadań grupy ekspertów ds. mobilności miejskiej, ustanowionej po przyjęciu Nowych unijnych ram mobilności miejskiej, w kontekście której to grupy przedstawiciele państw członkowskich, regionów, miast i innych zainteresowanych stron zbierają się w celu omówienia polityki mobilności miejskiej UE, w tym w odniesieniu do SUMP. Biura ds. zarządzania krajowymi programami powinny zatem ściśle koordynować działania z przedstawicielami państw członkowskich, w których się znajdują, w grupie ekspertów oraz aktywnie uczestniczyć w pracach tej grupy.

### 2.6. Informowanie Komisji Europejskiej o działaniach

Państwa członkowskie powinny corocznie informować Komisję o działaniach podjętych w związku z niniejszym zaleceniem. Informacje te należy przekazać po raz pierwszy po upływie roku od przyjęcia niniejszego zalecenia.

Przekazywane informacje powinny obejmować:

- krajowy program wspierania SUMP,
- dane kontaktowe biura ds. zarządzania krajowym programem na rzecz SUMP,
- plan prac biura ds. krajowego programu wspierania SUMP,
- streszczenie rocznych sprawozdań z realizacji planu prac (w tym określone ilościowo postępy w zakresie kluczowych wskaźników skuteczności działania, najważniejsze cele pośrednie i ewentualne określone problemy, jak również przewidywane działania naprawcze) oraz wyciągnięte wnioski.

## 3. ADRESACI

Niniejsze zalecenie skierowane jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 8 marca 2023 r.

W imieniu Komisji  
Adina VĂLEAN  
Członek Komisji



## ZAŁĄCZNIK

**Zaktualizowana koncepcja planów zrównoważonej mobilności miejskiej****1. WPROWADZENIE**

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) to strategiczny plan mający na celu zaspokojenie potrzeb osób i przedsiębiorstw w zakresie mobilności w miastach i w ich otoczeniu, aby poprawić jakość życia. Stanowi on jednolite ramy dla rozwiązania wszystkich wspólnych wyzwań związanych z mobilnością miejską dla całego miejskiego obszaru funkcjonalnego. SUMP obejmuje kompleksowe, oparte na wizji, elastyczne i odporne podejście, ponieważ służy jako długoterminowy plan mobilności zawierający pakiety środków odnoszących się do krótkoterminowych celów i wartości docelowych, których osiągnięcie można przyspieszyć w odpowiedzi na zmieniające się potrzeby.

Od 2013 r. Komisja zachęca do powszechnego przyjmowania SUMP jako podstawy polityki mobilności miejskiej. Odzwierciedla to potencjał SUMP w zakresie pomocy miastom i regionom w rozwiązywaniu wspólnych wyzwań związanych z przejściem na zrównoważoną mobilność miejską oraz w zapewnieniu lepszej jakości życia. W pakiecie dotyczącym mobilności w miastach z 2013 r. <sup>(1)</sup> wezwano władze lokalne do umieszczenia SUMP w centrum ich podejścia do rozwiązywania problemów związanych z mobilnością miejską. Opublikowano powiązane wytyczne UE, aby wspierać władze lokalne w całym procesie wdrażania SUMP.

W ciągu ostatnich kilku lat opracowano ogromną ilość porad i wskazówek we współpracy ze społecznością zajmującą się planowaniem mobilności miejskiej, a kolejny zestaw uzupełniających wytycznych dotyczących konkretnych aspektów związanych z SUMP udostępniono miastom i zainteresowanym stronom w ramach unijnego centrum monitorowania mobilności miejskiej <sup>(2)</sup>. Istnieje również narzędzie samooceny, które pomaga miastom zrozumieć mocne i słabe strony ich planów zrównoważonej mobilności miejskiej <sup>(3)</sup>.

Pierwotna koncepcja SUMP <sup>(4)</sup> pojawiła się w pakiecie dotyczącym mobilności w miastach z 2013 r. i składała się z ośmiu głównych zasad przewodnich. W obecnej koncepcji SUMP zachowano je, a jednocześnie zaktualizowano to, co wymaga aktualizacji.

**1.1. Kontekst**

Zgodnie z nową kartą lipską <sup>(5)</sup> „[m]iasta muszą opracować strategie zintegrowanego i zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich i zapewnić ich wdrożenie w całym mieście, w tym w obszarach funkcjonalnych i podmiejskich”.

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej ma zatem zasadnicze znaczenie dla efektywnej mobilności miejskiej zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, w tym w węzłach miejskich TEN-T, a także jest ważne dla ogólnego funkcjonowania sieci oraz zapewnienia gotowości i odporności w przypadku poważnych wyzwań.

Proponuje się, by węzły miejskie spełniały zasadnicze wymogi dotyczące SUMP określone w załączniku V do wniosku Komisji dotyczącego zmienionego rozporządzenia w sprawie TEN-T <sup>(6)</sup>. Niniejsza koncepcja pozostaje bez uszczerbku dla wszelkich wiążących zobowiązań dotyczących węzłów miejskich odnoszących się do przyjęcia SUMP i ich zawartości, określonych w przyszłym zmienionym rozporządzeniu w sprawie TEN-T. W ramach niniejszej koncepcji uwzględniono te proponowane wymogi oraz dostarczono więcej informacji i określono zalecane elementy wymagane do opracowania SUMP niezależnie od tego, czy dane miasto jest węzłem miejskim, czy nie.

**1.2. Przyczyny aktualizacji koncepcji SUMP**

Biorąc pod uwagę istotne zmiany, jakie zaszły w ciągu ostatnich kilku lat, oraz praktyczne doświadczenia zdobyte w ciągu ostatniego dziesięciolecia podczas wdrażania przedmiotowej koncepcji, obecnie istnieje możliwość jej aktualizacji, tak aby SUMP mogły skuteczniej przyczynić się do realizacji coraz bardziej ambitnych celów i zobowiązań UE w zakresie transportu, klimatu, zdrowia i społeczeństwa.

<sup>(1)</sup> COM(2013) 913 final.

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

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

<sup>(4)</sup> Załącznik 1 do komunikatu Komisji „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” ([https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0003.05/DOC\\_2&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0003.05/DOC_2&format=PDF)).

<sup>(5)</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/brochure/new\\_leipzig\\_charter/new\\_leipzig\\_charter\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/brochure/new_leipzig_charter/new_leipzig_charter_en.pdf)

<sup>(6)</sup> COM(2021) 812/2.

Aktualne kierunki polityki określono w szczególności w Europejskim Zielonym Ładzie <sup>(7)</sup>, strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności <sup>(8)</sup> oraz w Nowych unijnych ramach mobilności miejskiej <sup>(9)</sup>. Ostatnio Komisja przedstawiła odpowiednie wnioski ustawodawcze w pakiecie „Gotowi na 55” <sup>(10)</sup> oraz w pakiecie na rzecz ekologicznej i efektywnej mobilności i pakiecie REPowerEU <sup>(11)</sup>. Co najważniejsze, w koncepcji SUMP należy lepiej uwzględnić aspekty związane z klimatem i energią, a jednocześnie odnieść się do kwestii bezpieczeństwa, inkluzywności i dostępności, jak również do aspektów transportu towarowego i logistyki w transporcie lokalnym.

W Nowych unijnych ramach mobilności miejskiej stwierdzono, że w unowocześnionej koncepcji planów zrównoważonej mobilności miejskiej priorytetem będzie wspieranie zrównoważonych rozwiązań, w tym transportu aktywnego, zbiorowego i publicznego oraz mobilności współdzielonej (w tym w odniesieniu do połączeń miejsko-wiejskich), w pełni uwzględniając aspekty odporności, jak również zrównoważone plany miejskiej logistyki (SULP), oparte na pojazdach i rozwiązaniach bezemisyjnych. Należy w dalszym ciągu uzupełniać wspomnianą koncepcję, przewidując potrzebę wprowadzenia szczegółowych wskaźników i wymogów dotyczących tych planów dla węzłów miejskich TEN-T <sup>(12)</sup>.

Ponadto narzędzia planowania w dziedzinie mobilności, energii, zrównoważonego rozwoju i użytkowania gruntów muszą się w większym stopniu uzupełniać. W ten sposób zmieniona koncepcja pozwoli również stworzyć ściślejsze powiązania między SUMP a innymi odpowiednimi planami miejskimi dotyczącymi energii i klimatu, a w szczególności planami działania na rzecz zrównoważonej energii i klimatu (SECAP).

## 2. Koncepcja planów zrównoważonej mobilności miejskiej

W ramach niniejszej koncepcji przedstawiono zalecane podejście do SUMP dla obszarów miejskich niezależnie od ich wielkości. SUMP należy opracować i wdrażać zgodnie z następującymi zasadami przewodnimi.

### 2.1. Jasne i wymierne cele i założenia

Głównym celem SUMP jest zwiększenie dostępności miejskiego obszaru funkcjonalnego <sup>(13)</sup>, którego dotyczy, oraz zapewnienie wysokiej jakości, bezpiecznej i zrównoważonej mobilności niskoemisyjnej do tego obszaru, przez ten obszar oraz na nim. SUMP powinien służyć zwłaszcza wspieraniu mobilności bezemisyjnej i wdrażaniu systemu transportu miejskiego, który przyczynia się do poprawy ogólnych wyników sieci transportowej, w szczególności poprzez rozwój infrastruktury umożliwiającej bezproblemowy ruch pojazdów bezemisyjnych oraz multimodalnych węzłów pasażerskich w celu ułatwienia połączeń pierwszej i ostatniej mili oraz multimodalnych terminali towarowych obsługujących obszary miejskie.

SUMP powinien zatem zawierać szczegółowe cele i założenia z myślą o wspieraniu rozwoju systemu transportu miejskiego, który:

- jest bezpieczny, dostępny, przystępny cenowo i sprzyja włączeniu społecznemu wszystkich użytkowników, w tym grup defaworyzowanych i osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się, oraz uwzględniono w nim perspektywę płci i zmiany demograficzne,
- pozwala zaspokoić potrzeby wszystkich użytkowników w zakresie mobilności, w tym ruchu rowerowego i pieszego, logistyki miejskiej, długodystansowych przepływów towarowych i pasażerskich w sieci TEN-T, a także przepływów z obszarów podmiejskich i wiejskich wokół miasta, obejmując cały miejski obszar funkcjonalny (miasto i strefę dojazdową),
- spełnia wymogi zrównoważonego rozwoju, ochrony klimatu i odporności oraz umożliwia zachowanie równowagi między potrzebą zapewnienia rentowności, sprawiedliwości społecznej oraz ochrony zdrowia i środowiska,
- służy optymalizacji wydajności systemów mobilności miejskiej, uwzględniając opłacalność, a także efekty zewnętrzne transportu w przypadku różnych rodzajów transportu, związane w szczególności z zagęszczeniem ruchu, zanieczyszczeniem powietrza i hałasem, emisją CO<sub>2</sub>, ofiarami śmiertelnymi i rannymi w wypadkach drogowych, oraz wpływ tych efektów zewnętrznych na różnorodność biologiczną,
- przyczynia się do zwiększenia atrakcyjności środowiska miejskiego, w tym przez lepsze dzielenie przestrzeni publicznej,

<sup>(7)</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>(8)</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>(9)</sup> COM(2020) 811 final.

<sup>(10)</sup> COM(2021) 550 final.

<sup>(11)</sup> COM(2022) 230 final.

<sup>(12)</sup> Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (COM(2021) 812 final).

<sup>(13)</sup> [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))

- skutkuje podnoszeniem jakości życia i wpływa korzystnie na zdrowie publiczne, biorąc pod uwagę cele zrównoważonego rozwoju ONZ <sup>(14)</sup>, oraz pozwala zapewnić, aby infrastruktura i usługi transportu miejskiego były bezpieczne, pewne i wygodne dla wszystkich, w tym dla grup społecznie wrażliwych i kobiet,
- pozwala poprawić bezpieczeństwo i ochronę ruchu, szczególnie w odniesieniu do aktywnych i podatnych na zagrożenia użytkowników ruchu drogowego (np. pieszych, rowerzystów, osób starszych, dzieci, osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się), usług i przestrzeni publicznych, dążąc do realizacji wizji zero <sup>(15)</sup> w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z oświadczeniem z Valetty <sup>(16)</sup>,
- umożliwia ograniczenie wszystkich źródeł zanieczyszczeń powodowanych przez transport, takich jak powietrze, hałas, cząstki stałe i mikrodrobiny plastiku, a także emisji gazów cieplarnianych z transportu, jak również zwiększenie jego efektywności energetycznej, mając na celu bezemisyjną mobilność miejską zgodnie z celami Europejskiego Zielonego Ładu <sup>(17)</sup>, kompleksową strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, planem działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń <sup>(18)</sup> i prawem o klimacie, biorąc pod uwagę krajowe plany w dziedzinie energii i klimatu, plany ochrony powietrza oraz lokalne plany działania na rzecz zrównoważonej energii i klimatu,
- przyczynia się do lepszej łączności i ogólnego funkcjonowania transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) oraz całego systemu transportu w Europie, zarówno w odniesieniu do pasażerów, jak i towarów.

## 2.2. Długookresowa wizja i jasny plan wdrażania

SUMP zawiera istniejącą, długoterminową strategię przyszłego rozwoju miejskiego obszaru funkcjonalnego, a w tym kontekście przyszłego rozwoju infrastruktury transportowej i usług w zakresie multimodalnej mobilności, lub jest powiązany z taką strategią. SUMP zawiera również plan realizacji strategii w perspektywie krótkoterminowej. Należy włączyć SUMP do zintegrowanego podejścia do zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich i powinien on być powiązany z odpowiednimi planami dotyczącymi użytkowania gruntów, planowania przestrzennego i polityki sektorowej (np. w zakresie klimatu i energii).

SUMP powinien zatem obejmować:

- harmonogram i plan budżetowy, z odpowiednio określonymi źródłami niezbędnego finansowania. Najlepiej byłoby, gdyby wspomniany plan realizacji obejmował okres od 3 do 10 lat,
- jasno określone obowiązki i zasoby, w tym określone zasoby wymagane w przypadku każdego podmiotu.

## 2.3. Ocena obecnego i przyszłego funkcjonowania

Podstawę SUMP powinna stanowić staranna ocena obecnego i przyszłego funkcjonowania systemu transportu miejskiego, a uzupełnieniem SUMP powinien być kompleksowy system monitorowania, obejmujący:

- analizę sytuacji, scenariusz bazowy i końcowy, rozpoczynające się od kompleksowego przeglądu obecnej sytuacji i ustalenia wartości odniesienia, względem której można mierzyć przyszłe postępy. Powinien on również obejmować ocenę wpływu proponowanych środków,
- cele szczegółowe i wartości docelowe: w SUMP należy określić szczegółowe i realistyczne cele w zakresie skuteczności działania, które są powiązane z analizą sytuacji i są ambitne, jeżeli chodzi o cel SUMP oraz cele ogólne. W stosownych przypadkach należy również określić mierzalne wartości docelowe, oparte na realistycznej ocenie wartości odniesienia i dostępnych zasobów oraz odzwierciedlające cele szczegółowe,
- wskaźniki skuteczności działania, najlepiej na podstawie wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI <sup>(19)</sup>), służące do opisanego aktualnego stanu systemu transportu miejskiego oraz monitorowania postępów w realizacji wyznaczonych celów.

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

<sup>(15)</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2019-06-19-vision-zero\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2019-06-19-vision-zero_en)

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

<sup>(17)</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>(18)</sup> [https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan\\_pl](https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_pl)

<sup>(19)</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en)

#### 2.4. Zintegrowany rozwój wszystkich rodzajów transportu przy jednoczesnym nadaniu priorytetu tym najbardziej zrównoważonym

SUMP powinien promować transport multimodalny poprzez integrację poszczególnych rodzajów transportu i środków mających na celu ułatwienie bezproblemowej i zrównoważonej mobilności. SUMP powinien obejmować działania mające na celu zwiększenie udziału bardziej zrównoważonych form transportu, takich jak transport publiczny, aktywna mobilność, mobilność współdzielona <sup>(20)</sup>, bezemisyjna logistyka miejska oraz, w stosownych przypadkach, żegluga śródlądowa i transport morski.

SUMP powinien również uwzględnić działania na rzecz promowania mobilności bezemisyjnej, w szczególności w odniesieniu do ekologizacji floty miejskiej, zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwłaszcza jeśli chodzi o niechronionych uczestników ruchu drogowego.

W planie przedstawiono zintegrowany zestaw środków technicznych, infrastrukturalnych, opartych na polityce i miękkich, mających na celu poprawę funkcjonowania i opłacalności w odniesieniu do określonych celów i celów szczegółowych.

SUMP powinien zatem obejmować następujące elementy:

- usługi transportu publicznego i zbiorowego, jak również mobilność współdzieloną, wraz ze specjalną strategią mającą na celu poprawę ich jakości, zasięgu, bezpieczeństwa, integracji i dostępności,
- transport niezmotoryzowany, wraz z planem mającym na celu uatrakcyjnienie oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pieszego, rowerowego i mikromobilności, z myślą o stworzeniu kompleksowej sieci o wysokiej jakości,
- multimodalność, mając na uwadze lepszą integrację poszczególnych rodzajów transportu zarówno w odniesieniu do pasażerów, jak i towarów,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego w mieście oraz dążenie do realizacji wizji zero w odniesieniu do ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń, w szczególności wśród niechronionych użytkowników ruchu drogowego, w tym pieszych i rowerzystów,
- zmniejszenie zatorów komunikacyjnych i optymalizację wykorzystania infrastruktury związanej ze środkami zarządzania parkowaniem, w tym optymalizację infrastruktury ładowania, zbadanie możliwości realokacji dróg i przestrzeni miejskiej na rzecz niezmotoryzowanych rodzajów transportu lub zastosowań innych niż transportowe,
- logistykę miejską, w tym dostawy do domu i zarządzanie flotą pojazdów użytkowych (np. taksówek), ze środkami mającymi na celu poprawę wydajności przy jednoczesnym ograniczeniu efektów zewnętrznych, takich jak emisja gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia, hałas i zatory komunikacyjne (SUMP i każdy konkretny zrównoważony plan miejskiej logistyki powinny być do siebie dopasowane w sposób zintegrowany),
- plany zarządzania mobilnością, obejmujące działania mające na celu doprowadzenie do zmiany w kierunku bardziej zrównoważonych wzorców mobilności dla osób dojeżdżających do pracy, konsumentów i studentów (w tym pochodzących z okolicznych obszarów podmiejskich i wiejskich) w sektorach takich jak zatrudnienie, edukacja, zdrowie, handel detaliczny i turystyka/wydarzenia,
- transformację cyfrową, w tym inteligentne systemy transportowe (ITS), takie jak usługi cyfrowe w zakresie mobilności multimodalnej ułatwiające dostęp do informacji, rezerwację, opłacanie podróży i uzyskiwanie dostępu do biletów we wszystkich rodzajach transportu, oraz gromadzenie danych (przykładowo od operatorów prywatnych, duże zbiory danych, sztuczna inteligencja, cyfrowe bliźniaki, internet rzeczy itp.) w celu wsparcia przygotowania, wdrażania i monitorowania środków zawartych w SUMP.

#### 2.5. Zintegrowane podejście do mobilności pasażerów oraz miejskiego transportu towarowego i logistyki miejskiej

Logistyka miejska, jak również powiązania z długodystansowym transportem towarowym powinny być w pełni uwzględnione i zintegrowane z SUMP, aby zapewnić systematyczne podejście do wszystkich aspektów mobilności w danym mieście oraz osiągnąć cel, jakim jest bezemisyjna logistyka miejska i dostawy na „ostatniej mili”. Określone kwestie związane z logistyką miejską można by omówić w specjalnym i dostosowanym zrównoważonym planie miejskiej logistyki.

W odniesieniu do odpowiednich obszarów miejskich SUMP powinien należycie uwzględnić wpływ różnych środków miejskich na przepływy ruchu pasażerskiego i towarowego oraz transeuropejską sieć transportową (TEN-T) w celu zapewnienia bezproblemowych przejazdów przez węzły miejskie, objazdów wokół nich lub wzajemnych połączeń między nimi, z uwzględnieniem pojazdów bezemisyjnych. SUMP powinien w szczególności obejmować działania mające na celu zmniejszenie zatorów komunikacyjnych, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i usunięcie wąskich gardeł mających wpływ na strumień ruchu w ramach TEN-T.

<sup>(20)</sup> Mobilność współdzielona odnosi się do wspólnego korzystania z różnych rodzajów transportu, takich jak współużytkowanie pojazdów do wypożyczenia (np. rowery, hulajnogi, samochody), wspólne przejazdy (ride-sharing/car-pooling), a także usługi transportowe na żądanie (np. zamawianie usług transportu samochodowego, taksówka itp.).

## 2.6. Podejście partycypacyjne i koordynacja z innymi właściwymi inicjatywami

Opracowywanie i wdrażanie SUMP powinno opierać się na zintegrowanym podejściu partycypacyjnym charakteryzującym się wysokim poziomem współpracy, koordynacji i konsultacji między poszczególnymi szczeblami administracji i właściwymi organami. Zaangażowany powinien być również ogół społeczeństwa, obywatele, a także przedstawiciele społeczeństwa obywatelskiego i podmiotów gospodarczych.

W tym celu lokalne organy ds. planowania powinny wprowadzić odpowiednie struktury i procedury.

Proces ten powinien wiązać się w szczególności z:

- właściwym zaangażowaniem odpowiednich podmiotów z miejskiego obszaru funkcjonalnego, takich jak mieszkańcy, przedstawiciele organizacji społeczeństwa obywatelskiego i podmioty gospodarcze, w opracowywanie i wdrażanie przedmiotowego planu od samego początku i w trakcie całego procesu, aby zapewnić wysoki poziom akceptacji i wsparcia,
- konsultacjami międzywydziałowymi oraz współpracą na szczeblu lokalnym i regionalnym w celu zapewnienia spójności i komplementarności z lokalnymi i regionalnymi politykami, strategiami i środkami, w szczególności dotyczącymi użytkowania gruntów i planowania przestrzennego, planów zazieleniania obszarów miejskich <sup>(21)</sup>, energetyki, zdrowia, edukacji, usług społecznych, egzekwowania przepisów i ochrony policyjnej,
- ścisłą wymianą z odpowiednimi organami odpowiedzialnymi za zapewnienie infrastruktury transportowej i usług transportowych na miejskim obszarze funkcjonalnym (sąsiednich obszarach miejskich, podmiejskich i wiejskich) oraz na różnych szczeblach administracji i rządu.

## 2.7. Monitorowanie, przegląd, sprawozdawczość i zapewnianie jakości

SUMP powinien obejmować cele, wartości docelowe i wskaźniki stanowiące podstawę obecnego i przyszłego funkcjonowania miejskich systemów transportu, dotyczące co najmniej emisji gazów cieplarnianych, zatorów komunikacyjnych, zgonów i poważnych obrażeń w wyniku zdarzeń drogowych, udziałów poszczególnych rodzajów transportu oraz dostępu do usług w zakresie mobilności, jak również danych dotyczących zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem w miastach. Wdrażanie SUMP należy monitorować za pomocą wskaźników skuteczności działania.

W szczególności władze lokalne powinny wprowadzić mechanizmy monitorowania postępów w osiąganiu celów SUMP i w razie potrzeby podejmować terminowo działania naprawcze. Państwa członkowskie powinny wspierać miasta w realizacji tego zadania i zapewnić jakość SUMP oraz jego zgodność z wymogami koncepcji SUMP zgodnie z zaleceniem Komisji w sprawie krajowych programów wsparcia SUMP.

Należy regularnie oceniać postępy w realizacji celu i celów szczegółowych SUMP oraz osiąganie zawarty w nim wartości docelowych przy użyciu wybranych wskaźników rezultatu <sup>(22)</sup>. Należy podjąć odpowiednie działania, aby zapewnić terminowy dostęp do stosownych danych i statystyk. Podstawę do przeglądu wdrażania SUMP powinno stanowić sprawozdanie z monitorowania.

W celu wsparcia monitorowania należy zachęcać do stosowania prognoz, aby przewidywać przyszłe potrzeby i wyzwania. Do takiego prognozowania mogą posłużyć narzędzia cyfrowe, takie jak lokalne cyfrowe bliźniaki.

## 2.8. Wytyczne i wsparcie na poziomie europejskim

Komisja Europejska będzie nadal dostarczać informacji na temat SUMP za pośrednictwem europejskiego portalu informacji o transporcie lokalnym – Europejskiego Obserwatorium Mobilności <sup>(23)</sup>. Informacje te obejmują związane z procesem wytyczne dotyczące SUMP oraz materiały referencyjne dotyczące określonych aspektów SUMP <sup>(24)</sup>.

Grupa ekspertów Komisji ds. mobilności miejskiej <sup>(25)</sup>, ustanowiona po przyjęciu Nowych unijnych ram mobilności miejskiej, pomoże uzupełnić i skondensować ten materiał.

---

<sup>(21)</sup> [https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/urban-greening-platform\\_en](https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/urban-greening-platform_en)

<sup>(22)</sup> Takich jak wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej dostępne pod adresem: [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/sumi\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en).

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

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

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

## REGULAMINY WEWNĘTRZNE

**DECYZJA nr 2019/1 REGIONALNEGO KOMITETU STERUJĄCEGO  
WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ**

**(po przeprowadzeniu pisemnych konsultacji)**

**w sprawie przyjęcia budżetu Wspólnoty Transportowej na rok 2019 [2023/551]**

REGIONALNY KOMITET STERUJĄCY WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Transportową, w szczególności jego art. 24 ust. 1 i art. 35,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

### *Artykuł 1*

Budżet Wspólnoty Transportowej na rok 2019, dołączony do niniejszej decyzji, zostaje niniejszym przyjęty.

### *Artykuł 2*

Komisja Europejska odpowiada za wykonanie budżetu i rozpoczęcie prac Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej zgodnie z art. 3.

### *Artykuł 3*

Art. 2 stosuje się od dnia 24 stycznia 2019 r. Wspomniany artykuł przestaje obowiązywać w dniu poprzedzającym dzień, w którym powołanie dyrektora Stałego Sekretariatu staje się skuteczne.

Sporządzono w Tiranie dnia 16 stycznia 2019 r.

*W imieniu Regionalnego Komitetu Sterującego  
Przewodniczący*

---

## Budżet Wspólnoty Transportowej na rok 2019

| <i>Linia budżetowa</i>   | <i>Kwota (w EUR)</i> |
|--|----------------------|
| Wynagrodzenia urzędników   | 750 000              |
| Składka na ubezpieczenia zdrowotne/emerytalne dla urzędników                 | 200 000              |
| Koszty bieżące sekretariatu (w tym koszty stałe/koszty podróży/spotkań)      | 330 000              |
| Biurowy sprzęt komputerowy i meble (nieobjęte umową w sprawie siedziby)      | 100 000              |
| Koszty rekrutacji (publikacja i zwrot kosztów poniesionych przez kandydatów) | 100 000              |
| <b>Ogółem</b>  | <b>1 480 000</b>     |
| Rezerwa (ok. 10 %)   | 150 000              |
| <b>Suma całkowita</b>  | <b>1 630 000</b>     |
| w tym: Wkład UE (80 %) (*)   | 1 304 000            |
| Wkład WB6 (20 %: załącznik V do TWT określa wkłady poszczególnych państw).   | 326 000              |

(\*) Kwota wkładu UE pozostaje bez uszczerbku dla przyjęcia budżetu UE na rok 2019.

**DECYZJA nr 2019/2 REGIONALNEGO KOMITETU STERUJĄCEGO  
WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ**

**(po przeprowadzeniu pisemnych konsultacji z członkami Regionalnego Komitetu Sterującego)  
w sprawie dyrektora Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej [2023/552]**

REGIONALNY KOMITET STERUJĄCY WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Transportową, w szczególności jego art. 24 ust. 1 i art. 30,

uwzględniając decyzję 2019/1 Regionalnego Komitetu Sterującego z dnia 16 stycznia 2019 r.,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

*Artykuł 1*

Pan Alain Baron zostaje mianowany „tymczasowym” dyrektorem Stałego Sekretariatu.

*Artykuł 2*

Art. 1 stosuje się od momentu przyjęcia niniejszej decyzji. Wspomniany artykuł przestaje obowiązywać w dniu poprzedzającym dzień, w którym powołanie dyrektora Stałego Sekretariatu staje się skuteczne.

Sporządzono w Tiranie dnia 28 stycznia 2019 r.

*W imieniu Regionalnego Komitetu Sterującego  
Przewodniczący*

---



DECYZJA nr 2019/3 REGIONALNEGO KOMITETU STERUJĄCEGO  
WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ [2023/553]

z dnia 5 czerwca 2019 r.

w sprawie:

- przyjęcia zasad dotyczących rekrutacji, warunków pracy oraz równomiernej reprezentacji geograficznej członków personelu Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej;
- przyjęcia regulaminu pracowniczego Wspólnoty Transportowej;
- przyjęcia ogłoszeń o naborze na stanowiska dyrektora i zastępcy dyrektora Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej

REGIONALNY KOMITET STERUJĄCY WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Transportową, w szczególności jego art. 24 ust. 1 i art. 35,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

*Artykuł 1*

Niniejszym przyjmuje się zasady dotyczące rekrutacji, warunków pracy oraz równomiernej reprezentacji geograficznej członków personelu Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej, określone w załączniku 1 do niniejszej decyzji.

*Artykuł 2*

Niniejszym przyjmuje się regulamin pracowniczy Wspólnoty Transportowej określony w załączniku II do niniejszej decyzji.

*Artykuł 3*

Przyjmuje się ogłoszenia o naborze na stanowiska dyrektora i zastępcy dyrektora Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej dołączone do niniejszej decyzji.

Sporządzono w Tiranie dnia 5 czerwca 2019 r.

W imieniu Regionalnego Komitetu Sterującego  
Przewodniczący

---

**DECYZJA nr 2020/2 REGIONALNEGO KOMITETU STERUJĄCEGO  
WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ**

**(po przeprowadzeniu konsultacji z członkami Regionalnego Komitetu Sterującego)  
w sprawie dyrektora Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej [2023/554]**

REGIONALNY KOMITET STERUJĄCY WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Transportową, w szczególności jego art. 24 ust. 1 i art. 30,

uwzględniając decyzję 2019/2 Regionalnego Komitetu Sterującego z dnia 28 stycznia 2019 r.,

uwzględniając decyzję 2019/3 Regionalnego Komitetu Sterującego z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie zasad dotyczących rekrutacji, warunków pracy oraz równomiernej reprezentacji geograficznej członków personelu Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej,

uwzględniając uzgodnione wnioski z posiedzenia Regionalnego Komitetu Sterującego z dnia 18 maja 2020 r. oraz późniejsze konsultacje z Radą Ministerialną, a także konkluzje z 8. Posiedzenia Regionalnego Komitetu Sterującego z dnia 30 czerwca,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

*Artykuł 1*

Pan Matej Zakonjsek zostaje mianowany dyrektorem Stałego Sekretariatu.

*Artykuł 2*

Miejscem wykonywania pracy jest siedziba Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej: Masarikova 5, 11000 Belgrad (Serbia).

*Artykuł 3*

Mianowania dokonuje się na okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej decyzji i może ono zostać przedłużone maksymalnie dwukrotnie.

*Artykuł 4*

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem **1.08.2020**.

Sporządzono w Sarajewie dnia 6 lipca 2020 r.

W imieniu Regionalnego Komitetu Sterującego  
Przewodniczący

---

**DECYZJA NR 2020/3 REGIONALNEGO KOMITETU STERUJĄCEGO  
WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ**

**(po przeprowadzeniu konsultacji z członkami Regionalnego Komitetu Sterującego) w sprawie  
zastępcy dyrektora Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej [2023/555]**

REGIONALNY KOMITET STERUJĄCY WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Transportową, w szczególności jego art. 24 ust. 1 i art. 30,

uwzględniając decyzję 2019/2 Regionalnego Komitetu Sterującego z dnia 28 stycznia 2019 r.,

uwzględniając decyzję 2019/3 Regionalnego Komitetu Sterującego z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie zasad dotyczących rekrutacji, warunków pracy oraz równomiernej reprezentacji geograficznej członków personelu Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej,

uwzględniając uzgodnione wnioski z posiedzenia Regionalnego Komitetu Sterującego z dnia 18 maja 2020 r. oraz późniejsze konsultacje z Radą Ministerialną, a także konkluzje z 8. Posiedzenia Regionalnego Komitetu Sterującego z dnia 30 czerwca,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

*Artykuł 1*

Pani Ljuba Siljanoska zostaje mianowana zastępcą dyrektora Stałego Sekretariatu.

*Artykuł 2*

Miejscem wykonywania pracy jest siedziba Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej: Masarikova 5, 11000 Belgrad (Serbia).

*Artykuł 3*

Mianowania dokonuje się na okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej decyzji i może ono zostać przedłużone maksymalnie dwukrotnie.

*Artykuł 4*

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem 1 września 2020 r.

Sporządzono w Sarajewie dnia 6 lipca 2020 r.

W imieniu Regionalnego Komitetu Sterującego  
Przewodniczący

---

**DECYZJA nr 2020/05 REGIONALNEGO KOMITETU STERUJĄCEGO WSPÓLNOTY  
TRANSPORTOWEJ**

**w sprawie zasad dotyczących zwrotu kosztów ponoszonych przez osoby spoza Stałego Sekretariatu  
Wspólnoty Transportowej zapraszane do udziału w posiedzeniach w charakterze ekspertów [2023/  
556]**

REGIONALNY KOMITET STERUJĄCY WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Transportową, w szczególności jego art. 24 ust. 1 i art. 35,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Niniejszym przyjmuje się zasady dotyczące zwrotu kosztów ponoszonych przez osoby spoza Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej zapraszane do udziału w posiedzeniach w charakterze ekspertów.

Przedmiotowe zasady określono w załączniku.

*Artykuł 2*

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Sarajewie dnia 29 lipca 2020 r.

*W imieniu Regionalnego Komitetu Sterującego  
Przewodniczący*

---

## ZAŁĄCZNIK

**ZASADY DOTYCZĄCE ZWROTU KOSZTÓW PONOSZONYCH PRZEZ OSOBY SPOZA STAŁEGO SEKRETARIATU WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ ZAPRASZANE DO UDZIAŁU W POSIEDZENIACH W CHARAKTERZE EKSPERTÓW**

## Artykuł 1

1. Niniejsze zasady mają zastosowanie do następujących osób, zwanych dalej łącznie „ekspertami zewnętrznymi”:
  - a) każdej osoby spoza Wspólnoty Transportowej, która jest proszona o wydanie specjalnej opinii fachowej na forum komitetu lub grupy roboczej, niezależnie od miejsca posiedzenia;
  - b) każdej osoby odpowiedzialnej za towarzyszenie osobie niepełnosprawnej objętej zakresem lit. a).
2. Ekspertami zewnętrznymi mogą być eksperci z sektora prywatnego lub eksperci rządowi:
  - a) eksperci z sektora prywatnego to osoby reprezentujące społeczeństwo obywatelskie lub działające na rzecz prywatnej organizacji lub prywatnego przedsiębiorstwa, które zostały poproszone o podzielenie się ze Wspólnotą Transportową swoją wiedzą fachową lub o reprezentowanie swojej organizacji w określonym obszarze, ale nie o obronę interesów danego państwa;
  - b) eksperci rządowi to osoby, które zostały zaproszone jako przedstawiciele władz krajowych, regionalnych lub lokalnych państwa członkowskiego UE lub Strony z Europy Południowo-Wschodniej lub które zostały wyznaczone przez taki organ.

## Artykuł 2

Stały Sekretariat nie ponosi odpowiedzialności za żadne materialne, niematerialne ani fizyczne szkody poniesione przez ekspertów zewnętrznych lub osoby towarzyszące niepełnosprawnym ekspertom zewnętrznym w trakcie podróży lub pobytu w miejscu, gdzie odbywa się posiedzenie, chyba że szkody te można bezpośrednio przypisać Stałemu Sekretariatowi.

W szczególności Wspólnota Transportowa nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek wypadki z udziałem ekspertów zewnętrznych korzystających ze swoich własnych środków transportu do podróży na miejsce posiedzenia.

## Artykuł 3

1. Wszyscy eksperci zewnętrzni są uprawnieni do zwrotu kosztów podróży z miejsca określonego w otrzymanym przez nich zaproszeniu (miejsce pracy lub zamieszkania) do miejsca posiedzenia najbardziej odpowiednimi środkami transportu, biorąc pod uwagę daną odległość. Zasadniczo oznacza to podróż koleją w wagonach drugiej klasy z punktu oddalonego od miejsca posiedzenia o mniej niż 400 km (w jedną stronę, biorąc pod uwagę oficjalną odległość określoną dla transportu kolejowego), a z punktu oddalonego o więcej niż 400 km – środkami transportu lotniczego w klasie ekonomicznej.
2. Dyrektor Stałego Sekretariatu („dyrektor”) dokłada w szczególności starań, aby zapewnić organizację posiedzeń w sposób umożliwiający ekspertom zewnętrznym korzystanie z najbardziej ekonomicznych kosztów podróży. Dyrektor kontroluje szczególnie dokładnie wszystkie wnioski dotyczące zwrotu kosztów nadzwyczaj drogich lotów. Dyrektor jest uprawniony do przeprowadzania wszystkich niezbędnych kontroli i w tym celu może zażądać od ekspertów zewnętrznych okazania wszelkich potrzebnych dowodów. W uzasadnionych przypadkach dyrektor ma również prawo do ograniczenia kwoty zwrotu kosztów do wysokości standardowych stawek zazwyczaj stosowanych w odniesieniu do zwykłej podróży ekspertów zewnętrznych z miejsca ich pracy do miejsca, w którym odbywa się posiedzenie.
3. Koszty podróży są zwracane po przedstawieniu oryginalnych dokumentów potwierdzających: biletów i faktur lub, w przypadku rezerwacji online, wydruku elektronicznych kart rezerwacji i kart pokładowych z podróży do miejsca docelowego. Dostarczone dokumenty muszą zawierać informacje o klasie, w jakiej podróżował pasażer, czasie podróży i cenie biletu.
4. Koszt podróży pojazdem prywatnym zwraca się na podstawie takiej stawki, jaka obowiązuje dla biletów uprawniających do przejazdu środkami transportu kolejowego w drugiej klasie.

5. Jeżeli na danej trasie nie kursuje żaden pociąg, koszt podróży pojazdem prywatnym zwraca się na podstawie stawki wynoszącej 0,22 EUR/km.
6. Koszty przejazdu taksówką nie podlegają zwrotowi.

#### Artykuł 4

1. Dieta dzienna („DSA”) wypłacana za każdy dzień posiedzenia jest zryczałtowana i pokrywa wszystkie wydatki poniesione w miejscu posiedzenia, w tym koszty posiłków i transportu lokalnego (opłaty za przejazdy autobusem, tramwajem, metrem lub taksówką; opłaty za postój i za przejazd autostradą itp.) oraz koszty ubezpieczenia podróznego i wypadkowego.
2. Dieta dzienna wynosi 92,00 EUR.
3. Jeśli odległość między podanym w zaproszeniu miejscem wyjazdu a miejscem, w którym odbywa się posiedzenie, wynosi 100 km lub mniej, wysokość diety dziennej zostaje zmniejszona o 50 %.
4. Eksperti zewnętrzni, którzy są zmuszeni spędzić co najmniej jedną noc w miejscu posiedzenia, ponieważ godziny posiedzeń nie odpowiadają godzinom lotów lub odjazdów/przyjazdów pociągów <sup>(1)</sup>, są uprawnieni do dodatku na zakwaterowanie. Dodatek ten wynosi 100,00 EUR za noc. Liczba noclegów nie może przekraczać liczby dni posiedzenia + 1.
5. W wyjątkowych przypadkach możliwe jest wypłacenie dodatkowego dodatku na zakwaterowanie i dodatkowej diety dziennej, jeżeli przedłużenie pobytu umożliwiłoby ekspertowi zewnętrznemu uzyskanie obniżenia kosztów transportu w wysokości przekraczającej wartość takich świadczeń.
6. Wysokość diety dziennej lub dodatku na zakwaterowanie dla ekspertów zewnętrznych wysokiego szczebla może zostać zwiększona o 50 % na mocy uzasadnionej decyzji dyrektora.

#### Artykuł 5

Jeżeli po uwzględnieniu wszystkich kosztów poniesionych przez niepełnosprawnych ekspertów zewnętrznych w związku z ich niepełnosprawnością lub kosztów poniesionych przez towarzyszące im osoby wysokość diet i dodatków na zakwaterowanie, o których mowa w art. 4, wydaje się być wyraźnie niewystarczająca, koszty są zwracane na wniosek dyrektora za okazaniem dokumentów uzupełniających.

#### Artykuł 6

1. O ile nie określono inaczej w zaproszeniu i we wniosku o organizację posiedzenia, eksperci z sektora prywatnego są uprawnieni do diety dziennej za każdy dzień posiedzenia, a w stosownych przypadkach do dodatku na zakwaterowanie, pod warunkiem, że złożą oświadczenie, że za dany pobyt nie otrzymali już podobnego świadczenia (podobnych świadczeń) od innej instytucji. Dyrektor zapewnia spójność treści zaproszenia i wniosku o organizację posiedzenia.
2. Eksperti rządowi są uprawnieni do diety dziennej za każdy dzień posiedzenia, a w stosownych przypadkach do dodatku na zakwaterowanie, pod warunkiem, że zostało to przewidziane w odpowiednim regulaminie komitetu lub grupy roboczej oraz pod warunkiem, że złożą oni oświadczenie, że za dany pobyt nie otrzymali już podobnych świadczeń od administracji swojego państwa.
3. Dyrektor może, na podstawie uzasadnionej decyzji i za okazaniem dokumentów uzupełniających, zezwolić na zwrot wydatków poniesionych przez ekspertów zewnętrznych w związku ze specjalnymi instrukcjami, które otrzymali na piśmie.
4. Wszelkie zwroty kosztów podróży, diety dziennej i dodatki na zakwaterowanie są dokonywane na jeden rachunek bankowy na każdego eksperta zewnętrznego.

<sup>(1)</sup> Zasadniczo od ekspertów zewnętrznych nie można wymagać, aby:

- opuścili swoje miejsce pracy lub zamieszkania lub miejsce, w którym odbywa się posiedzenie, przed godziną 7 rano (dworzec lub inny środek transportu) lub 8 rano (port lotniczy);
- przybyli na miejsce, gdzie odbywa się posiedzenie po godzinie 9 wieczorem (port lotniczy) lub 10 wieczorem (dworzec lub inny środek transportu).

5. Zwrot kosztów poniesionych przez ekspertów rządowych dokonywany jest przelewem na rachunek, którego posiadaczem jest rząd, jedno z ministerstw krajowych lub organ publiczny, o ile rząd, jedno z ministerstw krajowych lub organ publiczny nie określiły inaczej.

#### Artykuł 7

1. Maksymalna liczba ekspertów zewnętrznych na posiedzenie, niezależnie od tego, czy są oni uprawnieni do zwrotu poniesionych kosztów, to jedna osoba na Stronę z Europy Południowo-Wschodniej i na każde państwo członkowskie UE zaproszona w charakterze eksperta rządowego, a także określona liczba ekspertów z sektora prywatnego równa liczbie ekspertów rządowych.
2. Dyrektor może odstąpić od zasady określonej w ust. 1, w drodze uzasadnionej decyzji, w przypadku wspólnych posiedzeń kilku komitetów lub grup roboczych.

#### Artykuł 8

1. Zlecenie płatnicze jest sporządzane na podstawie wniosku o zwrot, należycie wypełnionego i podpisanego przez eksperta zewnętrznego oraz przez sekretarza posiedzenia, którego zadaniem jest potwierdzenie obecności eksperta zewnętrznego.
2. Eksperti zewnętrzni dostarczają sekretarzowi posiedzenia dokumenty niezbędne do zwrotu kosztów drogą listowną, faksem lub pocztą elektroniczną najpóźniej 30 dni kalendarzowych od daty posiedzenia (liczy się data stempla pocztowego lub data wysłania faksu lub listu elektronicznego).
3. Stały Sekretariat zwraca koszty poniesione przez ekspertów zewnętrznych w terminie 30 dni kalendarzowych.
4. Jeżeli ekspert zewnętrzny nie przedstawi należytego uzasadnienia, zatwierdzonego przez dyrektora w drodze uzasadnionej decyzji, niedopełnienie wymogów określonych w ust. 2 zwalnia Wspólnotę Transportową z obowiązku zwrotu kosztów podróży oraz wypłaty wymienionych dodatków.

#### Artykuł 9

1. Koszty podróży zwraca się w euro, w stosownych przypadkach po kursie wymiany obowiązującym w dniu posiedzenia.
2. Dietę dzienną oraz, w stosownych przypadkach, dodatek na zakwaterowanie zwraca się w euro po stawce zryczałtowanej obowiązującej w dniu posiedzenia.

#### Artykuł 10

Niniejsze zasady stosuje się od dnia następującego po ich przyjęciu.

---

**DECYZJA nr 2020/7 REGIONALNEGO KOMITETU STERUJĄCEGO WSPÓLNOTY  
TRANSPORTOWEJ**

**w sprawie wyznaczenia niezależnego audytora zewnętrznego na potrzeby przeprowadzenia audytu  
rocznego za rok budżetowy 2019 [2023/557]**

REGIONALNY KOMITET STERUJĄCY WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Transportową, w szczególności jego art. 24 ust. 1 i art. 36,

uwzględniając zasady finansowe i procedury audytu mające zastosowanie do Wspólnoty Transportowej, w szczególności ich art. 62 i 63,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

*Artykuł 1*

Wyznacza się Grant Thornton D.O.O. (adres: Kneginje Zorke 2/4, Belgrad) jako niezależnego audytora zewnętrznego na potrzeby przeprowadzenia audytu rocznego za rok budżetowy 2019 Wspólnoty Transportowej.

Sporządzono w Sarajewie dnia 3 września 2020 r.

*W imieniu Regionalnego Komitetu Sterującego  
Przewodniczący*

---



**DECYZJA nr 2020/08 REGIONALNEGO KOMITETU STERUJĄCEGO WSPÓLNOTY  
TRANSPORTOWEJ**  
**w sprawie utworzenia Komitetu Technicznego ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych [2023/  
558]**

REGIONALNY KOMITET STERUJĄCY WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Transportową, w szczególności jego art. 24 ust. 1 i art. 1,

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Niniejszym ustanawia się Komitet Techniczny ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych Wspólnoty Transportowej.

*Artykuł 2*

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Sarajewie dnia 15 grudnia 2020 r.

*W imieniu Regionalnego Komitetu Sterującego  
Przewodniczący*

---

**DECYZJA nr 01/2021 REGIONALNEGO KOMITETU STERUJĄCEGO WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ**

**(po przeprowadzeniu konsultacji pisemnych)**

**w sprawie przyjęcia budżetu Wspólnoty Transportowej na rok 2021 [2023/559]**

REGIONALNY KOMITET STERUJĄCY WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Transportową <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 24 ust. 1 i art. 35,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

*Artykuł 1*

Budżet Wspólnoty Transportowej na rok 2021, dołączony do niniejszej decyzji, zostaje niniejszym przyjęty.

*Artykuł 2*

1. Zgodnie z art. 10 ust. 1 zasad finansowych i procedur audytu mających zastosowanie do Wspólnoty Transportowej, środki przydzielone na daną linię budżetową w budżecie na 2021 r. mogą zostać wykorzystane do celów związanych z przypisaniem do innej linii budżetowej, do maksymalnej łącznej wysokości 10 % środków z poprzedniej linii budżetowej. Nie ma to zastosowania do linii budżetowej dotyczącej zasobów ludzkich.

2. Środki przeniesione w celu pokrycia zobowiązań podpisanych na koniec 2020 r., jak określono w dołączonym budżecie, nie kwalifikują się do wykorzystania, o którym mowa w ust. 1. Nie mogą być one brane pod uwagę przy określaniu maksymalnej kwoty odpowiadającej limitowi 10 %, o którym mowa w tych przepisach.

*Artykuł 3*

Środki, na które nie zaciągnięto zobowiązań do końca lat budżetowych 2019 i 2020, zostają anulowane i zwrócone stronom zgodnie z wartościami procentowymi określonymi w załączniku V do Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową oraz faktycznie wpłaconymi wkładami.

Sporządzono w Sarajewie dnia 28 stycznia 2021 r.

*W imieniu Regionalnego Komitetu Sterującego  
Przewodniczący*

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 278 z 27.10.2017, s. 3.

## BUDŻET WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ NA ROK 2021

| Linia budżetowa  | Kwota (w EUR) |
|--|---------------|
| 1. Stały Sekretariat   |               |
| 1.1. Zasoby ludzkie  | 1 465 706     |
| 1.2. Koszty podróży  | 172 560       |
| 1.3. Koszty biurowe, sprzęt i oprogramowanie   | 353 080       |
| — w tym nowe kredyty   | 303 080       |
| — w tym przeniesione środki budżetowe odpowiadające zobowiązaniom podpisanym na koniec 2020 r., w odniesieniu do których płatności są wymagalne w 2021 r.  | 50 000        |
| 1.4. Inne koszty i usługi, w tym:<br>— usługi zlecane na zewnątrz i inne usługi (audyt, eksponowanie, szkolenie pracowników, opłaty bankowe)<br>— Koszty posiedzeń i konferencji<br>— koszty technologii informacyjnych i komunikacji<br>— koszty rekrutacji personelu | 247 590       |
| 1.5. Analizy, pomoc techniczna na rzecz wspierania wdrażania dorobku prawnego UE i planów działania.   | 530 000       |
| — w tym nowe kredyty   | 400 000       |
| — w tym przeniesione środki budżetowe odpowiadające zobowiązaniom podpisanym na koniec 2020 r., w odniesieniu do których płatności są wymagalne w 2021 r.  | 130 000       |
| 2. Rada Ministerialna  |               |
| 2.1. Koszty posiedzeń i konferencji  | 60 000        |
| 3. Regionalny Komitet Sterujący  |               |
| 3.1. Koszty posiedzeń i konferencji  | 20 950        |
| 4. Komitety techniczne   |               |
| 4.1. Koszty posiedzeń i konferencji  | 99 100        |
| 5. Forum socjalne  |               |
| 5.1. Koszty posiedzeń i konferencji  | 13 300        |
| Rezerwa (ok. 8 % nowych kredytów)  | 217 714       |
| Nowe kredyty ogółem  | 3 000 000     |
| Środki przeniesione z 2020 r. ogółem   | 180 000       |
| Suma całkowita   | 3 180 000     |
| Wkład UE (80 % nowych kredytów)  | 2 400 000     |
| Wkład Stron z Europy Południowo-Wschodniej (20 % nowych kredytów: załącznik V do TWT określa wkłady poszczególnych państw)   | 600 000       |

**DECYZJA nr 2021/02 REGIONALNEGO KOMITETU STERUJĄCEGO WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ**

**w sprawie zasad dotyczących zwrotu kosztów ponoszonych przez osoby spoza Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej zapraszane do udziału w posiedzeniach Wspólnoty Transportowej [2023/560]**

REGIONALNY KOMITET STERUJĄCY WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Transportową, w szczególności jego art. 35,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Niniejszym przyjmuje się zasady dotyczące zwrotu kosztów ponoszonych przez osoby spoza Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej zapraszane do udziału w posiedzeniach Wspólnoty Transportowej, które to zasady określono w załączniku.

Po przyjęciu tych zasad Stały Sekretariat Wspólnoty Transportowej opublikuje je na stronie internetowej Wspólnoty Transportowej.

*Artykuł 2*

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Sarajewie dnia 7 czerwca 2021 r.

*W imieniu Regionalnego Komitetu Sterującego  
Przewodniczący*

---

## ZAŁĄCZNIK

## ZASADY DOTYCZĄCE ZWROTU KOSZTÓW PONOSZONYCH PRZEZ OSOBY SPOZA STAŁEGO SEKRETARIATU WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ ZAPRASZANE DO UDZIAŁU W POSIEDZENIACH WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ

1. Zakres
  - 1.1. Niniejsze zasady mają zastosowanie do osób spoza Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej (zwanego dalej „Stałym Sekretariatem”), które są zapraszane do udziału w którymkolwiek z posiedzeń Wspólnoty Transportowej wymienionych w zasadzie 1.2.
  - 1.2. Posiedzenia objęte niniejszymi zasadami to posiedzenia następujących składów, komitetów i innych forów Wspólnoty Transportowej:
    - a) Rada Ministerialna, Regionalny Komitet Sterujący, komitety techniczne, Forum Socjalne;
    - b) Komitet Budżetowy;
    - c) grupy zadaniowe, grupy koordynacyjne i inne organy robocze ustanowione na mocy decyzji lub konkluzji Rady Ministerialnej i Regionalnego Komitetu Sterującego;
    - d) konferencje, warsztaty i inne fora organizowane przez Stały Sekretariat, dotyczące programu prac Wspólnoty Transportowej;
    - e) inne posiedzenia organizowane w ramach wdrażania Traktatu o Wspólnocie Transportowej (debaty wysokiego szczebla, warsztaty itp.);
    - f) procedury naboru na stanowiska opublikowane przez Wspólnotę Transportową (członkowie komisji selekcyjnych); oraz
    - g) procedury naboru na stanowiska opublikowane przez Wspólnotę Transportową (kandydaci).
  - 1.3. Na podstawie niniejszych zasad do zwrotu kosztów uprawniony jest tylko jeden przedstawiciel na ministerstwo, organ regulacyjny, agencję, podmiot lub innego beneficjenta. W przypadku gdy posiedzenia wymienione w zasadzie 1.2 są organizowane wspólnie, dyrektor Stałego Sekretariatu („dyrektor”) może jednak odstąpić od tej zasady w drodze uzasadnionej decyzji.
  - 1.4. Niniejsze zasady obejmują jedynie zwrot kosztów podróży i zakwaterowania. Uczestnicy nie są uprawnieni do dodatkowych kwot, takich jak dieta dzienna.
2. Koszty podróży
  - 2.1. Wszyscy zaproszeni uczestnicy są uprawnieni do zwrotu kosztów podróży z miejsca określonego w otrzymanym przez nich zaproszeniu (miejsce pracy lub zamieszkania) do miejsca posiedzenia najbardziej odpowiednimi środkami transportu, biorąc pod uwagę daną odległość. Zasadniczo oznacza to podróż koleją w wagonach drugiej klasy z punktu oddalonego od miejsca posiedzenia o mniej niż 400 km (w jedną stronę, biorąc pod uwagę oficjalną odległość określoną dla transportu kolejowego), a z punktu oddalonego o więcej niż 400 km – środkami transportu lotniczego w klasie ekonomicznej.
  - 2.2. Dyrektor dokłada starań, aby zapewnić organizację posiedzeń w sposób umożliwiający uczestnikom skorzystanie z najbardziej ekonomicznych wariantów podróży.
  - 2.3. Koszty podróży są zwracane dopiero po przedstawieniu oryginalnych dokumentów potwierdzających.
  - 2.4. W przypadku gdy transport lotniczy lub kolejowy nie jest dostępny lub nie jest racjonalny pod względem kosztów, zezwala się na podróż autobusem lub samochodem.
  - 2.5. Koszt podróży pojazdem prywatnym zwraca się na podstawie stawki wynoszącej 0,22 EUR/km.
  - 2.6. Koszty przejazdu taksówką zwracane są wyłącznie wówczas, gdy nie jest dostępny transport lokalny.
  - 2.7. Koszty podróży są zwracane do wysokości 700 EUR.

3. Koszty zakwaterowania
  - 3.1. Uczestnicy mają prawo do zwrotu kosztów ich zakwaterowania. Koszty zakwaterowania to koszty ponoszone w związku z noclegiem w miejscu, w którym odbywa się posiedzenie, w przypadku gdy godziny posiedzeń nie odpowiadają godzinom lotów lub przyjazdów/odjazdów pociągów. Koszty zakwaterowania są zwracane do wysokości 120 EUR za nocleg. Liczba noclegów nie może przekraczać liczby dni posiedzenia + 1.
  - 3.2. Pod warunkiem uzyskania uprzedniej zgody dyrektora uczestnicy mogą w drodze wyjątku być uprawnieni do zwrotu kosztów zakwaterowania związanych z dodatkowym noclegiem w miejscu, w którym odbywa się posiedzenie, jeżeli przedłużenie pobytu umożliwiłoby uczestnikowi obniżenie kosztów transportu o kwotę przewyższającą koszty zakwaterowania związane z dodatkowym noclegiem.
  - 3.3. Uczestnicy nie są uprawnieni do zwrotu innych wydatków związanych z pobytem w hotelu, takich jak wydatki związane z internetem, telefonem, fotokopiami, minibarem, śniadaniem niewliczonym w cenę pobytu.
4. Zakup biletów i zakwaterowania
  - 4.1. Co do zasady uczestnicy zaproszeni na jedno z posiedzeń, o których mowa w zasadzie 1.2 lit. a)–e), rezerwują bilety i zakwaterowanie we własnym zakresie. Rezerwacji dokonuje się jak najwcześniej, tak aby można było uzyskać najbardziej ekonomiczną taryfę lub stawkę. Stały Sekretariat rezerwuje podróż lub zakwaterowanie w imieniu zaproszonych uczestników lub wypłaca zaliczki na pokrycie wydatków jedynie w wyjątkowych przypadkach i z zastrzeżeniem zasady 6.
  - 4.2. W przypadku uczestników zaproszonych na posiedzenia, o których mowa w zasadzie 1.2 lit. f) i g), organizacją podróży i zakwaterowania zajmuje się Stały Sekretariat.
5. Procedura zwrotu kosztów
  - 5.1. W celu uzyskania zwrotu kosztów podróży i zakwaterowania uczestnicy składają wniosek o zwrot kosztów („wniosek o zwrot”). Wniosek o zwrot:
    - a) sporządza się na formularzu określonym w dodatku 1;
    - b) przedkłada się w formie elektronicznej Stałemu Sekretariatowi nie później niż 15 dni kalendarzowych od daty przedmiotowego posiedzenia; oraz
    - c) przedkłada się wraz z dołączonym kompletnym zestawem oryginalnych dokumentów potwierdzających, takich jak bilety i faktury lub, w przypadku rezerwacji online, wydruk elektronicznej rezerwacji i kart pokładowych na podróż do miejsca przeznaczenia, stanowiących dowód poniesionych kosztów i wskazujących klasę, w jakiej podróżował pasażer, czas podróży i zapłaconą kwotę.
  - 5.2. Korespondencję dotyczącą zwrotu kosztów przesyła się do Stałego Sekretariatu na adres [finance@transport-community.org](mailto:finance@transport-community.org).
  - 5.3. Zwrotu dokonuje się w euro. Do zwrotu stosuje się kurs wymiany obowiązujący w dniu posiedzenia.
  - 5.4. Zwrotu dokonuje się przelewem bankowym na rachunek bankowy instytucji lub organizacji delegującej uczestnika, korzystając z danych rachunku bankowego przekazanych zgodnie z zasadą 5.5. Jednakże na pisemny wniosek tej instytucji lub organizacji zwrotu kosztów można dokonać na prywatny rachunek bankowy uczestnika.
  - 5.5. Dane rachunku bankowego, które należy przedłożyć do celów zasady 5.4, zawierają następujące informacje dotyczące beneficjenta: nazwa i adres posiadacza rachunku, nazwa banku, numer rachunku bankowego (IBAN) oraz kod Swift (BIC).

6. Zaliczka na poczet kosztów podróży i zakwaterowania
    - 6.1. W wyjątkowych przypadkach instytucja lub organizacja delegująca może złożyć do Stałego Sekretariatu wniosek o zaliczkę na poczet kosztów podróży lub zakwaterowania związanych z udziałem zaproszonego uczestnika w jednym z posiedzeń wymienionych w zasadzie 1.2 lit. a)–e). Takie rozwiązanie obejmuje rezerwację podróży i zakwaterowania przez Stały Sekretariat.
    - 6.2. Wnioski o zaliczkę składa się przy użyciu formularza określonego w dodatku 2 i przesyła się co najmniej 21 dni kalendarzowych przed datą posiedzenia do Stałego Sekretariatu na adres [finance@transport-community.org](mailto:finance@transport-community.org).
    - 6.3. W przypadku gdy wniosek został złożony zgodnie z zasadą 6.2, dyrektor może go uwzględnić. Jeżeli wniosek został złożony z opóźnieniem, dyrektor może go odrzucić.
    - 6.4. Po uwzględnieniu wniosku na podstawie zasady 6.3 i zgodnie z projektem porządku obrad Stały Sekretariat dokonuje rezerwacji podróży i zakwaterowania dla danego uczestnika. Stały Sekretariat wysyła uczestnikowi pocztą elektroniczną potwierdzenie rezerwacji biletu i zakwaterowania.
    - 6.5. Zwracając się o zaliczkę na poczet kosztów podróży, uczestnik zobowiązuje się do udziału w posiedzeniu.
    - 6.6. Jeżeli uczestnik nie jest w stanie uczestniczyć w posiedzeniu z przyczyn, których nie można bezpośrednio przypisać Wspólnocie Transportowej, instytucja lub organizacja delegująca zwraca Stałemu Sekretariatowi koszty poniesione w związku z organizacją podróży (np. koszty zarezerwowanych biletów, w tym opłaty za anulowanie).
  7. Przepisy administracyjne i końcowe
    - 7.1. Za prawidłowe wdrożenie niniejszych zasad odpowiedzialny jest dyrektor.
    - 7.2. Stały Sekretariat przechowuje przez okres pięciu lat zapisy, dokumenty i dowody związane ze zwrotami kosztów na podstawie niniejszych zasad, w tym dokumenty związane z wyjątkowym traktowaniem.
-

## Dodatek 1

## WNIOSEK O ZWROT KOSZTÓW PODRÓŻY

|  |             |              |          |                          |        |       |
|--|-------------|--------------|----------|--------------------------|--------|-------|
| <b>1. INFORMACJE SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE POSIEDZENIA</b>   |             | Miejscowość: |          |                          |        |       |
| Opis posiedzenia:  |             |              |          |                          |        |       |
| Data:  | Liczba dni: |              |          |                          |        |       |
| <b>2. UCZESTNIK</b>  |             |              |          |                          |        |       |
| NAZWISKO:  | IMIĘ:       |              |          |                          |        |       |
| INSTYTUCJA/ORGANIZACJA:  | STANOWISKO: |              |          |                          |        |       |
| PAŃSTWO:   |             |              |          |                          |        |       |
| E-MAIL:  | TEL.:       |              |          |                          |        |       |
| <b>3. INFORMACJE O RACHUNKU BANKOWYM — proszę podać pełny numer IBAN oraz kod SWIFT (BIC)</b>  |             |              |          |                          |        |       |
| NAZWA I ADRES POSIADACZA RACHUNKU (INSTYTUCJA): (w tym polu proszę podać nazwę właściciela/beneficjenta rachunku bankowego)  |             |              |          |                          |        |       |
| NAZWA BANKU  |             |              |          |                          |        |       |
| Numer rachunku   |             |              |          |                          |        |       |
| Numer IBAN   |             |              |          |                          |        |       |
| SWIFT (BIC)  |             |              |          |                          |        |       |
| <b>4. ZAKWATEROWANIE</b>   |             | od dnia:     | do dnia: |                          |        |       |
| DATY POBYTU  |             |              |          |                          |        |       |
| Liczba noclegów hotelowych ogółem (maksymalnie 120 EUR/nocleg)   |             |              |          |                          |        |       |
| Proszę załączyć kopię rachunku za pobyt w hotelu   |             |              |          |                          |        |       |
| <b>5. KOSZTY PODRÓŻY</b>   |             |              |          |                          |        |       |
| Samolot, pociąg, autobus dalekobieżny, lokalny transport publiczny itp.  | Z           | DO           | KLASA    | KWOTA                    | WALUTA | w EUR |
| Trasa podróży  |             |              |          |                          |        |       |
| W razie potrzeby proszę kontynuować w oddzielnym arkuszu. Proszę załączyć kopię dostępnych rachunków/faktur, w tym kart wstępu na pokład samolotu/pociągu/autobusu |             |              |          |                          |        |       |
| <b>SAMOCHÓD</b>  |             | od dnia:     | do dnia: | do dnia: (powrót)        |        |       |
| Załączony dowód przebytej odległości (kopię trasy z Google Maps lub ViaMichelin.com bądź Rome2Rio.com należy przedłożyć w formacie PDF lub JPG)                    |             |              |          | Liczba km w obie strony: |        |       |
|  |             |              |          | EUR ogółem:              |        |       |
| <b>TAKSÓWKA</b> (jeżeli lokalny transport publiczny nie był dostępny) – wymagane są rachunki; konieczne jest dodatkowe uzasadnienie                                |             | Kwota        | Waluta   | w EUR                    |        |       |

**WNOSKOWANA KWOTA OGÓŁEM w EUR:****Inne uwagi:**

Oświadczam, że niniejszy wniosek o zwrot kosztów podróży jest prawdziwym zestawieniem poniesionych przeze mnie kosztów podróży. Nie otrzymałem(-am) i nie otrzymam zwrotu tych kosztów z żadnego innego źródła, ani też nie wliczyłem(-am) żadnych kosztów, które zostały lub mają zostać opłacone bezpośrednio z innego źródła.

Data:

PODPIS UCZESTNIKA:



## Dodatek 2

## WNIOSEK O ZALICZKĘ NA POCZET KOSZTÓW PODRÓŻY

**1. Dane podróżnego – proszę wypełnić WSZYSTKIE pola oznaczone { }**

|  |           |              |
|--|-----------|--------------|
| Nazwisko*:                                       |           |              |
| Imię*:   |           |              |
| Nazwa organizacji/institucji*:                   |           |              |
| Stanowisko:                                      |           |              |
| Numer paszportu* (wymagany do celów rezerwacji): |           |              |
| Numer telefonu kontaktowego:                     |           |              |
| E-mail:  |           |              |
| Tytuł i miejsce posiedzenia:                     |           |              |
| Termin posiedzenia:                              | od dnia:  | do dnia:     |
| Trasa podróży:                                   | Wyjazd z: | Przyjazd do: |

**2. Wniosek o rezerwację – proszę zaznaczyć odpowiednie pole**PODRÓŻ  ZAKWATEROWANIE **WAŻNE INFORMACJE DLA UCZESTNIKÓW:**

- Niniejszy formularz stanowi podstawę do organizacji podróży przez Stały Sekretariat Wspólnoty Transportowej w imieniu osoby podróżującej. Konieczne jest jego zatwierdzenie z wyprzedzeniem przez bezpośredniego przełożonego osoby podróżującej i przesłanie w formie skanu na adres poczty elektronicznej Stałego Sekretariatu: finance@transport-community.org.
- Osoba podróżująca ponosi wyłączną odpowiedzialność za poprawność przedłożonych danych, a także odpowiada w pełni za niekompletne lub błędne dane, które mogą skutkować odwołaniem podróży, niemożnością odbycia podróży, zmianą szczegółów rezerwacji lub dodatkowymi powiązаныmi opłatami.
- Nie zwraca się żadnych dodatkowych kosztów (korzystanie z minibaru w hotelu, opłaty parkingowe, dodatkowe noclegi itp.).
- Osoba podróżująca jest zobowiązana do przechowywania wszystkich kart pokładowych i biletów podróży jako dowodów jej odbycia, a po powrocie jest proszona o przesłanie zeskanowanych kopii na podany powyżej adres e-mail.
- Stały Sekretariat organizuje podróż w ramach dostępnych na rynku ofert podróży i zakwaterowania, które są zgodne z limitami i stawkami określonymi w zasadach dotyczących zwrotu kosztów.
- Niżej podpisany(-a) potwierdza, że jest mu(jej) znana klauzula dotycząca zwrotu kosztów określona w zasadzie 6.6 zasad dotyczących zwrotu kosztów Wspólnoty Transportowej: Jeżeli uczestnik nie jest w stanie uczestniczyć w posiedzeniu z przyczyn, których nie można bezpośrednio przypisać Wspólnocie Transportowej, instytucja lub organizacja delegująca zwraca Stałemu Sekretariatowi koszty poniesione w związku z organizacją podróży (np. koszty zarezerwowanych biletów, w tym opłaty za anulowanie).

Podpis: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_\_

Zgoda szefa instytucji/organizacji delegującej:

\_\_\_\_\_ Data: \_\_\_\_\_

**3. DO UŻYTKU WEWNĘTRZNEGO W STAŁYM SEKRETARIACIE WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ**

|   |  |  |
|---|--|--|
| Szacunkowe koszty (w EUR)                                     |  | <b>Dostępny budżet</b>   |
| Bilet lotniczy / bilet kolejowy / bilet autobusowy / samochód |  | TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/>          |
| Zakwaterowanie  |  | Urzędnik ds. finansowych i księgowych:                             |
| <b>OGÓLEM:</b>  |  | <b>ZGODA DYREKTORA:</b>  |
| Zobowiązanie budżetowe nr:                                    |  | <input type="checkbox"/> Zgoda <input type="checkbox"/> Brak zgody |

**DECYZJA nr 2021/03 REGIONALNEGO KOMITETU STERUJĄCEGO WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ**

**w sprawie zasad dotyczących zwrotu kosztów podróży i relokacji personelu Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej powstałych w związku z podjęciem obowiązków lub zakończeniem służby [2023/561]**

REGIONALNY KOMITET STERUJĄCY WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Transportową, w szczególności jego art. 30 i 35,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

Niniejszym przyjmuje się zasady dotyczące zwrotu kosztów podróży i relokacji personelu Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej powstałych w związku z podjęciem obowiązków lub zakończeniem służby, które to zasady określono w załączniku.

Po przyjęciu tych zasad Stały Sekretariat Wspólnoty Transportowej publikuje je na stronie internetowej Wspólnoty Transportowej.

*Artykuł 2*

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Sarajewie dnia 7 czerwca 2021 r.

*W imieniu Regionalnego Komitetu Sterującego  
Przewodniczący*

---

## ZAŁĄCZNIK

**ZASADY DOTYCZĄCE ZWROTU KOSZTÓW PODRÓŻY I RELOKACJI PERSONELU STAŁEGO SEKRETARIATU WSPÓLNOTY TRANSPORTOWEJ POWSTAŁYCH W ZWIĄZKU Z PODJĘCIEM OBOWIĄZKÓW LUB ZAKOŃCZENIEM SŁUŻBY**

## 1. Zakres

Niniejsze zasady dotyczą:

- a) zwrotu kosztów podróży członków personelu Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej (zwanego dalej „Stalym Sekretariatem”) podlegających regulaminowi pracownikemu Wspólnoty Transportowej („personel”), ich małżonków oraz dzieci pozostających na utrzymaniu w wieku od 2 do 18 lat faktycznie mieszkających w ich gospodarstwie domowym, w związku z podjęciem obowiązków lub zakończeniem służby;
- b) zwrotu kosztów relokacji i przechowywania ponoszonych przez członków personelu w związku z podjęciem obowiązków lub zakończeniem służby; oraz
- c) wypłaty członkom personelu dodatku na zagospodarowanie w związku z podjęciem obowiązków.

## 2. Koszty podróży

## 2.1. Zwracane są następujące koszty podróży:

- a) koszty podróży w związku z podjęciem obowiązków – od miejsca rekrutacji do miejsca zatrudnienia;
- b) koszty podróży w związku z zakończeniem służby – od miejsca zatrudnienia do miejsca pochodzenia, pod warunkiem że przemieszczenie to wiąże się ze zmianą głównego miejsca zamieszkania i następuje w ciągu jednego roku od dnia zakończenia służby.

Środek transportu oznacza zasadniczo podróż koleją w wagonach drugiej klasy na odległość mniejszą niż 400 km (w jedną stronę, biorąc pod uwagę oficjalną odległość określoną dla transportu kolejowego) oraz podróż samolotem w klasie ekonomicznej w przypadku odległości wynoszącej co najmniej 400 km.

## 2.2. Każdy kwalifikujący się podróżny jest uprawniony do otrzymania zwrotu kosztów nadbagażu do 10 kg.

## 2.3. Koszty podróży są zwracane dopiero po przedstawieniu oryginalnych dokumentów potwierdzających.

## 2.4. W przypadku gdy transport lotniczy lub kolejowy nie jest dostępny lub nie jest racjonalny pod względem kosztów, zezwala się na podróż autobusem lub samochodem.

## 2.5. Koszt podróży pojazdem prywatnym zwraca się na podstawie stawki wynoszącej 0,22 EUR/km.

## 2.6. Koszty przejazdu taksówką nie podlegają zwrotowi.

## 3. Koszty relokacji

## 3.1. Koszty poniesione w związku z relokacją mebli i rzeczy osobistych, w tym koszty ubezpieczenia od zwykłego ryzyka (zniszczenia, kradzieży, pożaru itp.), podlegają zwrotowi pod warunkiem uzyskania uprzedniej zgody dyrektora Stałego Sekretariatu Wspólnoty Transportowej („dyrektora”) po:

- a) podjęciu obowiązków, nie później niż w ciągu jednego roku od zakończenia okresu próbnego, w przypadku relokacji z miejsca rekrutacji do miejsca zatrudnienia; koszty poniesione w związku z relokacją mającą miejsce przed podjęciem obowiązków przez członka personelu nie są zwracane;
- b) zakończeniu służby w przypadku relokacji z miejsca zatrudnienia do miejsca pochodzenia lub do miejsca, które nie jest bardziej odległe, pod warunkiem że relokacja następuje w ciągu jednego roku od dnia zakończenia służby.

- 3.2. Podlegające zwrotowi koszty to zryczałtowany dodatek za relokację lub faktycznie poniesione koszty.
- 3.3. Zryczałtowany dodatek za relokację wynosi 30 % podstawowego wynagrodzenia członka personelu, przy czym maksymalny pułap to 1 500 EUR.
- 3.4. Faktycznie poniesione koszty, w tym koszty przechowywania przez okres nieprzekraczający 60 dni oraz ubezpieczenia od zwykłego ryzyka, są zwracane do pułapu 6 000 EUR oraz z uwzględnieniem poniższych limitów objętości, stosownie do przypadku:
  - a) 8 000 kg lub 40 m<sup>3</sup> w przypadku kwalifikujących się członków personelu, którym do miejsca zatrudnienia towarzyszy lub do którego w miejscu zatrudnienia dołącza co najmniej jeden członek rodziny podróżujący na koszt Stałego Sekretariatu;
  - b) 4 000 kg lub 30 m<sup>3</sup> w przypadku kwalifikujących się członków personelu, którym nie towarzyszy żaden członek rodziny podróżujący na koszt Stałego Sekretariatu.
- 3.5. Transport mebli i rzeczy osobistych odbywa się drogą lądową lub morską bądź najbardziej ekonomicznymi środkami określonymi przez dyrektora, z uwzględnieniem kosztów związanych z pakowaniem, umieszczaniem w skrzyniach, przewozem, rozpakowywaniem, wyjmowaniem ze skrzyń i ewentualnymi opłatami celnymi.
- 3.6. Członkowie personelu przedkładają do zatwierdzenia Stałemu Sekretariatowi oferty od co najmniej trzech przedsiębiorstw zajmujących się przeprowadzkami.
4. Dodatek na zagospodarowanie
  - 4.1. Po powołaniu na stanowisko członkowie personelu, którym do miejsca zatrudnienia nie towarzyszy ani do których w miejscu zatrudnienia nie dołącza co najmniej jeden członek rodziny i którzy podróżują na koszt Stałego Sekretariatu, są uprawnieni do otrzymania dodatku na zagospodarowanie w wysokości jednego miesięcznego wynagrodzenia.
  - 4.2. Po powołaniu na stanowisko członkowie personelu, którym do miejsca zatrudnienia towarzyszy lub do których w miejscu zatrudnienia dołącza co najmniej jeden członek rodziny i którzy podróżują na koszt Stałego Sekretariatu, są uprawnieni do otrzymania dodatku na zagospodarowanie w wysokości dwóch miesięcznych wynagrodzeń. Stały Sekretariat wypłaca tę kwotę członkowi personelu w formie jednorazowej kwoty ryczałtowej.
5. Przepisy administracyjne i końcowe
  - 5.1. Członkowie personelu powiadamiają Stały Sekretariat, jeżeli ich koszty podróży i relokacji lub, w stosownych przypadkach, koszty podróży i relokacji członków ich rodzin są częściowo lub całkowicie pokrywane przez stronę trzecią (np. organy rządowe, podmiot zapraszający, pracodawcę małżonka, innego pracodawcę), w którym to przypadku Stały Sekretariat zwraca lub pokrywa jedynie część kosztów niepokrytą przez stronę trzecią.
  - 5.2. Za prawidłowe wdrożenie niniejszych zasad odpowiedzialny jest dyrektor.
  - 5.3. Stały Sekretariat przechowuje przez okres pięciu lat zapisy, dokumenty i dowody dotyczące zwrotu kosztów relokacji i podróży oraz wypłaty dodatków na zagospodarowanie.
  - 5.4. Niniejsze zasady stosuje się od dnia następującego po dniu ich przyjęcia.

- 
- 5.5. Członkowie personelu, którzy podjęli obowiązki przed przyjęciem niniejszych zasad, są uprawnieni do zwrotu kosztów podróży i relokacji oraz do wypłaty dodatku na zagospodarowanie zgodnie z niniejszymi zasadami, po przedstawieniu dokumentacji potwierdzającej rzeczywiście poniesione koszty oraz z uwzględnieniem limitów określonych w zasadach 2–4.
- 5.6. W zależności od zmian cen dyrektor może zaproponować Regionalnemu Komitetowi Sterującemu przegląd niniejszych zasad.
-

## ZMIANY DO PRAKTYCZNYCH PRZEPISÓW WYKONAWCZYCH DO REGULAMINU POSTĘPOWANIA PRZED SĄDEM

SĄD,

uwzględniając art. 224 regulaminu postępowania;

uwzględniając Praktyczne przepisy wykonawcze do regulaminu postępowania przed Sądem;

uwzględniając zmiany do regulaminu postępowania przyjęte przez Sąd w dniu 30 listopada 2022 r. <sup>(1)</sup>;

zważywszy, że nowe przepisy dotyczące pominięcia danych wobec opinii publicznej, a także dotyczące wspólnych rozpraw i wideokonferencji podczas rozpraw uzasadniają uzupełnienie i dostosowanie w związku z tym niektórych punktów praktycznych przepisów wykonawczych;

zważywszy, że ponadto pożądanym jest, by w interesie stron i Sądu poprawić czytelność przepisów dotyczących formalnej prezentacji skargi i wykazu załączników, aby zmniejszyć częstotliwość występowania przypadków, w których należy zwrócić się o usunięcie braków;

zważywszy, że należy doprecyzować sposób wykonywania niektórych zadań przydzielonych sekretariatowi, w szczególności zadań dotyczących prowadzenia rejestru, prowadzenia akt spraw i prawa wglądu do akt sprawy, między innymi z uwagi na zmiany dokonane w okresie kryzysu zdrowotnego;

zważywszy, że cyfryzacja procesu sądowego i wprowadzenie w życie w roku 2022 kwalifikowanego podpisu elektronicznego w odniesieniu do wyroków i postanowień Sądu wiążą się z różnorodnymi skutkami, które należy uwzględnić, w szczególności w odniesieniu do wymogów dotyczących opłat kancelaryjnych i archiwizacji oryginałów orzeczeń sądowych;

PRZYJMUJE NINIEJSZE ZMIANY DO PRAKTYCZNYCH PRZEPISÓW WYKONAWCZYCH DO REGULAMINU POSTĘPOWANIA PRZED SĄDEM:

### Artykuł 1

W Praktycznych przepisach wykonawczych do regulaminu postępowania przed Sądem <sup>(2)</sup> wprowadza się następujące zmiany:

- 1) W pkt 1 słowa „a także nadzór nad pieczęciami Sądu.” zastępuje się słowami „a także nadzór nad pieczęciami Sądu i nad archiwum.”.
- 2) W pkt 10 słowa „Dokonywane są w języku postępowania i zawierają informacje niezbędne dla zidentyfikowania dokumentu, w szczególności datę jego złożenia i wpisu, numer sprawy i rodzaj dokumentu.” zastępuje się słowami „Są one dokonywane w języku postępowania. Zawierają w szczególności datę złożenia i wpisu, numer sprawy i rodzaj dokumentu.”.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 44 z 14.2.2023, s. 8.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 152 z 18.6.2015, s. 1, z późniejszymi zmianami (Dz.U. L 217 z 12.8.2016, s. 78, Dz.U. L 294 z 21.11.2018, s. 23; sprostowanie Dz.U. L 296 z 22.11.2018, s. 40).

- 3) Po pkt 10 dodaje się następujący tekst jako pkt 10a:

„10a Datą złożenia, o której mowa w pkt 10 powyżej, jest stosownie do przypadku: data, o której mowa w art. 5 decyzji Sądu z dnia 11 lipca 2018 r., data, w której sekretariat otrzymał pismo, data, o której mowa w pkt 7 powyżej, lub data, o której mowa w art. 3 tiret drugie decyzji Sądu z dnia 14 września 2016 r. W przypadkach przewidzianych w art. 54 akapit pierwszy statutu datą złożenia, o której mowa w pkt 10 powyżej, jest data złożenia pisma procesowego, za pośrednictwem e-Curia, w sekretariacie Trybunału Sprawiedliwości lub, jeżeli chodzi o złożenie, o którym mowa w art. 147 § 6 regulaminu postępowania, data złożenia pisma w sekretariacie Trybunału Sprawiedliwości.”.

- 4) Punkty 12, 13 i 14 zastępuje się wzmianką „[Tekst skreślony]”.

- 5) W pkt 20 słowa „Sprawa przekazana Sądowi przez Trybunał Sprawiedliwości do ponownego rozpoznania w wyniku uchylecia orzeczenia Sądu lub poddania orzeczenia Sądu szczególnej procedurze kontroli otrzymuje numer” zastępuje się słowami „Sprawa przekazana Sądowi przez Trybunał Sprawiedliwości do ponownego rozpoznania w wyniku uchylecia orzeczenia Sądu otrzymuje numer”.

- 6) Punkt 21 otrzymuje następujące brzmienie:

„21. Numer porządkowy sprawy i strony są wskazywane w pismach procesowych, w korespondencji dotyczącej sprawy, jak również w publikacjach Sądu oraz w dokumentach i informacjach dotyczących sprawy, do których ma dostęp opinia publiczna. W przypadku pominięcia danych na podstawie art. 66 lub 66a regulaminu postępowania wskazanie stron zostaje odpowiednio dostosowane.”.

- 7) Punkty 22 i 23 otrzymują następujące brzmienie:

„22. Akta sprawy zawierają: pisma procesowe, w stosownym przypadku wraz z załącznikami, i wszelkie inne dokumenty brane pod uwagę do celów rozstrzygnięcia sprawy, jak również korespondencję ze stronami i dowody doręczenia. W stosownym przypadku zawierają one również wyciągi z protokołów zgromadzenia izby, protokołów spotkania ze stronami, sprawozdanie na rozprawę, protokół rozprawy i protokół posiedzeń wyznaczonych w celu przeprowadzenia dowodu oraz decyzje wydane i ustalenia poczynione przez sekretariat w tej sprawie.

23. Każdy dokument włączany do akt sprawy jest opatrzony numerem nadanym w rejestrze, o którym mowa w pkt 10a powyżej, i numerem bieżącym. Ponadto pisma procesowe złożone przez strony i ewentualne odpisy tych pism noszą datę złożenia i datę wpisu do rejestru w języku postępowania.”.

- 8) W pkt 28 słowa „Zamknięte akta zawierają kartę przeglądową obejmującą spis wszystkich włączonych do nich dokumentów ze wskazaniem ich numerów oraz kartę tytułową z oznaczeniem numeru porządkowego sprawy, stron i daty zamknięcia sprawy.” zastępuje się słowami „Zamknięte akta zawierają spis wszystkich dokumentów włączonych do akt sprawy i stwierdzenie sekretarza poświadczające kompletność akt sprawy.”.

- 9) Tytuł E.2 otrzymuje następujące brzmienie:

**„E.2. Wgląd do akt sprawy i uzyskanie odpisów akt sprawy”**

- 10) Punkt 30 otrzymuje następujące brzmienie:

„30. Przedstawiciele stron głównych mają prawo wglądu w sekretariacie do akt sprawy, w tym do przedłożonych Sądowi akt administracyjnych.”.

- 11) Punkty 32 i 33 otrzymują następujące brzmienie:

„32. W sprawach połączonych przedstawiciele wszystkich stron mają prawo wglądu do akt spraw, których dotyczy połączenie, z zastrzeżeniem przepisów art. 68 § 4 regulaminu postępowania. Natomiast takie prawo wglądu nie ma zastosowania, jeżeli jest organizowana wspólna rozprawa dla większej liczby spraw zgodnie z art. 106a regulaminu postępowania.

33. Osoby, które złożyły na podstawie art. 147 regulaminu postępowania wnioski o przyznanie pomocy prawnej bez pośrednictwa adwokata lub radcy prawnego, mają prawo wglądu do akt dotyczących pomocy prawnej. Jeżeli do ich reprezentacji zostanie wyznaczony adwokat lub radca prawny, jedynie ten przedstawiciel ma prawo wglądu do tych akt.”

12) Po pkt 36 dodaje się następujący tekst jako pkt 36a i 36b:

„36a. Na wniosek strony sekretarz wydaje odpis dokumentów wchodzących w skład akt sprawy, w stosownym przypadku w wersji niepoufnej, oraz wyciągi z rejestru.

36b. Na wniosek osoby trzeciej sekretarz wydaje odpis wyroków lub postanowień wyłącznie wtedy, gdy orzeczenia te nie są jeszcze publicznie dostępne i nie zawierają poufnych danych, oraz wyciągi z rejestru.”

13) Punkty zawarte w tytule F. otrzymują następujące brzmienie:

„37. Oryginały wyroków i postanowień Sądu są podpisywane kwalifikowanym podpisem elektronicznym. Są one przechowywane w formacie elektronicznym, którego nie można zmodyfikować, w porządku chronologicznym, na specjalnym serwerze przeznaczonym do długoterminowej archiwizacji. Elektroniczną kopię uwierzytelnionej wersji wyroku lub postanowienia drukuje się i włącza się do akt sprawy.

38. [Tekst skreślony]

39. [Tekst skreślony]

40. Podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym postanowienia zawierające sprostowanie wyroku lub postanowienia, wyroki lub postanowienia zawierające wykładnię wyroku lub postanowienia, wyroki wydane w następstwie sprzeciwu od wyroku zaocznego, wyroki i postanowienia wydane wskutek powództwa osoby trzeciej przeciwko prawomocnemu orzeczeniu lub skargi o wznowienie postępowania są przechowywane na specjalnym serwerze przeznaczonym do długoterminowej archiwizacji razem i w nierozłączny sposób, po pierwsze, z danym wyrokiem lub postanowieniem Sądu podpisanym kwalifikowanym podpisem elektronicznym i, po drugie, z podpisanym przez sekretarza dokumentem zawierającym wzmianki wyjaśniające.

40a. Jeżeli wyrok lub postanowienie Sądu zostały podpisane odręcznie, podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym orzeczenie Sądu zawierające sprostowanie lub wykładnię bądź wydane wskutek wznowienia postępowania jest odnotowywane na marginesie danego wyroku lub postanowienia. Odpis uwierzytelnionej wersji orzeczenia podpisanego kwalifikowanym podpisem elektronicznym drukuje się i załącza się do oryginału wyroku lub postanowienia w formacie papierowym.

40b. Jeżeli orzeczenie Sądu podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym doprowadziło do wydania przez Trybunał Sprawiedliwości orzeczenia w postępowaniu odwoławczym, orzeczenie to jest przechowywane w formacie papierowym razem i w nierozłączny sposób, po pierwsze, z daną wersją wyroku lub postanowienia Trybunału Sprawiedliwości przekazaną sekretariatowi Sądu i, po drugie, ze wzmiankami wyjaśniającymi podpisanymi przez sekretarza na marginesie orzeczenia Sądu.

40c. Podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym orzeczenia Sądu, które doprowadziły do wydania przez Trybunał Sprawiedliwości orzeczenia w postępowaniu odwoławczym, są przechowywane na specjalnym serwerze przeznaczonym do długoterminowej archiwizacji razem i w nierozłączny sposób, po pierwsze, z daną wersją wyroku lub postanowienia Trybunału Sprawiedliwości przekazaną sekretariatowi Sądu i, po drugie, z podpisanym przez sekretarza dokumentem zawierającym wzmianki wyjaśniające.”

14) Punkty zawarte w tytule G. i pkt 41 zastępuje się wzmianką „[Tekst skreślony]”.

15) Punkty 45–50 otrzymują następujące brzmienie:

„45. Za wydanie wyciągu z rejestru zgodnie z art. 37 regulaminu postępowania sekretarz pobiera opłatę kancelaryjną w wysokości 15 EUR za wyciąg.

46. Za wydanie stronie na jej wniosek, zgodnie z art. 38 § 1 regulaminu postępowania, odpisu pisma procesowego lub wyciągu z akt sprawy sekretarz pobiera opłatę kancelaryjną w wysokości 40 EUR za każdy wydany dokument.



47. Za wydanie stronie na jej wniosek, zgodnie z art. 38 § 1 lub art. 170 regulaminu postępowania, odpisu postanowienia lub wyroku do celów egzekucji sekretarz pobiera opłatę kancelaryjną w wysokości 50 EUR za odpis.
48. Za wydanie osobie trzeciej na jej wniosek, zgodnie z pkt 36b, odpisu wyroku lub postanowienia sekretarz pobiera opłatę kancelaryjną w wysokości 40 EUR za odpis.
49. [Tekst skreślony]
50. W przypadku powtarzających się naruszeń wymogów regulaminu postępowania lub niniejszych praktycznych przepisów wykonawczych przez stronę lub podmiot wnoszący o dopuszczenie do sprawy w charakterze interwenienta sekretarz pobiera, zgodnie z art. 139 lit. c) regulaminu postępowania, opłatę kancelaryjną w wysokości nieprzekraczającej 7 000 EUR.”.
- 16) W pkt 51 słowa „sekretarz wzywa do ich zapłaty stronę, która powinna je pokryć.” zastępuje się słowami „sekretarz wzywa do ich zapłaty dłużnika, który powinien je pokryć.”.
- 17) W pkt 53 słowa „sekretarz wzywa do ich zapłaty stronę lub osobę trzecią, która powinna je pokryć.” zastępuje się słowami „sekretarz wzywa do ich zapłaty dłużnika, który powinien je pokryć.”.
- 18) Tytuł C. i punkty zawarte w tym tytule otrzymują następujące brzmienie:

**„C. Pominięcie danych wobec opinii publicznej**

71. [Tekst skreślony]
72. Wniosek o pominięcie danych na podstawie art. 66 lub art. 66a regulaminu postępowania składa się w odrębnym piśmie. Wniosek ten wskazuje dokładnie objęte nim dane. Wniosek o pominięcie danych, o którym mowa w art. 66a regulaminu postępowania, zawiera uzasadnienie.
73. Dla zachowania skuteczności pominięcia danych, o których mowa w art. 66 i 66a regulaminu postępowania, zaleca się złożenie wniosku o pominięcie danych z chwilą złożenia pisma procesowego zawierającego przedmiotowe dane. Skuteczność (effet utile) pominięcia danych jest bowiem zagrożona, jeżeli dane zostały już rozpowszechnione w Internecie.”.
- 19) Tytuł D. i punkty zawarte w tym tytule zostają zastąpione wzmianką „[Tekst skreślony]”.
- 20) W pkt 81 słowa „(d) przy użyciu ciągłej numeracji stron pisma w porządku rosnącym.” zastępuje się słowami „(d) przy użyciu ciągłej numeracji stron (np. strony 1–50).”.
- 21) Po pkt 81 dodaje się następujący tekst jako pkt 81a:

„81a. Przypis służy przede wszystkim do podania odnośników do dokumentów przytoczonych w skardze w piśmie procesowym. Nie służy on natomiast do szerszego przedstawiania podniesionych zarzutów lub argumentów.”.

- 22) W pkt 82 zdanie „Wykaz załączników umieszcza się na końcu pisma procesowego” zastępuje się zdaniem „Wykaz załączników umieszcza się na końcu pisma procesowego przy użyciu lub bez użycia numeracji stron.”.

- 23) Punkt 83 otrzymuje następujące brzmienie:

„83. Dla każdego załącznika wykaz załączników zawiera:

- a) numer załącznika (przy użyciu litery i liczby: np. załącznik A.1, A.2 itd. dla załączników do skargi; załącznik B.1, B.2 itd. dla załączników do odpowiedzi na skargę lub odpowiedzi na odwołanie; załącznik C.1, C.2 itd. dla załączników do repliki; załącznik D.1, D.2 itd. dla załączników do dupliki);
- b) zwięzły opis załącznika (np. »pismo«, z podaniem daty, autora i adresata);

- c) wskazanie początku i końca każdego załącznika zgodnie z ciągłą numeracją stron załączników (np. strony 43–49 załączników);
- d) wskazanie numeru ustępu pisma procesowego, w którym dany załącznik jest wymieniony po raz pierwszy i z którego wynika potrzeba jego przedstawienia.”.

24) Punkty 85–87 otrzymują następujące brzmienie:

„85. Jako załączniki do pisma procesowego można przedstawiać wyłącznie dokumenty wspomniane w tekście pisma procesowego i wymienione w wykazie załączników, niezbędne do udowodnienia lub zilustrowania treści pisma.

86. Załączniki do pisma procesowego redaguje się w taki sposób, by ułatwić elektroniczne przeglądanie dokumentów przez Sąd oraz by uniknąć jakiegokolwiek możliwości pomyłki. W tym celu muszą zatem zostać spełnione następujące wymogi:

- a) każdy załącznik jest numerowany zgodnie z pkt 83 lit. a) powyżej;
- b) zaleca się poprzedzenie załącznika odrębną stroną tytułową;
- c) załączniki do pisma procesowego są ponumerowane w sposób ciągły (np. 1–152), począwszy od pierwszej strony pierwszego załącznika (nie wykazu załączników), wraz ze stronami tytułowymi i ewentualnymi załącznikami do załączników;
- d) załączniki powinny być łatwo czytelne.

87. Przy powoływaniu się na przedstawiony załącznik należy wskazać jego numer, podany w wykazie załączników, oraz pismo procesowe, z którym złożono załącznik (np. załącznik A.1 do skargi).”.

25) Punkty 92–94 otrzymują następujące brzmienie:

„92. Sekretarz odmawia wpisania do rejestru i włączenia do akt sprawy – w całości lub w części – pism procesowych i, w stosownym przypadku, materiałów nieprzewidzianych w regulaminie postępowania. W przypadku wątpliwości sekretarz zwraca się do prezesa o rozstrzygnięcie.

93. Z wyjątkiem przypadków wyraźnie przewidzianych w regulaminie postępowania oraz z zastrzeżeniem art. 46 § 2 regulaminu postępowania i pkt 100 poniżej sekretarz odmawia wpisania do rejestru i włączenia do akt sprawy pism procesowych lub materiałów sporządzonych w języku innym niż język postępowania.

94. Jeżeli strona kwestionuje odmowę wpisania przez sekretarza do rejestru i włączenia do akt sprawy – w całości lub w części – pisma procesowego lub materiału, sekretarz zwraca się do prezesa o rozstrzygnięcie, czy dane pismo lub materiał należy dopuścić.”.

26) Punkty 98 i 99 zastępuje się wzmianką „[Tekst skreślony]”.

27) W pkt 101 zdanie „Niezastosowanie się do wezwania do usunięcia braków może skutkować odrzuceniem skargi ze względu na jej niedopuszczalność zgodnie z art. 78 § 6, art. 177 § 6 i art. 194 § 5 regulaminu postępowania.” zastępuje się słowami „Niezastosowanie się do wezwania do usunięcia braków może skutkować odrzuceniem skargi ze względu na jej niedopuszczalność zgodnie z art. 78 § 6 i art. 177 § 6 regulaminu postępowania.”.

28) Po pkt 104 dodaje się następujący tekst jako pkt 104a:

„104a. Wykazu załączników i ewentualnego spisu treści nie bierze się pod uwagę przy określaniu maksymalnej liczby stron pisma procesowego.”.

29) Tytuł „**A.1. Skargi bezpośrednie**” zastępuje się tytułem „**A.1. Skargi bezpośrednie (inne niż skargi dotyczące spraw z zakresu własności intelektualnej)**”.

30) Tytuł „**B.1. Skargi bezpośrednie**” zastępuje się tytułem „**B.1. Skargi bezpośrednie (inne niż skargi dotyczące spraw z zakresu własności intelektualnej)**”.

- 31) W pkt 116 słowa „należy złożyć dokumenty, o których mowa w art. 51 §§ 2 i 3” zastępuje się słowami „należy złożyć – w razie potrzeby – dokumenty, o których mowa w art. 51 §§ 2 i 3,”.
- 32) Punkt 117 zastępuje się wzmianką „[Tekst skreślony]”.
- 33) W pkt 119 tekst występujący po ostatnim tiret „– zostało przekazane za pośrednictwem poczty elektronicznej, jako zwykły plik elektroniczny sformatowany w programie do edycji tekstów, na adres: GC.Registry@curia.europa.eu, ze wskazaniem sprawy, do której się odnosi.” zastępuje się tekstem „– zostało przekazane za pośrednictwem e-Curia jednocześnie z wniesieniem skargi, ze wskazaniem sprawy, do której się odnosi.”.
- 34) Punkt 122 otrzymuje następujące brzmienie:
- „W celu ułatwienia przygotowania skargi z formalnego punktu widzenia zachęca się przedstawicieli stron do zapoznania się z dokumentem „Wykaz kontrolny – Skarga” i z orientacyjnym modelem skargi, dostępnymi na stronie internetowej Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.”.
- 35) W pkt 127 słowa „Punkty 116 i 117 powyżej stosuje się” zastępuje się słowami „Punkt 116 powyżej stosuje się”.
- 36) W pkt 134 słowa „Punkty 113–115, 117 i 120–122 powyżej” zastępuje się słowami „Punkty 113–115 i 120–122 powyżej”.
- 37) W pkt 138 słowa „Punkty 117, 125 i 126 powyżej” zastępuje się słowami „Punkty 125 i 126 powyżej”.
- 38) Punkt 144 otrzymuje następujące brzmienie:
- „144. Sekretariat wzywa strony na rozprawę co najmniej miesiąc przed jej terminem, z zastrzeżeniem sytuacji, w których okoliczności uzasadniają wezwanie ich w krótszych terminach. Jeżeli Sąd zdecyduje o zorganizowaniu wspólnej rozprawy dla większej liczby spraw na podstawie art. 106a regulaminu postępowania, w wezwaniu na rozprawę określa się w szczególności sprawę, których dotyczy ta rozprawa.”.
- 39) Po pkt 147 dodaje się następujący tekst jako pkt 147a:
- „147a. Jeżeli Sąd zdecyduje o zorganizowaniu wspólnej rozprawy dla większej liczby spraw na podstawie art. 106a regulaminu postępowania, zwięzłe sprawozdanie na rozprawę sporządzone w języku postępowania w każdej z przedmiotowych spraw doręcza się wszystkim innym stronom wezwanym na tę rozprawę.”.
- 40) Po pkt 152 dodaje się następujący tekst jako pkt 152a:
- „152a. Jeżeli strona zamierza wystąpić o odstępstwo od systemu językowego na podstawie art. 45 ust. 1 lit. c) lub d) regulaminu postępowania w celu stosowania podczas rozprawy języka innego niż język postępowania, jej wniosek powinien zostać złożony w możliwie najkrótszym czasie po wezwaniu.”.
- 41) W pkt 162 słowa „Każda strona główna dysponuje 15 minutami na wystąpienie, a każdy interwenient – 10 minutami (w sprawach połączonych każda ze stron głównych dysponuje 15 minutami na każdą ze spraw, a każdy interwenient dysponuje 10 minutami na każdą ze spraw),” zastępuje się słowami „Każda strona główna dysponuje 15 minutami na wystąpienie, a każdy interwenient – 10 minutami (na rozprawie w sprawach połączonych lub na wspólnej rozprawie dla większej liczby spraw każda ze stron głównych dysponuje 15 minutami na każdą ze spraw, a każdy interwenient dysponuje 10 minutami na każdą ze spraw),”.
- 42) Punkt 165 otrzymuje następujące brzmienie:
- „165. Jeżeli więcej niż jedna strona broni przed Sądem tej samej tezy (może mieć to miejsce w przypadku interwencji, w sprawach połączonych lub w sprawach wykazujących podobieństwa uzasadniające przeprowadzenie wspólnej rozprawy), przedstawiciele stron wzywa się do dokonania przed rozprawą uzgodnień w celu uniknięcia w wystąpieniach wszelkich powtórzeń. Przedstawiciele danych stron zajmują stanowisko tylko w imieniu stron, które reprezentują, i zapewniają przestrzeganie art. 84 regulaminu postępowania określającego warunki, w jakich można podnieść nowy zarzut w toku postępowania przed Sądem.”.

43) Punkt 167 otrzymuje następujące brzmienie:

„167. Zgodnie z art. 85 § 3 regulaminu postępowania w wyjątkowych przypadkach strony główne mogą przedstawiać nowe dowody na rozprawie. W takiej sytuacji zaleca się zaopatrzenie się w wystarczającą liczbę egzemplarzy (w tym, w stosownym przypadku, w wersji jawnej dla interwenientów). Pozostałe strony przedstawiają swoje stanowisko w przedmiocie dopuszczalności i treści tych dowodów.”.

44) Po pkt 167 dodaje się nowy tytuł:

## **„Ca.    Udział w rozprawie w formie wideokonferencji**

### **Ca. 1.   Wniosek o zastosowanie wideokonferencji**

167a. Jeżeli przedstawiciel strony nie może wziąć fizycznego udziału w rozprawie, na którą został wezwany, ze względów zdrowotnych (np. z powodu indywidualnej niemożności o charakterze medycznym lub niemożności wynikającej z ograniczeń w podróżowaniu związanych z epidemią), względów bezpieczeństwa lub innych poważnych powodów (np. strajku w sektorze transportu lotniczego), przedstawiciel danej strony składa w odrębnym piśmie uzasadniony wniosek w celu umożliwienia mu udziału w rozprawie w formie wideokonferencji.

167b. Aby Sąd mógł skutecznie rozpatrzyć wniosek, składa się go, gdy tylko wiadoma będzie przyczyna niemożności udziału, i powinien on zawierać:

- dokładne i udokumentowane wskazanie charakteru podniesionej niemożności,
- dane wyznaczonej osoby, z którą w stosownym przypadku będą mogły zostać przeprowadzone przed rozprawą testy techniczne i testy w zakresie tłumaczenia ustnego,
- w stosownym przypadku numer porządkowy ostatniej sprawy, w której przedstawiciel uczestniczył w rozprawie w formie wideokonferencji przed Sądem lub przed Trybunałem Sprawiedliwości.

167c. Wnioski o zastosowanie wideokonferencji są doręczane pozostałym stronom w sprawie.

167d. Sekretarz informuje stronę, która złożyła wniosek o zastosowanie wideokonferencji, oraz pozostałe strony w sprawie o decyzji w przedmiocie wniosku podjętej przez prezesa izby.

167e. Jeżeli decyzja ta jest pozytywna, służby techniczne Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej kontaktują się z wyznaczoną osobą, której dane przekazał uprzednio przedstawiciel w swoim wniosku, w celu zorganizowania możliwie najszybciej testów technicznych i testów w zakresie tłumaczenia ustnego, w których musi bezwzględnie uczestniczyć przedstawiciel.

167f. Jeżeli testy okażą się pomyślne, rozprawa może zostać faktycznie zorganizowana w formie wideokonferencji, o czym informuje się strony. Jeżeli testy nie okażą się pomyślne, strony informuje się o konsekwencjach co do utrzymania lub odroczenia rozprawy.

### **Ca. 2.   Warunki techniczne**

167 g. Zastosowanie wideokonferencji do celów rozpraw wymaga wysokiej jakości dźwięku i obrazu oraz całkowitej stabilności połączenia, które ocenia się podczas testu przed przeprowadzeniem rozprawy. W związku z tym należy spełnić następujące wstępne wymagania techniczne:

- dozwolone są jedynie połączenia wykorzystujące protokoły komunikacyjne H.323 i SIP. Standardy H.323 i SIP są protokołami używanymi konkretnie do ustanawiania połączeń wideokonferencyjnych i zapewniają stabilność i optymalne bezpieczeństwo połączeń,
- nie jest dozwolone korzystanie z platformy oprogramowania lub z jakiegokolwiek innego systemu posiadającego oparte wyłącznie na aplikacji informatycznej,
- nie są dozwolone połączenia za pośrednictwem urządzeń mobilnych typu laptop, tablety lub smartfon.

- 167h. Jeżeli przedstawiciel bierze udział w rozprawie w formie wideokonferencji, może on używać wyłącznie języka, w którym jest on uprawniony do występowania na podstawie przepisów proceduralnych i może mieć dostęp – bez uszczerbku dla przyszłych zmian – jedynie do tłumaczenia ustnego na ten język.

### Ca. 3. Zalecenia praktyczne dla przedstawicieli prezentujących wystąpienia na wideokonferencji

- 167i. Zalecenia praktyczne dla przedstawicieli zabierających głos podczas wideokonferencji znajdują się na stronie internetowej Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.”.

- 45) W pkt 168 słowa „poczta elektroniczną (interpret@curia.europa.eu)” zastępuje się słowami „poczta elektroniczną (interpretation@curia.europa.eu)”.

- 46) Po pkt 172 dodaje się następujący tekst jako pkt 172a:

„172a. Jeżeli zostaje zorganizowana wspólna rozprawa dla większej liczby spraw zgodnie z art. 106a regulaminu postępowania, protokół o treści identycznej dla wszystkich przedmiotowych spraw zostaje włączony do akt każdej ze spraw w języku postępowania sprawy.”.

- 47) Po pkt 184 dodaje się następujący tekst jako pkt 184a:

„184a. Interwenient nie może złożyć wniosku o zachowanie poufności w odniesieniu do pozostałych stron postępowania.”.

- 48) Punkt 225 otrzymuje następujące brzmienie:

„225. Wniosek o zawieszenie wykonania aktu lub o zastosowanie innych środków tymczasowych określa w pierwszej kolejności przedmiot sporu i, w sposób jasny i zwięzły, stanowiące podstawę skargi głównej zarzuty co do okoliczności faktycznych i co do prawa, które uprawdopodobniają jej zasadność (fumus boni iuris). W drugiej kolejności wniosek ten wskazuje dokładnie wnioskowany środek lub wnioskowane środki. W trzeciej kolejności wniosek wskazuje w uzasadniony i udokumentowany sposób okoliczności niecierpiące zwłoki.”.

- 49) Po pkt 225 dodaje się następujący tekst jako pkt 225a:

„225a. Zgodnie z art. 156 § 4 zdanie drugie regulaminu postępowania wnioski o zastosowanie środków tymczasowych zawiera wszystkie dostępne dowody i wnioski dowodowe mające na celu uzasadnienie zastosowania środków tymczasowych. Sędzia właściwy do orzekania w przedmiocie środków tymczasowych powinien zatem dysponować konkretnymi i precyzyjnymi wskazówkami popartymi szczegółowymi i – w razie potrzeby – poświadczonymi dowodami z dokumentów lub wnioskami dowodowymi, które świadczą o sytuacji, w jakiej znajduje się strona domagająca się zastosowania środków tymczasowych, i pozwalają ocenić konsekwencje, jakie prawdopodobnie wynikłyby z braku wnioskowanych środków.”.

- 50) Punkt 227 otrzymuje następujące brzmienie:

„227. Aby wniosek o zastosowanie środków tymczasowych mógł zostać pilnie rozpatrzony, maksymalna liczba jego stron nie może co do zasady przekraczać 25 stron, przy czym uwzględnia się dziedzinę i okoliczności sprawy.”.

- 51) W załączniku 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) w części wprowadzającej słowa „zgodnie z art. 78 § 6, art. 177 § 6 i art. 194 § 5 regulaminu postępowania.” zastępuje się słowami „zgodnie z art. 78 § 6 i art. 177 § 6 regulaminu postępowania.”;

b) tytuł pierwszej kolumny „Skargi bezpośrednie” otrzymuje następujące brzmienie „Skargi bezpośrednie (inne niż sprawy z zakresu własności intelektualnej)”;

c) tekst lit. a) w kolumnach pierwszej i drugiej zastępuje się następującym tekstem:

„a) załączenie dokumentu (o którym mowa w art. 51 § 2 regulaminu postępowania), chyba że taki dokument został już złożony w celu utworzenia konta dostępu do e-Curia (art. 51 § 2 regulaminu postępowania)”;

- d) w lit. b) słowa figurujące w kolumnach pierwszej i drugiej „aktualnego dowodu posiadania osobowości prawnej” zastępuje się słowami „dowodu posiadania osobowości prawnej”;
- e) w lit. g) słowa figurujące w kolumnie drugiej „oraz wskazanych przez nie adresów do doręczeń” zastępuje się słowami „oraz wskazanych przez nie adresów do doręczeń, jeżeli jest to uzasadnione okolicznościami”.
- 52) W załączniku 2 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w lit. a) słowa „[art. 21 akapit pierwszy statutu; art. 76 lit. a), art. 177 § 1 lit. a) i art. 194 § 1 lit. a) regulaminu postępowania]” zastępuje się słowami „[art. 21 akapit pierwszy statutu; art. 76 lit. a) i art. 177 § 1 lit. a) regulaminu postępowania]”;
- b) w lit. b) słowa „[art. 76 lit. b), art. 177 § 1 lit. b) i art. 194 § 1 lit. b) regulaminu postępowania]” zastępuje się słowami „[art. 76 lit. b) i art. 177 § 1 lit. b) regulaminu postępowania]”;
- c) w lit. h) słowa „[pkt 86 lit. d) niniejszych praktycznych przepisów wykonawczych]” zastępuje się słowami „[pkt 86 lit. c) niniejszych praktycznych przepisów wykonawczych]”.
- 53) W załączniku 3 wprowadza się następujące zmiany:
- a) tekst zawarty w lit. a) zastępuje się następującym tekstem: „załączenie dokumentu, o którym mowa w art. 51 § 2 regulaminu postępowania, w odniesieniu do każdego kolejnego adwokata lub radcy prawnego, chyba że taki dokument został już złożony w celu utworzenia konta dostępu do e-Curia (art. 51 § 2 regulaminu postępowania)”;
- b) w lit. c) słowa „(art. 46 § 2 regulaminu postępowania; pkt 99 niniejszych praktycznych przepisów wykonawczych)” zastępuje się słowami „(art. 46 § 2 regulaminu postępowania)”.

#### Artykuł 2

Niniejsze zmiany do Praktycznych przepisów wykonawczych regulaminu postępowania przed Sądem zostają opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Wchodzą one w życie w dniu 1 kwietnia 2023 r.

Sporządzono w Luksemburgu dnia 1 lutego 2023 r.

Sekretarz  
E. COULON

Prezes  
M. VAN DER WOUDE

---

## SPROSTOWANIA

**Sprostowanie do decyzji Rady (WPZiB) 2023/387 z dnia 20 lutego 2023 r. w sprawie wsparcia globalnego mechanizmu raportowania w zakresie nielegalnej broni konwencjonalnej i amunicji do tego rodzaju broni w celu zmniejszenia ryzyka ich przenikania i nielegalnego transferu („iTrace V”)**

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 53 z dnia 21 lutego 2023 r.)

Strona 21, art. 2 ust. 2:

*zamiast:* „2. Szczegóły techniczne realizacji projektu, o którym mowa w art. 1, powierza się spółce Conflict Armament Research Ltd. (zwanej dalej »CAR«).”

*powinno być:* „2. Szczegóły techniczne realizacji projektu, o którym mowa w art. 1, powierza się spółce Conflict Armament Research (zwanej dalej »CAR«).”

---





ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)  
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)