



Obsah

II Nelegislatívne akty

NARIADENIA

- ★ **Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/543 z 9. marca 2023, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 686/2012, pokiaľ ide o pridelenie hodnotenia účinných látok, ktorých povolenie sa skončí medzi 31. januárom 2029 a 1. októbrom 2035, členským štátom na účely jeho obnovenia ⁽¹⁾** 1

SMERNICE

- ★ **Delegovaná smernica Komisie (EÚ) 2023/544 zo 16. decembra 2022, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES, pokiaľ ide o výnimky na používanie olova v hliníkových zliatinách na účely obrábania, v zliatinách medi a v určitých batériách ⁽¹⁾** 5

ROZHODNUTIA

- ★ **Rozhodnutie Rady (EÚ) 2023/545 zo 7. marca 2023, ktorým sa vymenúvajú traja členovia a dvaja náhradníci Výboru regiónov navrhnutí Spolkovou republikou Nemecko** 12
- ★ **Rozhodnutie Rady (EÚ) 2023/546 zo 7. marca 2023, ktorým sa vymenúva jeden člen a dvaja náhradníci Výboru regiónov navrhnutí Slovinskou republikou** 14
- ★ **Rozhodnutie Rady (EÚ) 2023/547 zo 7. marca 2023, ktorým sa vymenúva jeden člen Výboru regiónov navrhnutý Talianskou republikou** 16
- ★ **Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2023/548 zo 6. marca 2023, ktorým sa v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 528/2012 neudeľuje autorizácia Únie pre skupinu biocídnych výrobkov „UL Hydrogen Peroxide Family 1“ [oznámené pod číslom C(2023) 1372]** 17

⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

★ Rozhodnutie Európskej centrálnej banky (EÚ) 2023/549 zo 6. marca 2023 o prístupe k niektorým údajom TARGET a ich používaní a o zrušení rozhodnutia ECB/2010/9 (ECB/2023/3)	19
--	----

ODPORÚČANIA

★ Odporúčanie Komisie (EÚ) 2023/550 z 8. marca 2023 týkajúce sa národných programov na podporu plánovania udržateľnej mestskej mobility [oznámené pod číslom C(2023) 1524]	23
--	----

ROKOVACIE PORIADKY

★ Rozhodnutie č. 2019/1 regionálneho riadiaceho výboru Dopravného spoločenstva (po písomnej konzultácii) o prijatí rozpočtu Dopravného spoločenstva na rok 2019 [2023/551]	34
★ Rozhodnutie regionálneho riadiaceho výboru Dopravného spoločenstva č. 2019/2 (po písomnej konzultácii s členmi regionálneho riadiaceho výboru) o riaditeľovi stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva [2023/552]	36
★ Rozhodnutie regionálneho riadiaceho výboru Dopravného spoločenstva č. 2019/3 [2023/553] z 5. júna 2019 o:	37
★ Rozhodnutie regionálneho riadiaceho výboru Dopravného spoločenstva č. 2020/2 (po konzultácii s členmi regionálneho riadiaceho výboru) o riaditeľovi stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva [2023/554]	38
★ Rozhodnutie č. 2020/3 regionálneho riadiaceho výboru Dopravného spoločenstva (po konzultácii s členmi regionálneho riadiaceho výboru) o zástupkyňi riaditeľa stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva [2023/555]	39
★ Rozhodnutie č. 2020/05 regionálneho riadiaceho výboru Dopravného spoločenstva o pravidlách náhrady výdavkov vzniknutých osobám, ktoré nespádajú pod stály sekretariát Dopravného spoločenstva a sú prizvané na zasadnutia ako experti [2023/556]	40
★ Rozhodnutie regionálneho riadiaceho výboru Dopravného spoločenstva č. 2020/7 o určení nezávislého externého audítora na vykonávanie ročného auditu za rozpočtový rok 2019 [2023/557]	44
★ Rozhodnutie regionálneho riadiaceho výboru Dopravného spoločenstva č. 2020/08 o vytvorení Technického výboru pre prepravu nebezpečného tovaru [2023/558]	45
★ Rozhodnutie č. 01/2021 regionálneho riadiaceho výboru Dopravného spoločenstva (po písomnej konzultácii) o prijatí rozpočtu Dopravného spoločenstva na rok 2021 [2023/559]	46
★ Rozhodnutie Regionálneho Riadiaceho Výboru Dopravného Spoločenstva č. 2021/02 o pravidlách náhrady výdavkov vzniknutých osobám z prostredia mimo stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva, ktoré boli prizvané na zasadnutia Dopravného spoločenstva [2023/560]	48

★ Rozhodnutie č. 2021/03 regionálneho riadiaceho výboru Dopravného spoločenstva o pravidlách náhrady výdavkov zamestnancov stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva na cesty a sťahovanie pri nástupe do pracovného pomeru a pri jeho skončení [2023/561]	54
★ Zmeny praktických vykonávacích ustanovení rokovacieho poriadku Všeobecného súdu	58

Korigendá

★ Korigendum k rozhodnutiu Rady (SZBP) 2023/387 z 20. februára 2023 na podporu celosvetového mechanizmu nahlasovania nedovolených konvenčných zbraní a ich munície s cieľom znížiť riziko ich odkláňania a nedovoleného transferu („iTrace V“) (Ú. v. EÚ L 53, 21.2.2023).....	67
--	----

II

(Nelegislatívne akty)

NARIADENIA

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2023/543

z 9. marca 2023,

ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 686/2012, pokiaľ ide o pridelenie hodnotenia účinných látok, ktorých povolenie sa skončí medzi 31. januárom 2029 a 1. októbrom 2035, členským štátom na účely jeho obnovenia

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2009 z 21. októbra 2009 o uvádzaní prípravkov na ochranu rastlín na trh a o zrušení smerníc Rady 79/117/EHS a 91/414/EHS ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 19,

keďže:

- (1) Vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) č. 686/2012 ⁽²⁾ sa spravodajskému a spoluspravodajskému členskému štátu na účely obnovenia prideliť hodnotenie účinných látok sprav. Keďže hodnotenie účinných látok, ktorých povolenie sa skončí medzi 31. januárom 2029 a 1. októbrom 2035, ešte nebolo pridelené žiadnemu členskému štátu ani spoluspravodajskému členskému štátu, je vhodné ho prideliť.
- (2) Uvedené pridelenie by sa malo uskutočniť tak, aby sa zaistila rovnováha medzi členskými štátmi, pokiaľ ide o rozdelenie povinností a práce.
- (3) Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 686/2012 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.
- (4) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Stáleho výboru pre rastliny, zvieratá, potraviny a krmivá,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 686/2012 sa mení v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 309, 24.11.2009, s. 1.

⁽²⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 686/2012 z 26. júla 2012, ktorým sa členským štátom na účely postupu obnovenia prideliť hodnotenie účinných látok (Ú. v. EÚ L 200, 27.7.2012, s. 5).

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 9. marca 2023

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA

Do prílohy k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) č. 686/2012 sa dopĺňa táto časť E:

„ČASŤ E

Prideľovanie hodnotení účinných látok, ktorých povolenie sa skončí medzi 31. januárom 2029 a 1. októbrom 2035

Účinná látka	Spravodajský členský štát	Spoluspravodajský členský štát
1-metylcyklopropén	DE	EL
2,4-D	DE	EL
2,4-DB	EL	IE
ABE-IT 56	FR	PT
acetamiprid	DE	ES
acibenzolar-S-metyl	ES	BE
<i>Ampelomyces quisqualis</i> , kmeň AQ10	SE	NL
<i>Bacillus amyloliquefaciens</i> , kmeň FZB24	DE	AT
<i>Bacillus subtilis</i> , kmeň IAB/BS03	ES	AT
<i>Beauveria bassiana</i> , kmeň 203	DK	NL
<i>Beauveria bassiana</i> , kmeň IMI389521	SE	NL
<i>Beauveria bassiana</i> , kmeň PPRI 5339	SE	NL
kyselina benzoová	HU	CZ
karféntrazón-etyl	FR	DE
karvón	IT	NL
cerevisan	ES	DE
<i>Clonostachys rosea</i> , kmeň J1446	HU	AT
<i>Coniothyrium minitans</i> , kmeň CON/M/91-08	AT	EE
COS-OGA	FR	HR
cyhalofop-butyl	CZ	BE
cypermetrín	CZ	DE
dimeténamid-p	BE	DE
etofumezát	AT	FI
fénhexamid	BE	CZ
fosforečnan železitý	PL	DK
difosforečnan železitý	CZ	FR
flzasulfurón	ES	PL
florasulám	CZ	FR
flórpyrauxifén-benzyl	FR	IT
flutianil	DE	EL
foramsulfurón	FR	SK
forchlórfenurón	ES	BE

jodosulfurón	BE	FR
iprovalikarb	SE	LV
<i>Isaria fumosorosea</i> , kmeň Apopka 97	NL	AT
izoxaflutol	SE	BE
laminarín	EL	FR
lavandulyl-senecioát	SE	NL
hydrazid kyseliny maleínovej	SI	IT
mefentriflukonazol	ES	FR
mezosulfurón	PL	SE
mezotrión	NL	SK
metalaxyl-M	DE	EL
mierny izolát VC1 vírusu mozaiky pepina	FR	DE
mierny izolát VX1 vírusu mozaiky pepina	FR	DE
<i>Pasteuria nishizawae</i> Pn1	NL	DK
kmeň CH2 izolát 1906 vírusu mozaiky pepina	FI	BE
petoxamid	AT	FR
<i>Phlebiopsis gigantea</i> , kmeň FOC PG 410.3	EE	FI
<i>Phlebiopsis gigantea</i> , kmeň VRA 1835	EE	FI
<i>Phlebiopsis gigantea</i> , kmeň VRA 1984	EE	FI
pikolinafén	LT	IT
propoxykarbazón	SE	BE
pyraflufén-etyl	DE	FR
pyridát	AT	DE
pyriproxifén	ES	BE
<i>Saccharomyces cerevisiae</i> , kmeň LAS02	EL	AT
siltiofam	NL	IE
hydrogenuhličitan sodný	AT	FR
sulfosulfurón	IE	SE
tiabendazol	NO	ES
tifensulfurón-metyl	FR	DK
tolklofos-metyl	FI	SE
tribenurón	FR	SE
<i>Trichoderma atroviride</i> , kmeň SC1	SI	NL
trifloxystrobín	HR	DE
<i>Verticillium albo-atrum</i> , kmeň WCS850	NL	SE
zoxamid	BE	PL“

SMERNICE

DELEGOVANÁ SMERNICA KOMISIE (EÚ) 2023/544

zo 16. decembra 2022,

ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES, pokiaľ ide o výnimky na používanie olova v hliníkových zliatinách na účely obrábania, v zliatinách medi a v určitých batériách

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES z 18. septembra 2000 o vozidlách po dobe životnosti ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 4 ods. 2 písm. b),

keďže:

- (1) Podľa článku 4 ods. 2 písm. a) smernice 2000/53/ES majú členské štáty zabezpečiť, aby materiály a súčiastky vozidiel, ktoré sa dodali na trh po 1. júli 2003, neobsahovali olovo, ortuť, kadmium ani šesťmocný chróm.
- (2) V prílohe II k smernici 2000/53/ES sa uvádzajú materiály a súčiastky vozidiel, ktoré sú zo zákazu podľa jej článku 4 ods. 2 písm. a) vyňaté.
- (3) Komisia z hľadiska technického a vedeckého pokroku posúdila výnimku uvedenú v položke 2c)i) prílohy II k smernici 2000/53/ES týkajúcu sa hliníkových zliatin na účely obrábania. Toto posúdenie viedlo k záveru, že síce sú k dispozícii vhodné alternatívy, ale že na nahradenie používania olova vo všetkých materiáloch a súčiastkach, na ktoré sa vzťahuje táto výnimka, je potrebné prechodné obdobie. Používanie olova v príslušných materiáloch a súčiastkach vrátane olova v tvárnenom hliníku by sa mohlo postupne ukončiť do konca roku 2027. Preto je vhodné stanoviť dátum skončenia platnosti uvedenej výnimky.
- (4) Komisia z hľadiska technického a vedeckého pokroku posúdila výnimku uvedenú v položke 3 prílohy II k smernici 2000/53/ES týkajúcu sa zliatin medi. Toto posúdenie viedlo k záveru, že k používaniu olova v materiáloch a súčiastkach, na ktoré sa vzťahuje táto výnimka, ešte stále nie sú k dispozícii vhodné alternatívy. Vzhľadom na pokrok dosiahnutý pri vývoji náhrad za olovo v príslušných materiáloch a súčiastkach je vhodné stanoviť nový dátum preskúmania tejto výnimky.
- (5) Komisia z hľadiska technického a vedeckého pokroku posúdila výnimku uvedenú v položke 5b) prílohy II k smernici 2000/53/ES týkajúcu sa olova na použitie v batériách v prípadoch, ktoré nie sú zahrnuté v položke 5a) uvedenej prílohy, ktorá sa týka batérií vo vysokonapäťových systémoch. Toto posúdenie viedlo k záveru, že používaniu olova v batériách v prípadoch, ktoré nie sú zahrnuté v položke 5a) prílohy II k smernici 2000/53/ES, sa možno pri niektorých použitíach vyhnúť, nie však pri batériách používaných v 12 V aplikáciách. Na to, aby bol regulačný rámec, ktorý sa uplatňuje na batérie, a to aj na tie, na ktoré sa nevzťahuje výnimka stanovená v položke 5a) prílohy II k smernici 2000/53/ES a ktoré sa nepoužívajú v 12 V aplikáciách, konzistentný, je vhodné stanoviť namiesto jednej položky 5b) dve samostatné položky 5b)i) a 5b)ii).

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 269, 21.10.2000, s. 34.

- (6) V položke 5b)i) by sa mala stanoviť výnimka na používanie olova v batériách používaných v 12 V aplikáciách a na používanie olova v batériách používaných v 24 V aplikáciách vo vozidlách na špeciálne účely podľa vymedzenia v článku 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 ^(?). Vzhľadom na pokrok dosiahnutý pri vývoji náhrad za olovo používané v takýchto batériách je vhodné stanoviť dátum preskúmania uvedených výnimiek.
- (7) V položke 5b)ii) by sa mala stanoviť výnimka na používanie olova v batériách na iné použitia, ktoré nie sú zahrnuté v položke 5a) a položke 5b)i) prílohy II k smernici 2000/53/ES. Na základe posúdenia sa dospelo k záveru, že vzhľadom na pokrok dosiahnutý pri vývoji náhrad za olovo používané v batériách používaných v takýchto aplikáciách sa používaniu batérií s obsahom olova v takýchto prípadoch dá vyhnúť. Preto je vhodné stanoviť dátum skončenia platnosti uvedenej výnimky, čím sa umožní postupné ukončenie používania olova v príslušných batériách.
- (8) Smernica 2000/53/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Príloha II k smernici 2000/53/ES sa nahrádza znením uvedeným v prílohe k tejto smernici.

Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 1. júna 2023. Komisii bezodkladne oznámia znenie uvedených ustanovení.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátneho práva, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli 16. decembra 2022

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

^(?) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

PRÍLOHA

„PRÍLOHA II

Materiály a súčiastky vyňaté z ustanovení článku 4 ods. 2 písm. a)

Dovolená je maximálna hodnota koncentrácie látok do 0,1 hm. % v homogénnom materiáli v prípade olova, šesťmocného chrómu a ortuti a do 0,01 hm. % v homogénnom materiáli v prípade kadmia.

Náhradné súčiastky dodané na trh po 1. júli 2003 a používané vo vozidlách dodaných na trh pred 1. júlom 2003 s výnimkou vyvažovacích závaží na kolesá, uhlíkových kief pre elektrické motory a brzdových obložení sú z ustanovení článku 4 ods. 2 písm. a) smernice 2000/53/ES vyňaté.

Materiály a súčiastky	Rozsah pôsobnosti a dátum skončenia platnosti výnimky	Označenie alebo identifikovateľnosť v súlade s článkom 4 ods. 2 písm. b) bodom iv)
<i>Olovo ako legujúci prvok</i>		
1a). Oceľ na účely obrábania a súčiastky z ocele galvanizovanej ponorením do roztaveného kovu, s obsahom olova do 0,35 hm. %		
1b). Nepretržite galvanizované oceľové plechy s obsahom olova do 0,35 hm. %	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2016 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	
2a). Hliník na účely obrábania s obsahom olova do 2 hm. %	ako náhradné súčiastky do vozidiel dodaných na trh pred 1. júlom 2005	
2b). Hliník s obsahom olova do 1,5 hm. %	ako náhradné súčiastky do vozidiel dodaných na trh pred 1. júlom 2008	
2c)i). Hliníkové zliatiny na účely obrábania s obsahom olova do 0,4 hm. %	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2028 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	
2c)ii). Hliníkové zliatiny neuvedené v položke 2c)i) s obsahom olova do 0,4 hm. % ⁽²⁾	⁽¹⁾	
3. Zliatiny medi s obsahom olova do 4 hm. %	⁽³⁾	
4a). Ložiskové panvy a puzdrá	ako náhradné súčiastky do vozidiel dodaných na trh pred 1. júlom 2008	
4b). Ložiskové panvy a puzdrá v motoroch, prevodových systémoch a kompresoroch klimatizačných systémov	ako náhradné súčiastky do vozidiel dodaných na trh pred 1. júlom 2011	
<i>Olovo a zličeniny olova v súčiastkach</i>		
5a). Olovo v batériách používaných vo vysokonapäťových systémoch ⁽⁴⁾ , ktoré sa používajú iba na pohon vozidiel kategórií M1 a N1	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2019 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	X

5b)i). Olovo v batériách: 1. používaných v 12 V aplikáciách; 2. používaných v 24 V aplikáciách vo vozidlách na špeciálne účely podľa vymedzenia v článku 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 ⁽¹⁾	(²)	X
5b)ii). Olovo v batériách používaných v aplikáciách neuvedených v položke 5a) alebo položke 5b)i)	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2024 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	X
6. Tlmiče kmitov	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2016 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	X
7a). Vulkanizačné čidlá a stabilizátory pre elastoméry pri použití v brzdových hadiciach, palivových hadiciach, ventilačných hadiciach, elastomérových/kovových častiach karosérií a pre armatúry motorov	ako náhradné súčiastky do vozidiel dodaných na trh pred 1. júlom 2005	
7b). Vulkanizačné čidlá a stabilizátory pre elastoméry pri použití v brzdových hadiciach, palivových hadiciach, ventilačných hadiciach, elastomérových/kovových častiach karosérií a pre armatúry motorov, s obsahom olova do 0,5 hm. %	ako náhradné súčiastky do vozidiel dodaných na trh pred 1. júlom 2006	
7c). Tmeliace čidlá pre elastoméry pri použití v hnačích systémoch, s obsahom olova do 0,5 hm. %	ako náhradné súčiastky do vozidiel dodaných na trh pred 1. júlom 2009	
8a). Olovo vo zvaroch na pripevnenie elektrických a elektronických súčiastok k elektronickým panelom plošných spojov a olovo použité v povrchových úpravách na koncovkách iných súčiastok než elektrolytické hliníkové kondenzátory, na kontaktných kolíkoch a na elektronických paneloch plošných spojov	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2016 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	X (²)
8b). Olovo vo zvaroch v iných elektrických aplikáciách než zvaroch na elektronických paneloch plošných spojov alebo na skle	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2011 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	X (²)
8c). Olovo použité v povrchových úpravách na koncovkách elektrolytických hliníkových kondenzátorov	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2013 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	X (²)
8d). Olovo použité vo zvaroch na skle v meračoch prietokového množstva vzduchu	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2015 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	X (²)
8e). Olovo v spájkach s vysokou teplotou tavenia (t. j. zliatiny olova s obsahom olova aspoň 85 hm. %)	(¹)	X (²)

(¹) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

8f)i). Olovo v systémoch vtláčacích pin konektorov	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2017 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	X ⁽⁵⁾
8f)ii). Olovo v systémoch vtláčacích pin konektorov iných ako spojovacia časť konektorov káblových zväzkov vozidla	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2024 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	X ⁽⁵⁾
8g)i). Olovo v spájkach na zostavenie stabilného elektrického spojenia medzi polovodičovým čipom a nosičom v rámci súprav integrovaných obvodov s lícnyim čipom (Flip Chip)	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. októbrom 2022 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	X ⁽⁵⁾
8g)ii). Olovo v spájkach na zostavenie stabilného elektrického spojenia medzi polovodičovým čipom a nosičom v rámci súprav integrovaného obvodu s lícnyim čipom (Flip Chip), ak toto elektrické spojenie obsahuje jednu z týchto súčastí: 1. technologický uzol polovodiča 90 nm alebo viac; 2. jednotlivý čip s plochou 300 mm ² alebo viac v ktoromkoľvek technologickom uzle polovodiča; 3. zostavy s vrstvenými čipmi s plochou čipu 300 mm ² alebo viac, alebo kremíkové vložky s plochou 300 mm ² alebo viac	⁽¹⁾ Vozidlá s typovým schválením udeleným od 1. októbra 2022 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	X ⁽⁵⁾
8 h). Olovo v zvaroch na pripevnenie výmenníkov tepla k chladiču v zostavách silových polovodičov s čipom vo veľkosti aspoň 1 cm ² plochy projekcie a s menovitou hustotou prúdu aspoň 1 A na mm ² plochy kremíkového čipu	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2016 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	X ⁽⁵⁾
8i). Olovo vo zvaroch pri elektrickom glazovaní na skle s výnimkou zvarov na vrstvenom skle	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2016 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	X ⁽⁵⁾
8j). Olovo vo zvaroch na spájkovanie na vrstvenom skle	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2020 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	X ⁽⁵⁾
8k). Spájkovanie v aplikáciách ohrievania použitím ohrievacieho prúdu s minimálnou intenzitou 0,5 A pre príslušný spoj na jednotlivé tabule vrstveného skla s maximálnou hrúbkou steny 2,1 mm. Táto výnimka sa nevzťahuje na spájkovanie kontaktov integrovaných do medziľahlého polyméru	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2024 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	X ⁽⁵⁾
9. Sedlá ventilov	ako náhradné súčiastky pre typy motorov vyvinuté pred 1. júlom 2003	

<p>10a). Elektrické a elektronické súčiastky, ktoré obsahujú olovo v skle alebo keramike, v sklenej alebo keramickej hmote, v sklokeramickej hmote, v sklokeramickej hmote. Táto výnimka sa nevzťahuje na používanie olova:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) v skle v žiarovkách a zapalovacích sviečkach; ii) v dielektrických keramických materiáloch súčiastok uvedených v položkách 10b), 10c) a 10d). 		X ⁽⁶⁾ (pre iné súčiastky než piezoelektrické súčiastky v motoroch)
<p>10b). Olovo v dielektrických keramických materiáloch na báze zmesného oxidu olova, titánu a zirkónia v kondenzátoroch, ktoré sú súčasťou integrovaných obvodov alebo diskretných polovodičov</p>		
<p>10c). Olovo v dielektrických keramických materiáloch kondenzátorov s menovitým napätím menej ako 125 V striedavého prúdu alebo 250 V jednosmerného prúdu</p>	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2016 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	
<p>10d). Olovo v dielektrických keramických materiáloch kondenzátorov kompenzujúcich teplotné odchýlky senzorov ultrazvukových sonarových systémov</p>	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2017 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	
<p>11. Pyrotechnické iniciátory</p>	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. júlom 2006 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	
<p>12. Termoelektrické materiály s obsahom olova v automobilových elektrických aplikáciách na znižovanie emisií CO₂ rekuperáciou odpadového tepla z výfukov</p>	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2019 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	X
<i>Šesťmocný chróm</i>		
<p>13a). Ochranné vrstvy proti korózii</p>	ako náhradné súčiastky do vozidiel dodaných na trh pred 1. júlom 2007	
<p>13b). Ochranné vrstvy proti korózii používané v matcových a skrutkových zostavách na použitie na karosériách</p>	ako náhradné súčiastky do vozidiel dodaných na trh pred 1. júlom 2008	
<p>14. Šesťmocný chróm ako protikorózne činidlo v chladiarenských systémoch z uhlíkovej ocele v absorpčných chladničkách do 0,75 hmotnostného percenta v chladiacom roztoku:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) určených na úplnú alebo čiastočnú prevádzku s elektrickým ohrievačom s priemerným užitočným elektrickým príkonom < 75 W za stálych prevádzkových podmienok; b) určených na úplnú alebo čiastočnú prevádzku s elektrickým ohrievačom s priemerným užitočným elektrickým príkonom ≥ 75 W za stálych prevádzkových podmienok; c) určených na úplnú prevádzku s neelektrickým ohrievačom. 	V prípade a): vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2020 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel V prípade b): vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. januárom 2026 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	X

Ortuť

15a). Výbojky na použitie v svetlometoch	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. júlom 2012 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	X
15b). Žiarivky používané na osvetlenie prístrojového panelu	vozidlá s typovým schválením udeleným pred 1. júlom 2012 a náhradné súčiastky do týchto vozidiel	X

Kadmium

16. Batérie do elektrických vozidiel	ako náhradné súčiastky do vozidiel dodaných na trh pred 31. decembrom 2008	
--------------------------------------	--	--

Poznámky k tabuľke:

- (¹) Táto výnimka sa preskúma v roku 2024.
- (²) Vztahuje sa na zliatiny hliníka, do ktorých sa olovo zámerné nepridáva, ale je v nich obsiahnuté z dôvodu použitia recyklovaného hliníka.
- (³) Táto výnimka sa preskúma v roku 2025.
- (⁴) Systémy, ktoré majú napätie viac ako 75 V jednosmerného prúdu, ako sa stanovuje v článku 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/35/EÚ z 26. februára 2014 o harmonizácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa sprístupnenia elektrického zariadenia určeného na používanie v rámci určitých limitov napätia na trhu (Ú. v. EÚ L 96, 29.3.2014, s. 357).
- (⁵) Demontáž, ak je v korelácii s položkou 10a) prekročená priemerná hodnota 60 gramov na vozidlo. Na účely tejto poznámky sa neprihliada na elektronické zariadenia, ktoré nenamontoval výrobca pri sériovej výrobe.
- (⁶) Demontáž, ak je v korelácii s položkami 8a) až 8k) prekročená priemerná hodnota 60 gramov na vozidlo. Na účely tejto poznámky sa neprihliada na elektronické zariadenia, ktoré nenamontoval výrobca pri sériovej výrobe.“

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE RADY (EÚ) 2023/545

zo 7. marca 2023,

ktorým sa vymenúvajú traja členovia a dvaja náhradníci Výboru regiónov navrhnutí Spolkovou republikou Nemecko

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 305,

so zreteľom na rozhodnutie Rady (EÚ) 2019/852 z 21. mája 2019, ktorým sa určuje zloženie Výboru regiónov ⁽¹⁾,

so zreteľom na návrh nemeckej vlády,

keďže:

- (1) Podľa článku 300 ods. 3 zmluvy sa Výbor regiónov skladá zo zástupcov regionálnych a miestnych územných celkov, ktorí buď vykonávajú volenú funkciu regionálneho alebo miestneho územného celku, alebo sú politicky zodpovední volenému zhromaždeniu.
- (2) Rada prijala 10. decembra 2019 rozhodnutie (EÚ) 2019/2157 ⁽²⁾, ktorým sa vymenúvajú členovia a náhradníci Výboru regiónov na obdobie od 26. januára 2020 do 25. januára 2025. Rada prijala 25. novembra 2021 rozhodnutie (EÚ) 2021/2112 ⁽³⁾, ktorým sa vymenúva náhradník Výboru regiónov navrhnutý Spolkovou republikou Nemecko.
- (3) V dôsledku skončenia vnútroštátneho mandátu, na základe ktorého bola pani Birgit HONÉOVÁ navrhnutá na vymenovanie, a v dôsledku odstúpenia pána Franza RIEGERA a pána Bernda Clausa VOBA sa uvoľnili tri miesta členov Výboru regiónov.
- (4) V dôsledku skončenia vnútroštátnych mandátov, na základe ktorých boli pán Claus Christian CLAUSSEN a pán Clemens LAMMERSKITTEN navrhnutí na vymenovanie, sa uvoľnili dve miesta náhradníkov Výboru regiónov.
- (5) Nemecká vláda navrhla týchto zástupcov regionálnych územných celkov, ktorí vykonávajú volenú funkciu regionálneho územného celku alebo ktorí sú politicky zodpovední volenému zhromaždeniu, za členov Výboru regiónov na zvyšný čas súčasného funkčného obdobia, ktoré trvá do 25. januára 2025: Pán Alex DOROW, *Mitglied des Bayerischen Landtags* (poslanec krajinárskeho snemu spolkovej krajiny Bavorsko), pani Erika VON KALBENOVÁ, *Mitglied des Schleswig-Holsteinischen Landtages* (poslankyňa krajinárskeho snemu spolkovej krajiny Šlezvicko-Holštajnsko), a pán Matthias WUNDERLING-WEILBIER, *Staatssekretär für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung, Niedersächsisches Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung* (štátny tajomník pre spolkové a európske záležitosti a regionálny rozvoj, Ministerstvo pre spolkové a európske záležitosti a regionálny rozvoj spolkovej krajiny Dolné Sasko).

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 139, 27.5.2019, s. 13.

⁽²⁾ Rozhodnutie Rady (EÚ) 2019/2157 z 10. decembra 2019, ktorým sa vymenúvajú členovia a náhradníci Výboru regiónov na obdobie od 26. januára 2020 do 25. januára 2025 (Ú. v. EÚ L 327, 17.12.2019, s. 78).

⁽³⁾ Rozhodnutie Rady (EÚ) 2021/2112 z 25. novembra 2021, ktorým sa vymenúva náhradník Výboru regiónov navrhnutý Spolkovou republikou Nemecko (Ú. v. EÚ L 429, 1.12.2021, s. 151).

- (6) Nemecká vláda navrhla týchto zástupcov regionálnych alebo miestnych územných celkov, ktorí vykonávajú volenú funkciu miestneho územného celku alebo ktorí sú politicky zodpovední volenému zhromaždeniu, za náhradníkov Výboru regiónov na zvyšný čas súčasného funkčného obdobia, ktoré trvá do 25. januára 2025: pani Anna KEBSCHULLOVÁ, *Landrätin des Landkreises Osnabrück* (krajinská radkyňa okresu Osnabrück), a pán Werner SCHWARZ, *Minister für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz des Landes Schleswig-Holstein* (minister pre poľnohospodárstvo, vidiecke oblasti, európske záležitosti a ochranu spotrebiteľa spolkovej krajiny Šlezvicko-Holštajnsko),

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Títo zástupcovia regionálnych alebo miestnych územných celkov, ktorí vykonávajú volenú funkciu alebo ktorí sú politicky zodpovední volenému zhromaždeniu, sa vymenúvajú do Výboru regiónov na zvyšný čas súčasného funkčného obdobia, ktoré trvá do 25. januára 2025:

a) za členov:

- pán Alex DOROW, *Mitglied des Bayerischen Landtags* (poslanec krajinského snemu spolkovej krajiny Bavorsko),
- pani Erika VON KALBEN, *Mitglied des Schleswig-Holsteinischen Landtages* (poslankyňa krajinského snemu spolkovej krajiny Šlezvicko-Holštajnsko),
- pán Matthias WUNDERLING-WEILBIER, *Staatssekretär für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung, Niedersächsisches Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung* (štátny tajomník pre spolkové a európske záležitosti a regionálny rozvoj, Ministerstvo pre spolkové a európske záležitosti a regionálny rozvoj spolkovej krajiny Dolné Sasko),

a

b) za náhradníkov:

- pani Anna KEBSCHULL, *Landrätin des Landkreises Osnabrück* (krajinská radkyňa okresu Osnabrück),
- pán Werner SCHWARZ, *Minister für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz des Landes Schleswig-Holstein* (minister pre poľnohospodárstvo, vidiecke oblasti, európske záležitosti a ochranu spotrebiteľa spolkovej krajiny Šlezvicko-Holštajnsko).

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom jeho prijatia.

V Bruseli 7. marca 2023

Za Radu
predsedníčka
L. EDHOLM

ROZHODNUTIE RADY (EÚ) 2023/546

zo 7. marca 2023,

ktorým sa vymenúva jeden člen a dvaja náhradníci Výboru regiónov navrhnutí Slovinskou republikou

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 305,

so zreteľom na rozhodnutie Rady (EÚ) 2019/852 z 21. mája 2019, ktorým sa určuje zloženie Výboru regiónov ⁽¹⁾,

so zreteľom na návrh slovinskej vlády,

keďže:

- (1) Podľa článku 300 ods. 3 zmluvy sa Výbor regiónov skladá zo zástupcov regionálnych a miestnych územných celkov, ktorí buď vykonávajú volenú funkciu regionálneho alebo miestneho územného celku, alebo sú politicky zodpovední volenému zhromaždeniu.
- (2) Rada prijala 10. decembra 2019 rozhodnutie (EÚ) 2019/2157 ⁽²⁾, ktorým sa vymenúvajú členovia a náhradníci Výboru regiónov na obdobie od 26. januára 2020 do 25. januára 2025.
- (3) V dôsledku skončenia vnútroštátneho mandátu, na základe ktorého bola pani Jasna GABRIČOVÁ navrhnutá na vymenovanie, sa uvoľnilo jedno miesto člena Výboru regiónov.
- (4) V dôsledku vymenovania pani Tine RADINJAOVEJ a pána Tomaža ROŽENA za členov Výboru regiónov rozhodnutím Rady (EÚ) 2022/1678 ⁽³⁾ sa uvoľnili dve miesta náhradníkov.
- (5) Slovinská vláda na základe iného volebného mandátu navrhla pani Jasnu GABRIČOVÚ, zástupkyňu miestneho územného celku, ktorá vykonáva volenú funkciu miestneho územného celku, *članica občinskega sveta, Občina Trbovlje* (členka obecného zastupiteľstva, obec Trbovlje), za členku Výboru regiónov na zvyšný čas súčasného funkčného obdobia, ktoré trvá do 25. januára 2025.
- (6) Slovinská vláda navrhla týchto zástupcov miestnych územných celkov, ktorí vykonávajú volenú funkciu miestneho územného celku, za náhradníkov Výboru regiónov na zvyšný čas súčasného funkčného obdobia, ktoré trvá do 25. januára 2025: pán Marko DIACI, *župan, Občina Šentjur* (starosta, obec Šentjur), a pán Nejc SMOLE, *župan, Občina Medvode* (starosta, obec Medvode),

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Títo zástupcovia miestnych územných celkov, ktorí vykonávajú volenú funkciu, sa vymenúvajú do Výboru regiónov na zvyšný čas súčasného funkčného obdobia, ktoré trvá do 25. januára 2025:

a) za člena:

- pani Jasna GABRIČ, *članica občinskega sveta, Občina Trbovlje* (členka obecného zastupiteľstva, obec Trbovlje) (zmena mandátu),

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 139, 27.5.2019, s. 13.

⁽²⁾ Rozhodnutie Rady (EÚ) 2019/2157 z 10. decembra 2019, ktorým sa vymenúvajú členovia a náhradníci Výboru regiónov na obdobie od 26. januára 2020 do 25. januára 2025 (Ú. v. EÚ L 327, 17.12.2019, s. 78).

⁽³⁾ Rozhodnutie Rady (EÚ) 2022/1678 z 26. septembra 2022, ktorým sa vymenúvajú dvaja členovia Výboru regiónov navrhnutí Slovinskou republikou (Ú. v. EÚ L 252, 30.9.2022, s. 70).

a

b) za náhradníkov:

- pán Marko DIACI, župan, *Občina Šentjur* (starosta, obec Šentjur),
- pán Nejc SMOLE, župan, *Občina Medvode* (starosta, obec Medvode).

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom jeho prijatia.

V Bruseli 7. marca 2023

Za Radu
predsedníčka
L. EDHOLM

ROZHODNUTIE RADY (EÚ) 2023/547**zo 7. marca 2023,****ktorým sa vymenúva jeden člen Výboru regiónov navrhnutý Talianskou republikou**

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 305,

so zreteľom na rozhodnutie Rady (EÚ) 2019/852 z 21. mája 2019, ktorým sa určuje zloženie Výboru regiónov ⁽¹⁾,

so zreteľom na návrh talianskej vlády,

keďže:

- (1) Podľa článku 300 ods. 3 zmluvy sa Výbor regiónov skladá zo zástupcov regionálnych a miestnych územných celkov, ktorí buď vykonávajú volenú funkciu regionálneho alebo miestneho územného celku, alebo sú politicky zodpovední volenému zhromaždeniu.
- (2) Rada prijala 20. januára 2020 rozhodnutie (EÚ) 2020/102 ⁽²⁾, ktorým sa vymenúvajú členovia a náhradníci Výboru regiónov na obdobie od 26. januára 2020 do 25. januára 2025.
- (3) V dôsledku skončenia vnútroštátneho mandátu, na základe ktorého bol pán Nicola IRTO navrhnutý na vymenovanie, sa uvoľnilo jedno miesto člena Výboru regiónov.
- (4) Talianska vláda navrhla pána Antonia MAZZEA, zástupcu regionálneho územného celku, ktorý vykonáva volenú funkciu regionálneho územného celku, *Presidente del Consiglio regionale e Consigliere della Regione Toscana* (predseda regionálneho zastupiteľstva Toskánska), za člena Výboru regiónov na zvyšný čas súčasného funkčného obdobia, ktoré trvá do 25. januára 2025,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pán Antonio MAZZEO, zástupca regionálneho územného celku, ktorý vykonáva volenú funkciu, *Presidente del Consiglio regionale e Consigliere della Regione Toscana* (predseda regionálneho zastupiteľstva Toskánska), sa týmto vymenúva za člena Výboru regiónov na zvyšný čas súčasného funkčného obdobia, ktoré trvá do 25. januára 2025.

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom jeho prijatia.

V Bruseli 7. marca 2023

Za Radu
predsedníčka
L. EDHOLM

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 139, 27.5.2019, s. 13.

⁽²⁾ Rozhodnutie Rady (EÚ) 2020/102 z 20. januára 2020, ktorým sa vymenúvajú členovia a náhradníci Výboru regiónov na obdobie od 26. januára 2020 do 25. januára 2025 (Ú. v. EÚ L 20, 24.1.2020, s. 2).

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2023/548

zo 6. marca 2023,

ktorým sa v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 528/2012 neudeľuje autorizácia Únie pre skupinu biocídnych výrobkov „UL Hydrogen Peroxide Family 1“

[oznámené pod číslom C(2023) 1372]

(Iba holandské znenie je autentické)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 528/2012 z 22. mája 2012 o sprístupňovaní biocídnych výrobkov na trhu a ich používaní ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 44 ods. 5 prvý pododsek,

keďže:

- (1) Spoločnosť Unilever Europe BV predložila 27. januára 2017 v súlade s článkom 43 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 528/2012 Európskej chemickej agentúre (ďalej len „agentúra“) žiadosť o autorizáciu Únie pre skupinu biocídnych výrobkov s názvom „UL Hydrogen Peroxide Family 1“, ktoré patria medzi výrobky typu 2 opísané v prílohe V k uvedenému nariadeniu, a poskytla písomné potvrdenie o súhlase príslušného orgánu Nemecka s vyhodnotením tejto žiadosti. Žiadosť bola zaregistrovaná v registri pre biocídne výrobky pod číslom BC-MS029571-20.
- (2) „UL Hydrogen Peroxide Family 1“ obsahuje peroxid vodíka ako účinnú látku, ktorá je zaradená do zoznamu schválených účinných látok Únie podľa článku 9 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 528/2012 pre výrobky typu 2.
- (3) Hodnotiaci príslušný orgán predložil 20. decembra 2021 v súlade s článkom 44 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 528/2012 hodnotiacu správu a závery svojho hodnotenia agentúre.
- (4) V súlade s článkom 44 ods. 1 druhým pododsekom nariadenia (EÚ) č. 528/2012 umožnil hodnotiaci príslušný orgán 25. októbra 2021 spoločnosti Unilever Europe BV predložiť písomné pripomienky k hodnotiacej správe a záverom hodnotenia. Spoločnosť Unilever Europe BV zaslala 23. novembra 2021 svoje pripomienky hodnotiacemu príslušnému orgánu. Počas prípravy stanoviska agentúry k uvedenej hodnotiacej správe došlo k jej aktualizácii hodnotiacim príslušným orgánom a spoločnosť Unilever Europe BV dostala 13. mája 2022 príležitosť predložiť pripomienky k aktualizovanej verzii hodnotiacej správy a k návrhu stanoviska agentúry pred prijatím konečného stanoviska Výborom agentúry pre biocídne výrobky 15. júna 2022. Spoločnosť Unilever Europe BV v tejto súvislosti nepredložila žiadne pripomienky.
- (5) Agentúra predložila Komisii 5. júla 2022 stanovisko ⁽²⁾ ku skupine biocídnych výrobkov „UL Hydrogen Peroxide Family 1“ v súlade s článkom 44 ods. 3 nariadenia (EÚ) č. 528/2012.
- (6) V stanovisku dospela k záveru, že „UL Hydrogen Peroxide Family 1“ je skupina biocídnych výrobkov v zmysle článku 3 ods. 1 písm. s) nariadenia (EÚ) č. 528/2012, ale nespĺňa podmienky stanovené v článku 19 ods. 1 písm. b) bode iii), písm. b) bode iv) a písm. d) uvedeného nariadenia.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 167, 27.6.2012, s. 1.

⁽²⁾ ECHA *opinion on the Union authorisation of the biocidal product family „UL Hydrogen Peroxide Family 1“* (Stanovisko agentúry ECHA k autorizácii Únie pre skupinu biocídnych výrobkov „UL Hydrogen Peroxide Family 1“), ECHA/BPC/344/2022, prijaté 15. júna 2022, <https://echa.europa.eu/bpc-opinions-on-union-authorisation>.

- (7) V stanovisku agentúry bolo zistené neprijateľné riziko vyplývajúce zo sekundárnej inhalačnej expozície pre profesionálnych a neprofesionálnych používateľov, pričom opatrenia na zmiernenie zisteného rizika nie sú k dispozícii, ani sa neuplatňujú. Rovnako boli zistené neprijateľné environmentálne riziká v súvislosti so sedimentárnymi a pôdnymi zložkami vyplývajúce z prítomnosti látky vzbudzujúcej obavy (PEG-2 hydrogenovaný lojový amín) vo výrobkoch. V stanovisku agentúry sa takisto uvádza, že pri niektorých sledovaných parametroch chýbali údaje, preto nebolo možné dospieť k záveru o fyzikálnych a chemických vlastnostiach výrobkov, ani o tom, či by sa mohli považovať za prijateľné na účely primeraného použitia a prepravy výrobku.
- (8) Komisia súhlasí so stanoviskom agentúry, a preto sa domnieva, že je vhodné autorizáciu Únie pre „UL Hydrogen Peroxide Family 1“ neudeliť.
- (9) Opatrenia stanovené v tomto rozhodnutí sú v súlade so stanoviskom Stáleho výboru pre biocídne výrobky,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Spoločnosti Unilever Europe BV sa neudeľuje autorizácia Únie na sprístupnenie skupiny biocídnych výrobkov „UL Hydrogen Peroxide Family 1“ na trhu a ich používanie.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené spoločnosti Unilever Europe BV, Weena 455, 3013AL Rotterdam, Holandsko.

V Luxemburgu 6. marca 2023

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

ROZHODNUTIE EURÓPSKEJ CENTRÁLNEJ BANKY (EÚ) 2023/549**zo 6. marca 2023****o prístupe k niektorým údajom TARGET a ich používaní a o zrušení rozhodnutia ECB/2010/9 (ECB/2023/3)**

RADA GUVERNÉROV EURÓPSKEJ CENTRÁLNEJ BANKY,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 127 ods. 2 prvú a štvrtú zarážku,

so zreteľom na Štatút Európskeho systému centrálnych bánk a Európskej centrálnej banky, a najmä na jeho článok 31 prvú a štvrtú zarážku a článok 22,

keďže:

- (1) Transeurópsky automatizovaný expresný systém hrubého zúčtovania platieb v reálnom čase (TARGET2) je v súčasnosti upravený v usmernení ECB/2012/27⁽¹⁾. Od 20. marca 2023 sa TARGET2 nahradí systémom TARGET, treťou generáciou platobných systémov poskytujúcich služby v eurách, ktoré uskutočňujú vyrovnanie v peniazoch centrálnej banky. TARGET je upravený v usmernení Európskej centrálnej banky (EÚ) 2022/912 o novej generácii Transeurópskeho automatizovaného expresného systému hrubého vyrovnania platieb v reálnom čase (TARGET) (ECB/2022/8)⁽²⁾ a usmernenie ECB/2012/27 sa zrušuje s účinnosťou od 20. marca 2023. Systémy, ktoré sú súčasťou TARGET, predstavujú právnych nástupcov príslušných systémov, ktoré sú súčasťou TARGET2.
- (2) Rovnako ako v prípade TARGET2 predstavuje TARGET množinu systémov hrubého zúčtovania platieb v reálnom čase, ktoré sú ako súčasťou TARGET prevádzkované centrálnymi bankami Eurosystemu. Usmernením (EÚ) 2022/912 (ECB/2022/8) sa v čo najväčšej možnej miere zosúladaujú pravidlá pre systémy, ktoré sú súčasťou TARGET.
- (3) Systémy, ktoré sú súčasťou TARGET2 a ktoré vlastní a prevádzkujú centrálné banky Eurosystemu, boli spoločne označené za systémovo dôležité platobné systémy na účely nariadenia Európskej centrálnej banky (EÚ) č. 795/2014 (ECB/2014/28)⁽³⁾. Príslušné systémy, ktoré sú súčasťou TARGET, ako platobné systémy, ktoré nahrádzajú tieto systémy, ktoré sú súčasťou TARGET2, by mali rovnako spadať do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) č. 795/2014 (ECB/2014/28) a spĺňať požiadavky v oblasti dohľadu stanovené v uvedenom nariadení.
- (4) V časti I článku 28 ods. 1 prílohy I k usmerneniu (EÚ) 2022/912 (ECB/2022/8) sa každej centrálnej banke ukladajú určité povinnosti zachovávať povinnosť mlčanlivosti o platobných informáciách týkajúcich sa účastníkov, ktorí sú majiteľmi účtov TARGET v tejto centrálnej banke.
- (5) Časť I článku 28 ods. 3 prílohy I k usmerneniu (EÚ) 2022/912 (ECB/2022/8) umožňuje každej centrálnej banke poskytnúť na určité účely platobné informácie týkajúce sa účastníka získané počas prevádzky príslušného systému, ktorý je súčasťou TARGET.
- (6) V prípade, ak použitie súhrnných údajov o platbách v TARGET nestačí na to, aby centrálné banky zabezpečili účinné fungovanie TARGET, mali by mať centrálné banky prístup k údajom o jednotlivých transakciách získaným od TARGET, ktoré sa týkajú účastníkov zo všetkých systémov, ktoré sú súčasťou TARGET, vrátane adresovateľných držiteľov BIC. V prípade, že je použitie súhrnných údajov o platbách v TARGET nepostačujúce, prístup všetkých centrálnych bánk k takýmto údajom o jednotlivých transakciách je takisto potrebný pre výkon verejných úloh Eurosystemu ako subjektu, ktorý nad TARGET vykonáva dohľad. Okrem toho je prístup všetkých centrálnych bánk k takýmto údajom o jednotlivých transakciách potrebný na účely vykonávania analýz na podporu úloh makroprudenciálneho dohľadu, finančnej stability, finančnej integrácie, trhových operácií, riešenia krízových situácií a menovej politiky a na podporu Jednotného mechanizmu dohľadu, v súlade so zásadou oddelenia funkcií.

(1) Usmernenie Európskej centrálnej banky z 5. decembra 2012 o Transeurópskom automatizovanom expresnom systéme hrubého vyrovnania platieb v reálnom čase (TARGET2) (ECB/2012/27) (Ú. v. EÚ L 30, 30.1.2013, s. 1).

(2) Usmernenie Európskej centrálnej banky (EÚ) 2022/912 z 24. februára 2022 o novej generácii Transeurópskeho automatizovaného expresného systému hrubého vyrovnania platieb v reálnom čase (TARGET) a o zrušení usmernenia 2013/47/EÚ (ECB/2012/27) (ECB/2022/8) (Ú. v. EÚ L 163, 17.6.2022, s. 84).

(3) Nariadenie Európskej centrálnej banky (EÚ) č. 795/2014 z 3. júla 2014 o požiadavkách v oblasti dohľadu nad systémovo dôležitými platobnými systémami (ECB/2014/28) (Ú. v. EÚ L 217, 23.7.2014, s. 16).

- (7) Prístup centrálnych bánk k údajom o jednotlivých transakciách všetkých účastníkov by sa mal obmedziť na to, čo centrálné banky nevyhnutne potrebujú na uskutočňovanie kvantitatívnych analýz transakčných tokov medzi účastníkmi alebo na numerické simulácie procesu vyrovňania TARGET v súlade s časťou I článku 28 ods. 3 prílohy I k usmerneniu (EÚ) 2022/912 (ECB/2022/8) a jeho vykonávacími ustanoveniami a takýto prístup by nemal zahŕňať žiadne informácie o klientoch účastníkov s výnimkou tých klientov, ktorí sú adresovateľnými držiteľmi BIC.
- (8) Ak kvantitatívne analýzy a numerické simulácie uskutočňujú centrálné banky v pozícii prevádzkovateľov TARGET, mali by slúžiť najmä na zaistenie účinnosti podoby TARGET, podporu plnenia očakávaní v oblasti dohľadu, analýzy prevádzkových zlyhaní TARGET, analýzy štruktúry platieb a úrovni likvidity, sledovanie účinkov jeho mechanizmov oceňovania a uskutočňovanie analýz nákladov a výnosov dodatočných prvkov a služieb. Ak tieto kvantitatívne analýzy a numerické simulácie uskutočňujú centrálné banky v postavení subjektov, ktoré nad TARGET vykonávajú dohľad, mali by slúžiť najmä na účely analýzy a monitorovania rizík v TARGET a podpory pravidelných a príležitostných hodnotení súladu s platnými normami v oblasti dohľadu. Ak tieto kvantitatívne analýzy a numerické simulácie uskutočňujú centrálné banky na podporu iných kľúčových funkcií centrálnej banky, mali by slúžiť najmä na účely analýzy vývoja na peňažnom trhu, hodnotenia finančnej integrácie v eurozóne, monitorovania zostatkov centrálnych bánk a distribúcie likvidity.
- (9) Zachovávať mlčanlivosť vo vzťahu k údajom o jednotlivých transakciách je nanajvýš dôležité. Z tohto dôvodu by prístup k údajom o jednotlivých transakciách a k ich používaniu mal mať len úzky okruh poverených zamestnancov centrálnych bánk. Okrem pravidiel profesionálneho správania a povinnosti zachovávať mlčanlivosť, ktoré platia pre zamestnancov centrálnych bánk, by mala Rada pre trhovú infraštruktúru prijať osobitné pravidlá pre prístup k údajom o jednotlivých transakciách a ich používanie. Centrálné banky by mali zabezpečovať, aby poverení zamestnanci dodržiavali tieto pravidlá, pričom Rada pre trhovú infraštruktúru by mala toto dodržiavanie sledovať.
- (10) Rada pre trhovú infraštruktúru by mala mať možnosť uverejniť informácie odvodené z používania údajov o jednotlivých transakciách za predpokladu, že na základe takýchto informácií nie je možné identifikovať účastníkov alebo ich klientov, či už priamo alebo nepriamo.
- (11) Analytické prostredie TARGET umožňuje Eurosystemu uskutočňovať kvantitatívne analýzy a numerické simulácie s použitím údajov o jednotlivých transakciách.
- (12) Okrem časti I článku 28 ods. 3 prílohy I k usmerneniu (EÚ) 2022/912 (ECB/2022/8), ktorý týka údajov o jednotlivých transakciách, sa v časti I článku 28 ods. 5 prílohy I k usmerneniu (EÚ) 2022/912 (ECB/2022/8) uvádza, že centrálné banky môžu použiť, poskytnúť alebo zverejniť platobné informácie týkajúce sa účastníka alebo jeho klientov na štatistické, historické, vedecké alebo iné účely pri výkone ich verejných funkcií alebo funkcií iných subjektov verejného sektora, ktorým sa informácie poskytujú, za predpokladu, že to neumožní, či už priamo, alebo nepriamo, identifikovať účastníka alebo klientov účastníka. Bez toho, aby bolo dotknutá možnosť centrálnych bánk používať, poskytovať alebo zverejňovať informácie podľa tohto článku, Rada pre trhovú infraštruktúru by mala koordinovať konanie centrálnych bánk.
- (13) Ustanovenia tohto rozhodnutia by sa mali uplatňovať tiež na pripojené národné centrálné banky na základe dohody medzi pripojenými národnými centrálnymi bankami a centrálnymi bankami Eurosystemu,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Rozsah pôsobnosti

Týmto rozhodnutím sa upravuje prístup k niektorým údajom TARGET a ich používanie, ako sa ustanovuje v článku 3, a na účely uvedené v článku 3.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto rozhodnutia sa uplatňuje vymedzenie pojmov stanovené v článku 2 usmernenia (EÚ) 2022/912 (ECB/2022/8).

Článok 3

Prístup k niektorým údajom TARGET a ich používanie

1. V súlade s časťou I článkom 28 ods. 3 prílohy I k usmerneniu (EÚ) 2022/912 (ECB/2022/8) majú centrálné banky na účely kvantitatívnych analýz a numerických simulácií v nevyhnutnom rozsahu prístup k údajom o jednotlivých transakciách získaným z TARGET, ktoré sa týkajú všetkých účastníkov zo všetkých systémov, ktoré sú súčasťou TARGET, a môžu ich použiť, a to na tieto účely:

- a) zabezpečenie efektívneho fungovania TARGET a dohľadu nad ním;
- b) vykonávanie analýz potrebných pre úlohy makroprudenciálneho dohľadu, finančnej stability, finančnej integrácie, trhových operácií, riešenia krízových situácií a menovej politiky;
- c) vykonávanie analýz potrebných pre jednotný mechanizmus dohľadu v súlade so zásadou oddelenia funkcií.

2. Prístup k údajom uvedeným v odseku 1 a ich používanie sa obmedzuje takto:

- a) v prípade zabezpečovania efektívneho fungovania TARGET a dohľadu nad ním, na piatich zamestnancov, ktorí sa zaoberajú prevádzkou TARGET, a na piatich zamestnancov, ktorí sa zaoberajú dohľadom nad TARGET, pričom každá skupina má samostatný prístup k údajom;
- b) v prípade analýz uvedených v odseku 1 písm. b) a c), na skupinu najviac 15 zamestnancov, ktorí uskutočňujú výskum, pričom táto skupina je koordinovaná vedúcimi výskumu Európskeho systému centrálnych bánk.

3. Centrálné banky vymenujú zamestnancov uvedených v odseku 2. Ak je zamestnanec z prevádzky alebo výskumu vymenovaný na účely odseku 2, toto vymenovanie podlieha schváleniu Radou pre trhovú infraštruktúru. Vymenovanie zamestnancov z oblasti dohľadu na účely odseku 2 písm. a) podlieha schváleniu Výborom pre trhovú infraštruktúru a platobný styk. Postupy uvedené v tomto článku sa v prípade potreby uplatňujú aj v prípade ich nahradenia.

4. Rada pre trhovú infraštruktúru ustanoví osobitné pravidlá na zabezpečenie dôvernosti údajov o jednotlivých transakciách. Centrálné banky zabezpečia, aby ich zamestnanci vymenovaní v súlade s odsekmi 2 a 3 dodržiavali tieto pravidlá. V prípade nedodržania týchto osobitných pravidiel stanovených Radou pre trhovú infraštruktúru centrálné banky zabezpečia, aby zamestnanci vymenovaní v súlade s odsekom 3 už nemali prístup k údajom uvedeným v odseku 1, ani ich nevyužívali. Rada pre trhovú infraštruktúru sleduje, ako sa dodržiavajú ustanovenia tohto odseku.

5. Rada guvernérov môže poskytnúť prístup aj iným užívateľom a stanoví presné pravidlá takéhoto prístupu. V takom prípade Rada pre trhovú infraštruktúru sleduje, ako uvedení používatelia tieto údaje používajú, a najmä či dodržiavajú pravidlá o zachovávaní mlčanlivosti stanovené Radou pre trhovú infraštruktúru a uvedené v časti I článku 28 prílohy II k usmerneniu (EÚ) 2022/912 (ECB/2022/8).

Článok 4

Analytické prostredie TARGET

1. Na uskutočňovanie kvantitatívnych analýz a numerických simulácií podľa článku 3 ods. 1 sa vytvorí analytické prostredie TARGET. Pozostáva z analytického prostredia a simulačného nástroja.

2. ECB vyvíja a udržiava analytické prostredie. Suomen Pankki vyvíja a udržiava simulačný nástroj. Analytické prostredie a simulačný nástroj zahŕňajú potrebnú technickú infraštruktúru, nástroje na získavanie údajov, simulačný nástroj a analytický softvér.

3. ECB a Suomen Pankki uzavru s centrálnymi bankami Eurosystemu dohodu, ktorou sa upravujú služby a technické špecifikácie analytického prostredia TARGET. Takáto dohoda zahŕňa pripojené národné centrálné banky.

Článok 5

Zverejňovanie a poskytovanie informácií

1. Rada pre trhovú infraštruktúru môže zverejniť informácie odvodené z používania údajov o jednotlivých transakciách za predpokladu, že sa tým neumožní, či už priamo alebo nepriamo, identifikácia účastníkov alebo ich klientov.
2. Rada pre trhovú infraštruktúru koordinuje poskytovanie a zverejňovanie platobných informácií centrálnymi bankami v súlade s časťou I článkom 28 ods. 5 prílohy I k usmerneniu (EÚ) 2022/912 (ECB/2022/8).

Článok 6

Zrušovacie ustanovenie

Rozhodnutie ECB/2010/9 sa zrušuje s účinnosťou od 20. marca 2023.

Článok 7

Nadobudnutie účinnosti

1. Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť piatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
2. Toto rozhodnutie sa uplatňuje od 20. marca 2023.

Vo Frankfurt nad Mohanom 6. marca 2023

Prezidentka ECB
Christine LAGARDE

ODPORÚČANIA

ODPORÚČANIE KOMISIE (EÚ) 2023/550

z 8. marca 2023

týkajúce sa národných programov na podporu plánovania udržateľnej mestskej mobility

[oznámené pod číslom C(2023) 1524]

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 292,

keďže:

- (1) V Európskej zelenej dohode ⁽¹⁾ sa stanovuje cieľ dosiahnuť do roku 2050 klimaticky neutrálne hospodárstvo EÚ. Vyzýva sa v nej na zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy o 90 %. V stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu ⁽²⁾ sa predložili opatrenia, ktoré majú pomôcť dosiahnuť tento cieľ, vrátane opatrení na podporu udržateľnej, inteligentnej, bezpečnej a zdravej mestskej mobility.
- (2) V oznámení o novom rámci EÚ pre mestskú mobilitu ⁽³⁾ sa uprednostňujú udržateľnejšie dopravné riešenia – hromadná a verejná doprava, spoločná mobilita, chôdza a cyklistika – s cieľom zvýšiť ich využívanie pre lepšiu a energeticky efektívnejšiu mobilitu „od dverí k dverám“, čím sa zároveň prispieva k zdraviu a dobrým životným podmienkam občanov.
- (3) Udržateľnou mestskou mobilitou sa prispieva k sérii európskych politík zameraných na podporu mobility s nízkymi a nulovými emisiami ⁽⁴⁾, zlepšenie kvality ovzdušia a bezpečnosti cestnej premávky, pričom sa vytvárajú súvisiace prínosy pre zdravie a životné podmienky občanov. Účinné plánovanie mestskej mobility môže pomôcť podporiť súvisiace európske a vnútroštátne politiky priamo na miestnej úrovni. Ako sa zdôrazňuje v oznámení o dlhodobej vízii pre vidiecke oblasti EÚ ⁽⁵⁾ a sprievodnom akčnom pláne EÚ pre vidiek, lepšia integrácia mestskej, prímestskej a vidieckej mobility je nevyhnutná na podporu riešení v oblasti udržateľnej mobility.
- (4) Balíkom opatrení v oblasti mestskej mobility z roku 2013 ⁽⁶⁾ sa zaviedli plány udržateľnej mestskej mobility ako rámec pre mestá a veľkomestá pri plánovaní a realizácii riešení problémov politiky v oblasti mestskej mobility v celej funkčnej mestskej oblasti. Komisia odvtedy podporuje rozsiahle uplatňovanie plánov udržateľnej mestskej mobility ako základného kameňa európskej politiky mestskej mobility. Túto koncepciu a súvisiace európske usmernenia týkajúce sa plánu udržateľnej mestskej mobility využívajú vo veľkej miere miestne orgány, plánovači a zainteresované strany. Ukázalo sa, že ide o efektívny, spoľahlivý a flexibilný nástroj, o ktorý sa mestá môžu oprieť pri plánovaní opatrení v oblasti mestskej mobility.
- (5) Európsky dvor audítorov vo svojej osobitnej správe 06/2020: Udržateľná mestská mobilita v EÚ ⁽⁷⁾ zdôraznil, že členské štáty a ich mestá sú zodpovedné za riadenie politiky mestskej mobility, a to v súlade so zásadou subsidiarity. Dvor audítorov zistil, že miestne opatrenia v oblasti mestskej mobility neboli vždy v súlade s cieľmi udržateľnej mestskej mobility. Národné programy na podporu plánov udržateľnej mestskej mobility by prispeli k zlepšeniu väzieb medzi koncepciou plánov udržateľnej mestskej mobility a miestnymi plánmi udržateľnej mestskej mobility.

⁽¹⁾ COM(2019) 640 final.

⁽²⁾ COM(2020) 789 final.

⁽³⁾ COM(2021) 811 final.

⁽⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161 z 20. júna 2019, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 188, 12.7.2019, s. 116).

⁽⁵⁾ COM(2021) 345 final.

⁽⁶⁾ COM(2013) 913 final.

⁽⁷⁾ Osobitná správa 06/2020: Udržateľná mestská mobilita v EÚ: výrazné zlepšenie nie je možné bez záväzku členských štátov.

- (6) V revidovanom nariadení o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) ⁽⁸⁾ sa navrhuje, aby mestské uzly v sieti TEN-T prijali plán udržateľnej mestskej mobility v súlade s požiadavkami uvedenými v jeho prílohe V a zbierali a predkladali Komisii príslušné údaje o mestskej mobilite. Pokiaľ ide o požiadavky na zber údajov a podávanie správ, následným vykonávacím aktom sa stanoví zoznam ukazovateľov udržateľnej mestskej mobility a metodika ich výpočtu. Po jeho prijatí to budú na úrovni EÚ jediné záväzné požiadavky, ktoré sa týkajú plánov udržateľnej mestskej mobility. Národné programy na podporu plánov udržateľnej mestskej mobility ponúknu mestským uzlom v sieti TEN-T odborné znalosti s cieľom pomôcť im splniť tieto požiadavky.
- (7) Mestá čelia problémom pri monitorovaní pokroku v súvislosti s opatreniami udržateľnej mestskej mobility pomocou ukazovateľov. Zber údajov si vyžaduje administratívne a finančné zdroje a mestá majú často ťažkosti s prístupom k dostupným údajom, ktorými disponujú vnútroštátne a regionálne orgány a iné subjekty. Členské štáty by mali uľahčovať zdieľanie a využívanie dátových súborov prostredníctvom centrálnych prístupových bodov a decentralizovaných dátových priestorov. Mestám to v budúcich rokoch pomôže zlepšiť ich systémy monitorovania.
- (8) Všetkým mestám je k dispozícii aj kompendium nezáväzných usmernení ⁽⁹⁾ a referenčných materiálov týkajúcich sa plánov udržateľnej mestskej mobility, ktoré boli vypracované ako súčasť projektov spolufinancovaných z EÚ, s cieľom podporiť ich pri príprave a vykonávaní ich jednotlivých plánov udržateľnej mestskej mobility. Mestá môžu tento informačný zdroj využívať podľa svojich potrieb. Expertná skupina Komisie pre mestskú mobilitu ⁽¹⁰⁾ by mala pomôcť pri doplňovaní a zjednodušovaní kompendia nezáväzných usmernení týkajúcich sa plánov udržateľnej mestskej mobility.
- (9) Členské štáty by mali podporovať mestá pri príprave plánov udržateľnej mestskej mobility s cieľom pomôcť im zlepšiť kvalitu ich plánov udržateľnej mestskej mobility a lepšie zosúladiť tieto plány s rámcom EÚ.
- (10) Za vypracovanie, prijatie a vykonávanie svojich plánov udržateľnej mestskej mobility, ako aj za vykonanie opatrení, ktoré sú v nich uvedené, sú v konečnom dôsledku zodpovedné samotné mestá.

PRIJALA TOTO ODPORÚČANIE:

1. ÚČEL A ROZSAH PÔSOBNOSTI

1.1. Úvod

Balíkom opatrení v oblasti mestskej mobility z roku 2013 sa zaviedla koncepcia plánov udržateľnej mestskej mobility ⁽¹¹⁾ ako základný kameň rámca pre mestá, veľkomestá a regióny na riešenie výziev politiky mestskej mobility. Koncepciu plánov udržateľnej mestskej mobility treba aktualizovať, aby sa v nej zohľadňovali nové stratégie EÚ a integrovali nové politické priority. Uvádza sa to v prílohe k tomuto odporúčaniam ako koncepcia plánov udržateľnej mestskej mobility.

Na základe koncepcie plánov udržateľnej mestskej mobility sa v usmerneniach týkajúcich sa plánu udržateľnej mestskej mobility poskytujú mestám odporúčania k procesu prípravy a vykonávaniu ich plánov udržateľnej mestskej mobility.

Počas posledného desaťročia túto koncepciu presadzovala Komisia a vo veľkej miere ju dobrovoľne využívalo mnoho miest v celej EÚ pri plánovaní svojho prechodu na atraktívnu, inkluzívnu a udržateľnú mestskú mobilitu.

Mestá, ktoré uplatňovali koncepciu plánov udržateľnej mestskej mobility, zistili, že ide o účinný, komplexný a flexibilný nástroj, ktorý presahuje administratívne hranice miest a pokrýva celú „funkčnú mestskú oblasť“, pričom zohľadňuje prepojenia s okolitým územím a toky dochádzky do zamestnania a prepojenia medzi mestom a vidiekom.

V pracovnom dokumente útvarov Komisie o novom rámci EÚ pre mestskú mobilitu ⁽¹²⁾ sa zdôraznilo, že plány udržateľnej mestskej mobility sú konzistentným rámcom dlhodobého plánovania, ktorý zahŕňa všetky príslušné strany. Odolnosť koncepcie sa preukázala najmä počas pandémie COVID-19, keďže mnohé mestá s plánom udržateľnej mestskej mobility boli schopné rýchlo a efektívne prispôbiť svoje politiky mobility. Následne boli schopné ľahšie vykonávať zmeny vo svojich systémoch mobility ako tie, ktoré nemali porovnateľné plány. V mnohých prípadoch už boli núdzové postupy a postupy odolnosti opísané v existujúcich plánoch udržateľnej mestskej mobility.

⁽⁸⁾ COM(2021) 812 final.

⁽⁹⁾ Súčasťou usmernení týkajúcich sa plánov udržateľnej mestskej mobility sú usmernenia pre vypracovanie a vykonávanie plánu udržateľnej mestskej mobility a ďalšie referenčné materiály, ktoré sú dostupné na portáli strediska monitorovania mestskej mobility ELTIS; <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>.

⁽¹⁰⁾ Rozhodnutie Komisie C(2022) 5320 z 28. júla 2022, ktorým sa zriaďuje expertná skupina Komisie pre mestskú mobilitu; Expertná skupina pre mestskú mobilitu.

⁽¹¹⁾ Pozri prílohu k oznámeniu Komisie zo 17. decembra 2013 s názvom Spoločné vytvorenie konkurencieschopnej mestskej mobility efektívne využívajúcej zdroje [COM(2013) 913 final].

⁽¹²⁾ COM(2021) 811 final.

Pri hodnotení balíka opatrení v oblasti mestskej mobility z roku 2013 sa však ako hlavný nedostatok zistilo nerovnomerné uplatňovanie plánov udržateľnej mestskej mobility v členských štátoch. Mnohé mestá a veľkomestá ešte stále nemajú plán udržateľnej mestskej mobility a kvalita existujúcich plánov udržateľnej mestskej mobility sa výrazne líši. Existuje aj jasná nerovnováha medzi členskými štátmi, pokiaľ ide o celkové pokrytie miest plánmi udržateľnej mestskej mobility.

Toto odporúčanie je preto určené členským štátom.

1.2. Potreba opatrení na úrovni členských štátov

Na základe rozsiahlych skúseností s používaním koncepcie plánov udržateľnej mestskej mobility od roku 2013 hodnotenie balíka opatrení v oblasti mestskej mobility z roku 2013 ukázalo, že problémom sú stále kapacita a odborné znalosti, najmä v malých a stredne veľkých mestách, ako aj chýbajúca účasť a podpora na vnútroštátnej úrovni.

Poukazuje sa tým na všeobecnú potrebu zabezpečenia súladu s koncepciou plánov udržateľnej mestskej mobility a koordinácie rôznych činností, ktoré mestá a mestské oblasti vykonávajú pri príprave, vykonávaní a monitorovaní svojich plánov mobility.

Ako sa zdôrazňuje v novom rámci EÚ pre mestskú mobilitu, treba posilniť riadenie a vlastníctvo na vnútroštátnej úrovni, vytvoriť podporný rámec na užšie zosúladenie plánov udržateľnej mestskej mobility s koncepciou plánov udržateľnej mestskej mobility, pričom treba zohľadniť miestne okolnosti, postupy plánovania a inštitucionálne štruktúry, a to v súlade so zásadou subsidiarity.

1.3. Previazanosť s TEN-T

Návrh revidovaného nariadenia o TEN-T⁽¹³⁾ zahŕňa posilnenie úlohy miest ako dôležitých uzlov pre udržateľnú, bezpečnú, efektívnu a multimodálnu dopravu v celej Európe a mimo nej. S cieľom umožniť efektívne fungovanie siete TEN-T Komisia navrhla, aby členské štáty do 31. decembra 2025 zabezpečili, že mestské uzly v sieti TEN-T prijímú plán udržateľnej mestskej mobility a zozbierajú príslušné údaje o mestskej mobilite.

V mestských uzloch by sa mal zohľadniť vplyv rôznych opatrení v oblasti mestskej mobility na dopravné toky, tak toky cestujúcich, ako aj nákladnej dopravy, po celej dĺžke siete TEN-T. Opatrenia by sa mali zamerať na zabezpečenie plynulého tranzitu cez mestské uzly, ich obchádzku alebo vzájomné prepojenie mestských uzlov vrátane vozidiel s nulovými emisiami. Opatrenia by mali pomôcť zmierniť preťaženie, zvýšiť podiel rôznych druhov verejnej dopravy a aktívnych druhov dopravy, zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky a odstrániť úzke miesta, ktoré ovplyvňujú dopravné toky v sieti TEN-T.

Cieľom tohto odporúčania je preto poskytnúť ďalšiu podporu členským štátom a mestám pri príprave na splnenie navrhovaných požiadaviek na mestské uzly.

Týmto odporúčaním nie je dotknuté budúce prijatie revidovaného nariadenia o TEN-T na základe uvedeného návrhu ani žiadne záväzky týkajúce sa plánu udržateľnej mestskej mobility, ktoré obsahuje.

1.4. Koordinácia na miestnej úrovni v záujme synergií medzi prístupmi odvetvového a priestorového plánovania

Vypracovanie plánov udržateľnej mestskej mobility si vyžaduje integrovaný prístup, ktorý sa zaoberá dvoma aspektmi: integráciou mestskej mobility do plánovania siete dopravného systému („sieťový prístup“) a integráciou do medziodvetvovej stratégie pre udržateľný rozvoj miest („prístup založený na miestnom kontexte“).

Doprava je nevyhnutnou súčasťou efektívneho a účinného prístupu k integrovanému prístupu priestorového plánovania na mestskej/miestnej úrovni. Plány udržateľnej mestskej mobility by sa preto mali pripravovať a vykonávať v úzkej koordinácii s miestnymi a regionálnymi plánmi mobility, priestorovými plánmi a príslušnými odvetvovými plánmi. Okrem lepšieho zosúladenia plánov udržateľnej mestskej mobility s cieľmi odvetvovej politiky sa tým znižuje aj administratívna záťaž miestnych orgánov.

Členské štáty by mali zabezpečiť kompatibilitu a koherentnosť medzi cieľmi odvetvovej politiky a plánovaním mestskej mobility tak, že

- podporia mestá pri premene európskych a národných cieľov na miestne mestské politiky, stratégie a plánovacie dokumenty, ako sú plány udržateľnej mestskej mobility, plány udržateľnej mestskej logistiky, akčné plány v oblasti udržateľnej energetiky a klímy, zmluvy v oblasti klímy a Dohody o zelených mestách,

⁽¹³⁾ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete [COM(2021) 812 final].

- sa budú zaoberať potrebami a špecifikami miest a mestských oblastí v zastrešujúcich národných alebo regionálnych stratégiách a plánovacích dokumentoch, ako sú národné a regionálne plány dopravy, národné politické rámce pre zavádzanie infraštruktúry alternatívnych palív, národné energetické a klimatické plány, stratégie v oblasti verejného zdravia, stratégie pre udržateľný rozvoj miest,
- sa budú zaoberať potrebami a špecifikami miest a mestských oblastí v rámci vnútroštátnych opatrení týkajúcich sa európskych a medzinárodných záväzkov, ako je európsky semester a pracovné plány pre koridor základnej siete TEN-T.

2. NARODNÝ PROGRAM NA PODPORU PLANOV UDRZATELNEJ MESTSKEJ MOBILITY

2.1. Ciele

Komisia vyzýva každý členský štát, aby zaviedol národný program na podporu plánov udržateľnej mestskej mobility zameraný na podporu miest, posilnenie riadenia a zvýšenie celoštátnej koordinácie, plánovanie a zabezpečenie uplatňovania politík udržateľnej mestskej mobility a zlepšenie koordinácie medzi regiónmi, veľkomestami a mestami a medzi mestskými a vidieckymi oblasťami.

2.2. Rozsah programu

Národné programy na podporu plánov udržateľnej mestskej mobility by mali zahŕňať opatrenia na:

- vypracovanie vnútroštátnych usmernení pre plánovanie mestskej mobility založených na aktualizovanej koncepcii plánov udržateľnej mestskej mobility, ktorá je uvedená v prílohe k tomuto odporúčaní Komisie, a zohľadňujúcich usmernenia týkajúce sa plánu udržateľnej mestskej mobility ⁽¹⁴⁾, ktoré sa integrovaným spôsobom zaoberajú mobilitou cestujúcich, nákladnou dopravou a logistikou,
- poskytovanie technickej pomoci a odbornej podpory,
- vypracovanie vnútroštátneho prístupu k vypracovaniu a vykonávaniu plánov udržateľnej mestskej mobility v mestách v spolupráci s prímestskými a vidieckymi oblasťami okolo mesta, ktoré sa týkajú celej funkčnej mestskej oblasti (mesto a jeho zóna dochádzky do práce),
- oživenie vnútroštátnej siete regiónov, veľkomiest a miest s cieľom podporiť partnerské učenie a vymieňať si osvedčené postupy vrátane najvzdialenejších regiónov EÚ a iných odľahlých oblastí, ostrovných, okrajových a riedko osídlených oblastí,
- vykonávanie programu odbornej prípravy pre mestá vrátane budovania kapacít,
- poskytovanie finančnej podpory mestám na nábor a udržanie administratívnych kapacít a prijatie dočasnej odbornej podpory,
- organizáciu a koordináciu komunikačných kampaní a činností súvisiacich s plánmi udržateľnej mestskej mobility,
- zvýšenie povedomia o informáciách a usmerneniach uverejňovaných na portáli európskeho strediska monitorovania mestskej mobility ⁽¹⁵⁾,
- preskúmanie a odporúčanie, ako zlepšiť kvalitu plánov udržateľnej mestskej mobility v súlade s koncepciou plánov udržateľnej mestskej mobility; uľahčí to vypracovanie plánov udržateľnej mestskej mobility, ak sa vyžadujú ako podmienka verejného alebo súkromného financovania,
- preverenie vnútroštátneho legislatívneho rámca z hľadiska prekážok pri vypracúvaní účinných plánov udržateľnej mestskej mobility v mestách,
- pomoc príslušným orgánom pri zlepšovaní koordinácie v rámci zabezpečovania dopravnej infraštruktúry a služieb vo funkčnej mestskej oblasti,
- pomoc miestnym orgánom pri integrácii a zlepšovaní koordinácie medzi plánmi udržateľnej mestskej mobility a priestorovým plánovaním a pri zlepšovaní zosúladenia a synergií s akčnými plánmi v oblasti udržateľnej energetiky a klímy, plánmi udržateľnej mestskej logistiky a inými príslušnými plánmi,
- posilnenie monitorovania vykonávania plánov udržateľnej mestskej mobility, a to zavádzaním mechanizmov na meranie pokroku pri dosahovaní zámerov a cieľov plánov udržateľnej mestskej mobility,

⁽¹⁴⁾ Usmernenia týkajúce sa plánu udržateľnej mestskej mobility na vypracovanie a vykonávanie plánov udržateľnej mestskej mobility sú k dispozícii na portáli strediska monitorovania mestskej mobility ELTIS; <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

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

- výpočet ukazovateľov udržateľnej mestskej mobility podľa metodiky Komisie ⁽¹⁶⁾, koordináciu a podporu zberu údajov a uľahčenie prístupu k vnútroštátnym, regionálnym alebo súkromným údajom potrebným na výpočet ukazovateľov mestskej mobility, ich zdieľanie a využívanie,
- monitorovanie pokroku pri dosahovaní cieľov odvetvovej politiky vrátane dekarbonizácie a bezpečnosti cestnej premávky, podporu miest pri vývoji mechanizmov na zber rozčlenených údajov vrátane údajov podľa rodu,
- pravidelnú aktualizáciu častí o mestách a národných plánoch na portáli európskeho strediska monitorovania mestskej mobility,
- podporu vykonávania aspektov mestskej mobility v rámci misie zameranej na klimaticky neutrálne a inteligentné mestá.

Rozsah podporného programu by sa mal určiť v spolupráci s mestami a regiónmi a pravidelne preskúmať na základe ich potrieb a spätnej väzby.

2.3. Financovanie a zabezpečovanie kvality

Plány udržateľnej mestskej mobility sú účinným rámcom pre plánovanie a realizáciu verejných alebo súkromných investícií do mestskej mobility.

Členské štáty by mali prijať opatrenia na informovanie o možnostiach financovania a ich podporu, na zlepšenie kvality plánov udržateľnej mestskej mobility a ich užšie zosúladenie s koncepciou plánov udržateľnej mestskej mobility.

Existuje široká škála európskeho, vnútroštátneho a regionálneho financovania a finančných nástrojov, ktoré môžu podporiť procesy plánov udržateľnej mestskej mobility, ako sú:

- Nástroj na prepájanie Európy,
- Európsky fond regionálneho rozvoja a Kohézny fond vrátane iniciatívy Interreg a programu URBACT,
- program Horizont Európa vrátane misií a akcií iniciatívy CIVITAS,
- Program Invest EU, Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti a plán REPowerEU,
- program Digitálna Európa,
- spravodlivá transformácia,
- Inovačný fond,
- Nástroj technickej podpory, ktorým sa členským štátom EÚ poskytujú prispôsobené technické odborné znalosti,
- národné schémy,
- súkromné financovanie (napr. zelené dlhopisy).

Znalostné a inovačné spoločenstvo pre mestskú mobilitu EIT navyše ponúka podporu členským štátom, regiónom a mestám pri vykonávaní ich plánov udržateľnej mestskej mobility.

2.4. Riadenie programov týkajúcich sa plánov udržateľnej mestskej mobility na vnútroštátnej úrovni

Členské štáty by mali určiť národnú kanceláriu pre riadenie programov týkajúcich sa plánov udržateľnej mestskej mobility ako ústredné miesto pre záležitosti plánov udržateľnej mestskej mobility týkajúce sa miest a mestských oblastí. Tieto kancelárie by sa mali zriadiť v spolupráci s národnými, regionálnymi a miestnymi orgánmi.

Kancelárie by mali disponovať príslušnými technickými odbornými znalosťami a právnymi, finančnými a ľudskými zdrojmi na vypracovanie a vykonávanie národného programu na podporu plánov udržateľnej mestskej mobility.

Mali by byť neutrálne a transparentné a mali by do svojej práce zapájať regióny, mestá a vidiecke oblasti. Poradenstvo by im mala poskytovať expertná skupina zložená zo zástupcov z príslušných ministerstiev, regiónov, miest, vidieckych oblastí, akademickej obce a iných príslušných zainteresovaných strán v oblasti mestskej mobility.

Táto expertná skupina by mohla prispievať k navrhovaniu a posudzovaniu národného programu na podporu plánov udržateľnej mestskej mobility, schvaľovaniu vnútroštátnych usmerňovacích dokumentov týkajúcich sa plánov udržateľnej mestskej mobility a mohla by slúžiť ako nezávislé fórum odborníkov, ktoré by pomohlo zabezpečiť riadne vykonávanie európskych a vnútroštátnych usmerení týkajúcich sa plánov udržateľnej mestskej mobility. Členské štáty by mali vychádzať z existujúcich systémov podpory pre mestá. Kancelárie pre riadenie programov by mali spájať existujúce systémy zavedené na nižšej ako vnútroštátnej a na regionálnej úrovni s cieľom zabezpečiť koordinovaný prístup vrátane konkrétnych obmedzení vzdialených a okrajových oblastí a najvzdialenejších regiónov.

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

Tieto kancelárie by sa mohli v závislosti od administratívnej štruktúry členského štátu umiestniť v rámci ministerstva, agentúry alebo špecializovaného orgánu. Národné kancelárie by sa mohli doplniť regionálnymi kancelárkami, a to najmä vo väčších alebo federálnych členských štátoch.

V súlade so zásadou subsidiarity by mestá v konečnom dôsledku mali byť naďalej zodpovedné za vypracovanie, prijatie a vykonávanie svojich plánov udržateľnej mestskej mobility.

2.5. Interakcia národných kancelárií pre riadenie programov s Európskou komisiou

Národné kancelárie pre riadenie programov by mali pôsobiť ako hlavné kontaktné miesto členských štátov s Komisiou pre výmenu a koordináciu, pokiaľ ide o služby na podporu plánov udržateľnej mestskej mobility.

Podpora vykonávania plánov udržateľnej mestskej mobility je jednou z hlavných úloh expertnej skupiny pre mestskú mobilitu zriadenú po prijatí nového rámca EÚ pre mestskú mobilitu, kde sa stretávajú zástupcovia z členských štátov, regiónov, miest a iných zainteresovaných strán, aby diskutovali o politike EÚ v oblasti mestskej mobility, a to aj vo vzťahu k plánom udržateľnej mestskej mobility. Národné kancelárie pre riadenie programov by preto mali úzko spolupracovať so zástupcami svojich členských štátov v expertnej skupine a aktívne do skupiny prispievať.

2.6. Informovanie Európskej komisie o opatreniach

Členské štáty sa vyzývajú, aby s ohľadom na toto odporúčanie každý rok informovali Komisiu o opatreniach, ktoré sa prijali. Informácie by sa mali prvýkrát odovzdať jeden rok po prijatí tohto odporúčania.

Poskytnuté informácie by mali zahŕňať:

- národný program na podporu plánov udržateľnej mestskej mobility,
- kontaktné údaje národnej kancelárie pre riadenie programov týkajúcich sa plánov udržateľnej mestskej mobility,
- pracovný plán národnej kancelárie pre riadenie programov na podporu plánov udržateľnej mestskej mobility,
- zhrnutie výročných správ o vykonávaní pracovného plánu (vrátane kvantifikovaného pokroku pri kľúčových ukazovateľoch výkonnosti, kľúčových míľnikov a možných zistených problémov, ako aj predpokladaných zmierňujúcich opatrení) a získaných poznatkov.

3. ADRESATI

Toto odporúčanie je určené členským štátom.

V Bruseli 8. marca 2023

Za Komisiu
Adina VĂLEAN
členka Komisie

PRÍLOHA

Aktualizovaná koncepcia plánov udržateľnej mestskej mobility**1. ÚVOD**

Plán udržateľnej mestskej mobility je strategický plán určený na uspokojovanie potrieb ľudí a podnikov v oblasti mobility v mestách a ich okolí v záujme lepšej kvality života. Ide o jednotný rámec na riešenie všetkých spoločných výziev mestskej mobility pre celú funkčnú mestskú oblasť. Plán udržateľnej mestskej mobility ponúka komplexný, flexibilný a odolný prístup vedený víziou, keďže slúži ako dlhodobý plán mobility, ktorý zahŕňa balíky opatrení zameraných na krátkodobé ciele a úlohy, ktorých plnenie možno urýchliť v reakcii na meniace sa potreby.

Komisia od roku 2013 podporuje rozsiahle využívanie plánov udržateľnej mestskej mobility ako základu svojej politiky mestskej mobility. Odráža to potenciál plánu udržateľnej mestskej mobility pomôcť mestám, veľkomestám a regiónom riešiť spoločné výzvy pri ich prechode na udržateľnú mestskú mobilitu a zabezpečiť lepšiu kvalitu života. V balíku opatrení v oblasti mestskej mobility z roku 2013 ⁽¹⁾ boli miestne orgány vyzvané, aby do sa ústredným bodom ich prístupu k riešeniu problémov mestskej mobility stali plány udržateľnej mestskej mobility. Na podporu miestnych orgánov počas celého procesu súvisiaceho s plánmi udržateľnej mestskej mobility boli uverejnené súvisiace usmernenia EÚ.

Počas niekoľkých uplynulých rokov sa v spolupráci so spoločenstvom zaoberajúcim sa plánovaním mestskej mobility vypracovalo obrovské množstvo odporúčaní a usmernení a mestám a zainteresovaným stranám sa v stredisku monitorovania mestskej mobility EÚ sprístupnil následný súbor dokumentov s doplňujúcimi usmerneniami o špecifických aspektoch týkajúcich sa plánov udržateľnej mestskej mobility ⁽²⁾. Existuje aj nástroj na sebahodnotenie, ktorý má mestám pomôcť pochopiť silné a slabé stránky ich plánov udržateľnej mestskej mobility ⁽³⁾.

Pôvodná koncepcia plánov udržateľnej mestskej mobility ⁽⁴⁾ sa objavila v balíku opatrení v oblasti mestskej mobility z roku 2013 a pozostávala z ôsmich hlavných zásad. V súčasnej koncepcii plánov udržateľnej mestskej mobility sa tieto zásady ponechávajú, pričom sa aktualizuje len to, čo treba aktualizovať.

1.1. Kontext

V súlade s novou Lipskou chartou ⁽⁵⁾ musia mestá vytvoriť integrované a udržateľné stratégie rozvoja miest a zabezpečiť ich vykonávanie pre mesto ako celok, od jeho funkčných oblastí až po jeho jednotlivé štvrte.

Plánovanie udržateľnej mestskej mobility je preto kľúčové pre efektívnu a udržateľnú mobilitu v mestách vrátane mestských uzlov TEN-T a je dôležité aj pre celkové fungovanie siete a zabezpečenie opatrení pre prípad nepredvídanej udalosti, ako aj odolnosti v prípade veľkých výziev.

Navrhuje sa, aby mestské uzly spĺňali základné požiadavky týkajúce sa plánov udržateľnej mestskej mobility uvedené v prílohe V k návrhu Komisie na revidované nariadenie o TEN-T ⁽⁶⁾. Touto koncepciou nie sú dotknuté žiadne záväzné povinnosti mestských uzlov týkajúce sa prijatia plánov udržateľnej mestskej mobility a ich obsahu stanovené v budúcom revidovanom nariadení o TEN-T. Táto koncepcia vychádza z daných navrhovaných požiadaviek, ale poskytuje viac informácií a uvádza odporúčané zložky potrebné na vypracovanie plánu udržateľnej mestskej mobility bez ohľadu na to, či je mesto mestským uzlom alebo nie.

1.2. Dôvody aktualizácie koncepcie plánov udržateľnej mestskej mobility

Vzhľadom na významný vývoj za niekoľko uplynulých rokov a praktické skúsenosti získané z realizácie koncepcie za posledné desaťročie teraz existuje príležitosť na jej aktualizáciu, aby plány udržateľnej mestskej mobility mohli efektívnejšie prispievať k plneniu čoraz ambicióznějších dopravných, klimatických, zdravotníckych a spoločenských cieľov a záväzkov.

⁽¹⁾ COM(2013) 913 final.

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

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

⁽⁴⁾ Príloha 1 k oznámeniu Komisie s názvom Spoločné vytvorenie konkurencieschopnej mestskej mobility efektívne využívajúcej zdroje (https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF).

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

⁽⁶⁾ COM(2021) 812/2.

Súčasnú politickú smerovosť je stanovené najmä v Európskej zelenej dohode ⁽⁷⁾, stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu ⁽⁸⁾ a novom rámci EÚ pre mestskú mobilitu ⁽⁹⁾. V balíku Fit for 55 ⁽¹⁰⁾ a balíku o zelenej a efektívnej mobilite a REPowerEU ⁽¹¹⁾ Komisia nedávno predložila príslušné legislatívne návrhy. Najdôležitejšie je, že koncepcia plánov udržateľnej mestskej mobility musí lepšie zahŕňať klimatické a energetické aspekty a zároveň riešiť bezpečnosť, inkluzívnosť a prístupnosť, ako aj aspekty nákladnej dopravy a logistiky miestnej dopravy.

Presnejšie sa v novom rámci EÚ pre mestskú mobilitu píše, že v aktualizovanej koncepcii plánov udržateľnej mestskej mobility by sa malo objasniť, že prioritou je uprednostňovať udržateľné riešenia vrátane aktívnej, hromadnej a verejnej dopravy a spoločnej mobility (vrátane prepojení medzi mestom a vidiekom), ktorými sa v plnej miere integrujú aspekty odolnosti, ako aj plány udržateľnej mestskej logistiky, a to na základe vozidiel a riešení s nulovými emisiami. Koncepcia by sa mala ďalej dopĺňať, pričom sa v prípade plánov udržateľnej mestskej mobility mestských uzlov TEN-T predpokladá potreba špecifických ukazovateľov a požiadaviek ⁽¹²⁾.

Nástroje plánovania v oblastiach mobility, energetiky, udržateľnosti a využívania pôdy sa napokon musia navzájom viac dopĺňať. Takto revidovaná koncepcia vytvorí aj užšie väzby medzi plánmi udržateľnej mestskej mobility a inými relevantnými mestskými plánmi, ktoré sa týkajú energetiky a klímy, najmä akčnými plánmi v oblasti udržateľnej energetiky a klímy.

2. KONCEPCIA PLÁNOV UDRŽATELNEJ MESTSKEJ MOBILITY

Táto koncepcia predstavuje odporúčaný prístup k plánom udržateľnej mestskej mobility pre mestské oblasti bez ohľadu na ich veľkosť. Plán udržateľnej mestskej mobility by sa mal vypracovať a realizovať v súlade s týmito hlavnými zásadami.

2.1. Jasné a merateľné ciele a zámery

Hlavným cieľom plánu udržateľnej mestskej mobility je viac sprístupniť funkčnú mestskú oblasť ⁽¹³⁾, pre ktorú je určený, a poskytnúť vysokokvalitnú, bezpečnú a udržateľnú nízkoemisnú mobilitu v prípade vstupu do tejto oblasti, prechodu cez ňu a v jej vnútri. Mal by podporovať najmä mobilitu s nulovými emisiami a zavedenie systému mestskej dopravy, ktorý prispieva k lepšej celkovej výkonnosti dopravnej siete, a to najmä rozvojom infraštruktúry pre plynulú premávku vozidiel s nulovými emisiami, ako aj multimodálnych uzlov osobnej dopravy na uľahčenie spojení prvého a posledného úseku a multimodálnych terminálov nákladnej dopravy, ktoré obsluhujú mestské oblasti.

Plán udržateľnej mestskej mobility by mal preto obsahovať špecifické ciele a zámery na podporu rozvoja systému mestskej dopravy, ktorý:

- je bezpečný, prístupný, cenovo dostupný a inkluzívny pre všetkých používateľov vrátane znevýhodnených skupín a osôb so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou, pričom zohľadňuje rodové hľadisko a demografické zmeny,
- slúži potrebám mobility všetkých používateľov vrátane cyklistiky a chôdze, mestskej logistiky, diaľkovej nákladnej dopravy a tokov cestujúcich v sieti TEN-T, ako aj tokov z prímestských a vidieckych oblastí okolo mesta, ktoré pokrývajú celú funkčnú mestskú oblasť (mesto a jeho zóna dochádzky do práce),
- spĺňa požiadavky na udržateľnosť, ochranu klímy a odolnosť, pričom sa vyvažuje potreba zabezpečiť hospodársku životaschopnosť, sociálnu spravodlivosť a ochranu zdravia a životného prostredia,
- optimalizuje efektívnosť systémov mestskej mobility, pričom sa zohľadňuje nákladová účinnosť, ako aj externé vplyvy rôznych druhov dopravy spojené najmä s preťažením, látkami znečisťujúcimi ovzdušie a hlukom, emisiami CO₂, úmrtiami a zraneniami v doprave a ich vplyvom na biodiverzitu,
- prispieva k zatraktívneniu mestského prostredia, a to aj lepším spoločným využívaním verejne prístupného priestoru,

⁽⁷⁾ COM(2019) 640 final.

⁽⁸⁾ COM(2020) 789 final.

⁽⁹⁾ COM(2020) 811 final.

⁽¹⁰⁾ COM(2021) 550 final.

⁽¹¹⁾ COM(2022) 230 final.

⁽¹²⁾ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete [COM(2021) 812 final].

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

- zvyšuje kvalitu života a prospieva verejnému zdraviu s prihliadnutím na ciele OSN v oblasti udržateľného rozvoja ⁽¹⁴⁾ a zabezpečuje, aby infraštruktúra a služby mestskej dopravy boli bezpečné, spoľahlivé a pohodlné pre všetkých vrátane zraniteľných skupín v spoločnosti a žien,
- zlepšuje bezpečnosť a ochranu v cestnej premávke, najmä v prípade aktívnych a zraniteľných účastníkov cestnej premávky (napr. chodcov, cyklistov, starších ľudí, detí, osôb so zdravotným postihnutím a zníženou pohyblivosťou), služby a verejne prístupné priestory, a to v snahe dosiahnuť víziu nulovej úmrtnosti ⁽¹⁵⁾ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v mestách v súlade s vyhlásením z Valletty ⁽¹⁶⁾,
- znižuje všetky zdroje znečistenia z dopravy, ako je znečistenie ovzdušia, hluk, tuhé častice a mikroplasty, ako aj emisie skleníkových plynov z dopravy, a zároveň zvyšuje jej energetickú účinnosť s cieľom dosiahnuť mestskú mobilitu s nulovými emisiami v súlade s cieľmi Európskej zelenej dohody, stratégiou pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu ⁽¹⁷⁾, akčným plánom nulového znečistenia ⁽¹⁸⁾ a európskym právnym predpisom v oblasti klímy, pričom sa zohľadňujú národné energetické a klimatické plány, plány kvality ovzdušia a miestne akčné plány v oblasti udržateľnej energetiky a klímy,
- prispieva k lepšej prepojiteľnosti a celkovej výkonnosti transeurópskej dopravnej siete a dopravného systému Európy ako celku, a to tak pre cestujúcich, ako aj pre tovar.

2.2. Dlhodobá vízia a jasný plán vykonávania

Plán udržateľnej mestskej mobility predstavuje dlhodobú stratégiu budúceho rozvoja funkčnej mestskej oblasti a v tejto súvislosti aj stratégiu budúceho rozvoja dopravnej infraštruktúry a služieb multimodálnej mobility, prípadne je spojený s takouto existujúcou stratégiou. Zahŕňa aj plán realizácie pre krátkodobé vykonávanie stratégie. Mal by sa začleniť do integrovaného prístupu k udržateľnému rozvoju miest a prepojiť s príslušným využívaním pôdy, priestorovým plánovaním a plánovaním odvetvovej politiky (napr. v oblasti klímy a energetiky).

Plán udržateľnej mestskej mobility by mal preto obsahovať:

- časový harmonogram a rozpočtový plán s náležite identifikovanými zdrojmi potrebného financovania; plán realizácie by mal ideálne pokrývať 3 – 10 rokov,
- jasne vymedzené zodpovednosti a zdroje vrátane identifikovaných zdrojov vyžadovaných na každého účastníka.

2.3. Posúdenie súčasnej a budúcej výkonnosti

Plán udržateľnej mestskej mobility by mal vychádzať zo starostlivého posúdenia súčasnej a budúcej výkonnosti systému mestskej dopravy a mal by byť podporený komplexným monitorovacím systémom, ktorý zahŕňa:

- analýzu stavu, základný a konečný scenár, pričom sa začína komplexným preskúmaním súčasnej situácie a stanovením východiskového stavu, podľa ktorého možno merať budúci pokrok; mal by obsahovať aj posúdenie vplyvu navrhovaných opatrení,
- špecifické ciele a úlohy: v pláne udržateľnej mestskej mobility by sa mali určiť špecifické a realistické ciele výkonnosti, ktoré sú prepojené s analýzou stavu a sú ambiciózne z hľadiska cieľa a všeobecných zámerov plánu udržateľnej mestskej mobility. Prípadne by sa v ňom mali stanoviť aj merateľné úlohy vychádzajúce z realistického posúdenia východiskových a dostupných zdrojov a vyjadrujúce špecifické ciele,
- ukazovatele výkonnosti, pokiaľ možno založené na ukazovateľoch udržateľnej mestskej mobility ⁽¹⁹⁾, ktorými sa charakterizuje aktuálny stav systému mestskej dopravy a monitoruje pokrok pri dosahovaní stanovených cieľov.

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

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

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

⁽¹⁷⁾ COM(2020) 789 final.

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

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

2.4. Integrovaný rozvoj všetkých druhov dopravy s uprednostnením najudržateľnejších druhov

Plán udržateľnej mestskej mobility by mal podporovať multimodálnu dopravu integráciou rôznych druhov dopravy a opatrení zameraných na umožnenie plynulej a udržateľnej mobility. Mal by zahŕňať opatrenia na zvýšenie modálneho podielu udržateľnejších foriem dopravy, ako sú verejná doprava, aktívna mobilita, spoločná mobilita ⁽²⁰⁾, mestská logistika s nulovými emisiami a prípadne vnútrozemská vodná a námorná doprava.

Mal by zahŕňať aj opatrenia na podporu mobility s nulovými emisiami, najmä pokiaľ ide o ekologizáciu mestského vozidlového parku, zníženie preťaženia a zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky, najmä v prípade zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

V pláne sa predkladá integrovaný súbor technických, infraštruktúrnych, politických a právne nezáväzných opatrení na zlepšenie výkonnosti a nákladovej účinnosti, pokiaľ ide o stanovené ciele a špecifické zámery.

Plán udržateľnej mestskej mobility by preto mal zahŕňať:

- služby verejnej a hromadnej dopravy, ako aj spoločnú mobilitu so špecializovanou stratégiou zameranou na zlepšenie ich kvality, pokrytia, bezpečnosti, integrácie a prístupnosti,
- nemotorizovanú dopravu s plánom na zatraktívnenie a zvýšenie bezpečnosti chôdze, cyklistiky a mikromobility, v ktorom sa usiluje o komplexnú a kvalitnú sieť,
- multimodalitu s cieľom lepšie integrovať rôzne druhy dopravy tak pre cestujúcich, ako aj pre tovar,
- bezpečnosť cestnej premávky v mestách s cieľom dosiahnuť víziu nulovej úmrtnosti a nulových vážnych zranení, najmä v prípade zraniteľných účastníkov cestnej premávky vrátane chodcov a cyklistov,
- znižovanie preťaženia a optimalizáciu využívania infraštruktúry spojenej s opatreniami na riadenie parkovania vrátane optimalizácie nabíjacej infraštruktúry, skúmania potenciálu prerozdelenia cestného a mestského priestoru na nemotorizované spôsoby dopravy alebo iné ako dopravné využitia,
- mestskú logistiku vrátane doručovania do domácnosti a riadenia vozidlového parku úžitkových vozidiel (napr. taxíkov) s opatreniami na zlepšenie efektívnosti pri súčasnom znížení externých vplyvov, ako sú emisie skleníkových plynov, znečisťujúce látky, hluk a preťaženie (plán udržateľnej mestskej mobility a akýkoľvek špecifický plán udržateľnej mestskej logistiky by mali byť integrovaným spôsobom navzájom zosúladené),
- plány riadenia mobility s opatreniami zameranými na vykonanie zmeny smerom k udržateľnejšiemu modelom mobility pre ľudí dochádzajúcich do práce, spotrebiteľov a študentov (vrátane tých, ktorí prichádzajú z okolitých prímestských a vidieckych oblastí) v odvetviach, ako sú zamestnanosť, vzdelávanie, zdravotníctvo, maloobchod a cestovný ruch/podujatia,
- digitalizáciu vrátane inteligentných dopravných systémov (IDS), ako sú multimodálne služby digitálnej mobility, ktoré poskytujú možnosť prístupu k informáciám, rezervácie, zaplatacia cesty a získavania lístkov vo všetkých druhoch dopravy, ako aj zber údajov (napríklad od súkromných prevádzkovateľov, veľkých dát, umelej inteligencie, digitálnych dvojčiat, internetu vecí atď.), aby sa podporila príprava, vykonávanie a monitorovanie opatrení zahrnutých v pláne udržateľnej mestskej mobility.

2.5. Integrovaný prístup k mobilite cestujúcich a mestskej nákladnej doprave a logistike

Mestská logistika, ako aj prepojenia na diaľkovú nákladnú dopravu by sa mali v plnej miere zohľadniť a začleniť do plánu udržateľnej mestskej mobility, aby sa zabezpečil systematický prístup ku všetkým aspektom mestskej mobility a aby sa dosiahol cieľ mestskej logistiky s nulovými emisiami a dodávok na poslednom úseku. Špecifické záležitosti mestskej logistiky by sa mohli riešiť v osobitnom a zosúladenom pláne udržateľnej mestskej logistiky.

V prípade príslušných mestských oblastí by sa mal v pláne udržateľnej mestskej mobility náležite zohľadniť vplyv rôznych mestských opatrení na toky cestujúcich aj toky nákladnej dopravy a transeurópsku dopravnú sieť (TEN-T) s cieľom zabezpečiť plynulý prechod cez mestské uzly, ich obchádzku, prepojenie cez ne a okolo nich vrátane vozidiel s nulovými emisiami. Mal by obsahovať najmä opatrenia na zmiernenie preťaženia, zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky a odstránenie úzkych miest, ktoré ovplyvňujú dopravné toky v rámci siete TEN-T.

⁽²⁰⁾ V tomto dokumente sa spoločná mobilita vzťahuje na spoločné využívanie druhov dopravy, ako je spoločné využívanie prenajatých vozidiel (napr. bicyklov, kolobežiek, áut), spolujazda/car-pooling (t. j. spoločné využívanie priestoru vo vozidle), ako aj služby dopravy na požiadanie (napr. služby jász na vyžiadanie ako taxíky).

2.6. Participatívny prístup a koordinácia s inými relevantnými iniciatívami

Pri vypracovaní a vykonávaní plánu udržateľnej mestskej mobility by sa malo vychádzať z integrovaného a participatívneho prístupu s vysokým stupňom spolupráce, koordinácie a konzultácií medzi rozličnými úrovňami verejnej správy a príslušnými orgánmi. Zapojiť by sa mali aj široká verejnosť, zástupcovia občianskej spoločnosti a hospodárske subjekty.

Na tento účel by mali miestne plánovacie orgány zaviesť vhodné štruktúry a postupy.

Tento proces by mal zahŕňať najmä:

- náležité zapojenie príslušných účastníkov vo funkčnej mestskej oblasti, ako sú obyvatelia, zástupcovia organizácií občianskej spoločnosti a hospodárske subjekty, do vypracovania a realizácie plánu od začiatku a počas celého procesu, aby sa zabezpečila vysoká úroveň prijatia a podpory,
- medzirezortné konzultácie a spoluprácu na miestnej a regionálnej úrovni s cieľom zabezpečiť konzistentnosť a komplementárnosť s miestnymi a regionálnymi politikami, stratégiami a opatreniami, najmä tými, ktoré sa týkajú využívania pôdy a priestorového plánovania, plánov pre rozvoj zelených oblastí v mestách⁽²¹⁾, energetiky, zdravotníctva, vzdelávania, sociálnych služieb, presadzovania práva a vykonávania policajných funkcií,
- úzku výmenu informácií s príslušnými orgánmi zodpovednými za poskytovanie dopravnej infraštruktúry a služieb vo funkčnej mestskej oblasti (susediace mestské, prímestské a vidiecke oblasti) a na rôznych úrovniach riadenia a verejnej správy.

2.7. Monitorovanie, preskúmanie, podávanie správ a zabezpečovanie kvality

Plán udržateľnej mestskej mobility by mal zahŕňať ciele, úlohy a ukazovatele, na ktorých je založená súčasná a budúca výkonnosť mestských dopravných systémov, a to prinajmenšom pokiaľ ide o emisie skleníkových plynov, preťaženie, úmrtia a vážne zranenia na cestách, podiel jednotlivých druhov dopravy a prístup k službám mobility, ako aj údaje o znečistení ovzdušia a znečistení hlukom v mestách. Vykonávanie plánu udržateľnej mestskej mobility by sa malo monitorovať pomocou týchto ukazovateľov výkonnosti.

Miestne orgány by mali zaviesť najmä mechanizmy na monitorovanie pokroku pri dosahovaní cieľov svojich plánov udržateľnej mestskej mobility a v prípade potreby prijať včasné nápravné opatrenia. Členské štáty by mali podporovať mestá v tejto úlohe a zabezpečovať kvalitu plánu udržateľnej mestskej mobility a jeho súlad s požiadavkami koncepcie plánov udržateľnej mestskej mobility v súlade s odporúčaním Komisie týkajúcim sa národných programov na podporu plánov udržateľnej mestskej mobility.

Pokrok pri dosahovaní cieľa a špecifických zámerov plánu udržateľnej mestskej mobility a plnení úloh v ňom by sa mali pravidelne posudzovať pomocou vybraných ukazovateľov výsledkov⁽²²⁾. Mali by sa prijať vhodné opatrenia na zabezpečenie včasného prístupu k príslušným údajom a štatistikám. Základom pre preskúmanie vykonávania plánu udržateľnej mestskej mobility by mala byť monitorovacia správa.

V záujme podpory monitorovania by sa malo podporovať využívanie prognóz na predvídanie budúcich potrieb a výziev. Takéto prognózy možno podporovať digitálnymi nástrojmi, ako sú miestne digitálne dvojčatá.

2.8. Usmernenie a podpora na európskej úrovni

Európska komisia bude pokračovať v poskytovaní informácií o plánoch udržateľnej mestskej mobility prostredníctvom európskej informačnej služby pre miestnu dopravu európskeho strediska monitorovania mestskej mobility⁽²³⁾. Tieto informácie zahŕňajú usmernenia súvisiace s procesom plánov udržateľnej mestskej mobility a referenčné materiály o špecifických aspektoch plánov udržateľnej mestskej mobility⁽²⁴⁾.

Expertná skupina Komisie pre mestskú mobilitu⁽²⁵⁾, ktorá bola zriadená po prijatí nového rámca EÚ pre mestskú mobilitu, pomôže doplniť a zjednodušiť tieto materiály.

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

⁽²²⁾ Napríklad ukazovatele udržateľnej mestskej mobility, ktoré sú k dispozícii na: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en.

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

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

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

ROKOVACIE PORIADKY

ROZHODNUTIE č. 2019/1 REGIONÁLNEHO RIADIACEHO VÝBORU DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA

(po písomnej konzultácii)

o prijatí rozpočtu Dopravného spoločenstva na rok 2019 [2023/551]

REGIONÁLNY RIADIACI VÝBOR DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA,

so zreteľom na Zmluvu o založení Dopravného spoločenstva, a najmä na jej článok 24 ods. 1 a článok 35,

ROZHODOL TAKTO:

Článok 1

Týmto sa prijíma rozpočet Dopravného spoločenstva na rok 2019 pripojený k tomuto rozhodnutiu.

Článok 2

Za plnenie rozpočtu a začatie činnosti stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva v súlade s článkom 3 zodpovedá Európska komisia.

Článok 3

Článok 2 sa uplatňuje od 24. januára 2019. Prestane sa uplatňovať deň predtým, ako nadobudne účinnosť vymenovanie riaditeľa stáleho sekretariátu.

V Tirane 16. januára 2019

Za regionálny riadiaci výbor
predseda

Rozpočet Dopravného spoločenstva na rok 2019

Rozpočtový riadok	Suma (v EUR)
Platy úradníkov	750 000
Príspevok do systému zdravotného/dôchodkového poistenia úradníkov	200 000
Prevádzkové náklady sekretariátu (vrátane pevne stanovených výdavkov/cestovných výdavkov/organizácie zasadnutí)	330 000
Kancelárske IT vybavenie a nábytok (na ktoré sa nevzťahuje dohoda o sídle)	100 000
Náklady na prijímanie zamestnancov (uverejnenie a úhrady pre uchádzačov)	100 000
Spolu	1 480 000
Rezerva (približne: 10 %)	150 000
Celkový súčet	1 630 000
Z toho: Príspevok EÚ (80 %) (*)	1 304 000
Príspevok šiestich krajín západného Balkánu (WB6) (20 %: rozdelenie podľa jednotlivých krajín sa stanovuje v prílohe V Zmluvy o založení Dopravného spoločenstva)	326 000

(*) Výškou príspevku EÚ nie je dotknuté prijatie rozpočtu EÚ na rok 2019.

**ROZHODNUTIE REGIONÁLNEHO RIADIACEHO VÝBORU DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA
č. 2019/2**

**(po písomnej konzultácii s členmi regionálneho riadiaceho výboru) o riaditeľovi stáleho sekretariátu
Dopravného spoločenstva [2023/552]**

REGIONÁLNY RIADIACI VÝBOR DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA,

so zreteľom na Zmluvu o založení Dopravného spoločenstva, a najmä na jej článok 24 ods. 1 a článok 30,

so zreteľom na rozhodnutie regionálneho riadiaceho výboru č. 2019/1 zo 16. januára 2019,

ROZHODOL TAKTO:

Článok 1

Za dočasného riaditeľa stáleho sekretariátu sa vymenúva pán Alain Baron.

Článok 2

Článok 1 sa uplatňuje od dátumu prijatia tohto rozhodnutia. Prestane sa uplatňovať deň predtým, ako nadobudne účinnosť vymenovanie riaditeľa stáleho sekretariátu.

V Tirane 28. januára 2019

*Za regionálny riadiaci výbor
predseda*

**ROZHODNUTIE REGIONÁLNEHO RIADIACEHO VÝBORU DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA
č. 2019/3 [2023/553]**

z 5. júna 2019

o:

- **prijatí pravidiel týkajúcich sa prijímania do pracovného pomeru, pracovných podmienok a vyváženého zloženia zamestnancov stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva zo zemepisného hľadiska,**
- **prijatí služobného poriadku Dopravného spoločenstva,**
- **prijatí oznámení o voľnom pracovnom mieste riaditeľa a zástupcu riaditeľa stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva**

REGIONÁLNY RIADIACI VÝBOR DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA,

so zreteľom na Zmluvu o založení Dopravného spoločenstva, a najmä na jej článok 24 ods. 1 a článok 35,

ROZHODOL TAKTO:

Článok 1

Týmto sa prijímajú pravidlá týkajúce sa prijímania do pracovného pomeru, pracovných podmienok a vyváženého zloženia zamestnancov stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva zo zemepisného hľadiska stanovené v prílohe 1 k tomuto rozhodnutiu.

Článok 2

Týmto sa prijíma služobný poriadok Dopravného spoločenstva stanovený v prílohe II k tomuto rozhodnutiu.

Článok 3

Prijímajú sa oznámenia o voľnom pracovnom mieste riaditeľa a zástupcu riaditeľa stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva pripojené k tomuto rozhodnutiu.

V Tirane 5. júna 2019

*Za regionálny riadiaci výbor
predseda*

**ROZHODNUTIE REGIONÁLNEHO RIADIACEHO VÝBORU DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA
č. 2020/2**

**(po konzultácii s členmi regionálneho riadiaceho výboru)
o riaditeľovi stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva [2023/554]**

REGIONÁLNY RIADIACI VÝBOR DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA,

so zreteľom na Zmluvu o založení Dopravného spoločenstva, a najmä na jej článok 24 ods. 1 a článok 30,

so zreteľom na rozhodnutie regionálneho riadiaceho výboru č. 2019/2 z 28. januára 2019,

so zreteľom na rozhodnutie regionálneho riadiaceho výboru č. 2019/3 z 5. júna 2019 o pravidlách týkajúcich sa prijímania do pracovného pomeru, pracovných podmienok a vyváženého zloženia zamestnancov stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva zo zemepisného hľadiska,

so zreteľom na dohodnuté závery zo zasadnutia regionálneho riadiaceho výboru z 18. mája 2020 a následné konzultácie ministerskej rady, ako aj na závery 8. zasadnutia regionálneho riadiaceho výboru z 30. júna,

ROZHODOL TAKTO:

Článok 1

Za riaditeľa stáleho sekretariátu sa vymenúva pán Matej Zakonjsek.

Článok 2

Miesto pridelenia je sídlo stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva, Masarikova 5, 11000 Belehrad (Srbsko).

Článok 3

Toto vymenovanie sa uzatvára na obdobie 36 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto rozhodnutia a môže sa obnoviť najviac dvakrát.

Článok 4

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť: **1. 8. 2020.**

V Sarajeve 6. júla 2020

*Za regionálny riadiaci výbor
predseda*

ROZHODNUTIE č. 2020/3 REGIONÁLNEHO RIADIACEHO VÝBORU DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA**(po konzultácii s členmi regionálneho riadiaceho výboru) o zástupkyňi riaditeľa stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva [2023/555]**

REGIONÁLNY RIADIACI VÝBOR DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA,

so zreteľom na Zmluvu o založení Dopravného spoločenstva, a najmä na jej článok 24 ods. 1 a článok 30,

so zreteľom na rozhodnutie regionálneho riadiaceho výboru č. 2019/2 z 28. januára 2019,

so zreteľom na rozhodnutie regionálneho riadiaceho výboru č. 2019/3 z 5. júna 2019 o pravidlách týkajúcich sa prijímania do pracovného pomeru, pracovných podmienok a vyváženého zloženia zamestnancov stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva zo zemepisného hľadiska,

so zreteľom na dohodnuté závery zo zasadnutia regionálneho riadiaceho výboru z 18. mája 2020 a následné konzultácie ministerskej rady, ako aj na závery 8. zasadnutia regionálneho riadiaceho výboru z 30. júna,

ROZHODOL TAKTO:

Článok 1

Za zástupkyňu riaditeľa stáleho sekretariátu sa vymenúva pani Ljuba Siljanoska.

Článok 2

Miesto pridelenia je sídlo stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva, Masarikova 5, 11000 Belehrad (Srbsko).

Článok 3

Toto vymenovanie sa uzatvára na obdobie 36 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto rozhodnutia a môže sa obnoviť najviac dvakrát.

Článok 4

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť 1. septembra 2020.

V Sarajeve 6. júla 2020

*Za regionálny riadiaci výbor
predseda*

ROZHODNUTIE č. 2020/05 REGIONÁLNEHO RIADIACEHO VÝBORU DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA**o pravidlách náhrady výdavkov vzniknutých osobám, ktoré nespádajú pod stály sekretariát Dopravného spoločenstva a sú prizvané na zasadnutia ako experti [2023/556]**

REGIONÁLNY RIADIACI VÝBOR DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA,

so zreteľom na Zmluvu o založení Dopravného spoločenstva, a najmä na jej článok 24 ods. 1 a článok 35,

PRIJAL TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Týmto sa prijímajú pravidlá náhrady výdavkov vzniknutých osobám, ktoré nespádajú pod stály sekretariát Dopravného spoločenstva a sú prizvané na zasadnutia ako experti.

Tieto pravidlá sú uvedené v prílohe.

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť v deň jeho prijatia.

V Sarajeve 29. júla 2020

*Za regionálny riadiaci výbor
predseda*

PRÍLOHA

**PRAVIDLÁ NÁHRADY VÝDAVKOV VZNIKNUTÝCH OSOBÁM, KTORÉ NESPADAJÚ POD STÁLÝ
SEKRETARIÁT DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA A SÚ PRIZVANÉ NA ZASADNUTIA AKO
EXPERTI**

Článok 1

1. Tieto pravidlá sa vzťahujú na tieto osoby, ktoré sa ďalej spoločne označujú ako „externí experti“:
 - a) akúkoľvek osobu z prostredia mimo Dopravného spoločenstva, ktorá bola pozvaná, aby prezentovala konkrétny odborný názor vo výbore alebo v pracovnej skupine, bez ohľadu na miesto zasadnutia;
 - b) akúkoľvek osobu zodpovednú za sprevádzanie osoby so zdravotným postihnutím, na ktorú sa vzťahuje písmeno a).
2. Externí experti môžu pochádzať zo súkromného alebo verejného sektora:
 - a) experti zo súkromného sektora sú osoby, ktoré zastupujú občiansku spoločnosť alebo pracujú v súkromnej organizácii alebo spoločnosti a Dopravné spoločenstvo ich pozvalo, aby sa podelili o svoje odborné poznatky alebo aby zastupovali svoju organizáciu v určitej oblasti, ale nie aby zastupovali záujmy niektorej krajiny;
 - b) experti z verejného sektora sú osoby, ktoré boli pozvané ako zástupcovia štátnej správy, regionálnych alebo miestnych orgánov členského štátu EÚ alebo juhovýchodoeurópskej strany, alebo ktoré určil takýto orgán.

Článok 2

Stály sekretariát nenesie zodpovednosť za žiadnu majetkovú, nemajetkovú ani fyzickú ujmu vzniknutú externým expertom alebo osobám zodpovedným za sprevádzanie externého experta so zdravotným postihnutím počas ich cesty na miesto zasadnutia alebo pobytu v mieste zasadnutia, pokiaľ takúto ujmu nemožno priamo pripísať stálemu sekretariátu.

Dopravné spoločenstvo predovšetkým nenesie zodpovednosť za žiadne nehody, ktorých účastníkmi sú externí experti, ktorí pri ceste na zasadnutie využívajú vlastné dopravné prostriedky.

Článok 3

1. Všetci externí experti majú nárok na náhradu cestovných výdavkov z miesta uvedeného v pozvánke (služobná alebo domáca adresa) na miesto zasadnutia najvhodnejším dopravným prostriedkom s prihliadnutím na vzdialenosť, ktorú treba prekonať. Vo všeobecnosti pri cestách kratších než 400 km (jedným smerom podľa úradnej vzdialenosti po železnici) je to železničná doprava v druhej triede a pri vzdialenostiach 400 km alebo viac letecká doprava v ekonomickej triede.
2. Riaditeľ stáleho sekretariátu (ďalej len „riaditeľ“) sa predovšetkým usiluje zabezpečiť takú organizáciu zasadnutí, aby externí experti mohli cestovať za čo najvýhodnejšie ceny. Riaditeľ podrobne preskúma najmä všetky žiadosti o úhradu nadmerne drahých leteniek. Má právo vykonať akékoľvek potrebné kontroly a na tieto účely žiadať od externých expertov akýkoľvek dôkaz. Ak sa to zdá opodstatnené, má riaditeľ takisto právo obmedziť úhradu platby na sadzby, ktoré sa bežne uplatňujú pri zvyčajných cestách z miesta pracoviska alebo bydliska externého experta na miesto konania zasadnutia.
3. Cestovné výdavky sa nahradia po predložení originálov týchto dokladov: letenky, lístky a faktúry alebo v prípade online rezervácie výťah elektronickú rezerváciu a palubného lístka pre cestu na miesto zasadnutia. Predložené doklady musia obsahovať použitú dopravnú triedu, čas cesty a zaplatenú sumu.
4. Náklady na cestu súkromným vozidlom sa nahradia vo výške ceny vlakového lístka druhej triedy.

5. Ak na trase nepremáva železničná doprava, náklady na cestu súkromným vozidlom sa nahradia vo výške 0,22 EUR/km.
6. Náklady na cestu taxíkom sa nenahrádzajú.

Článok 4

1. Za každý deň zasadnutia sa vyplácajú diéty v paušálnej sadzbe na úhradu všetkých výdavkov v mieste zasadnutia vrátane napríklad stravy a miestnej dopravy (autobus, električka, metro, taxík, parkovanie, diaľničné poplatky atď.), ako aj cestovné a úrazové poistenie.
2. Diéty sú vo výške 92,00 EUR.
3. Ak je miesto odchodu uvedené v pozvánke vzdialené od miesta zasadnutia najviac 100 km, diéty sa kráti o 50 %.
4. Externí experti, ktorí musia stráviť jednu alebo viac nocí v mieste konania zasadnutia, pretože časy zasadnutí sa nedajú zladiť s letovým alebo železničným poriadkom (¹), majú nárok na príspevok na ubytovanie. Tento príspevok je 100,00 EUR/noc. Počet nocí nesmie presiahnuť počet zasadacích dní + 1.
5. Výnimočne možno poskytnúť ďalší príspevok na ubytovanie a ďalšie diéty, ak by predĺženie pobytu externému expertovi umožnilo získať zníženie nákladov na dopravu o sumu, ktorá presahuje výšku týchto príspevkov.
6. Diéty a/alebo príspevok na ubytovanie sa môžu zvýšiť o 50 % na základe odôvodneného rozhodnutia riaditeľa v prípade externých expertov na veľmi vysokej úrovni.

Článok 5

Keď sa so zreteľom na všetky výdavky, ktoré vzniknú externým expertom so zdravotným postihnutím v dôsledku ich zdravotného postihnutia alebo osobe, ktorá ich sprevádza, príspevky stanovené v článku 4 javia ako jasne neprimerané, tieto výdavky sa uhradia na žiadosť riaditeľa na základe predloženia príslušných dokladov.

Článok 6

1. Pokiaľ sa v pozvánke a žiadosti o organizáciu zasadnutia neuvádza inak, experti zo súkromného sektora majú za každý deň zasadnutia nárok na diéty a prípadný príspevok na ubytovanie, ak čestne vyhlásia, že za danú návštevu nepoberajú podobné diéty alebo príspevky od inej inštitúcie. Riaditeľ zabezpečí súlad obsahu pozvánok a žiadosti o organizáciu zasadnutia.
2. Experti z verejného sektora dostanú za každý deň zasadnutia diéty a prípadný príspevok na ubytovanie, pokiaľ s tým počítajú príslušný rokovací poriadok výboru alebo pracovnej skupiny a pokiaľ čestne vyhlásia, že za danú návštevu nepoberajú podobné diéty alebo príspevky od vlastnej verejnej správy.
3. Riaditeľ môže odôvodneným rozhodnutím a po predložení príslušných dokladov povoliť uhradenie výdavkov, ktoré externým expertom vznikli v dôsledku osobitných pokynov, ktoré dostali v písomnej forme.
4. Každý externý expert dostane všetky náhrady cestovných výdavkov, diét a príspevkov na ubytovanie na jeden bankový účet.

(¹) Vo všeobecnosti nemožno od externých expertov žiadať:

- odchod z miesta pracoviska, bydliska alebo zasadnutia pred 7.00 hod. (stanica alebo iný druh dopravy), resp. pred 8.00 hod. (letisko),
- príchod na miesto zasadnutia po 21.00 hod. (letisko), resp. po 22.00 hod. (stanica alebo iný druh dopravy).

5. Náklady expertov z verejného sektora sa nahradia na účet v mene príslušnej vlády, niektorého z jej ministerstiev alebo verejného orgánu, pokiaľ vláda, ministerstvo alebo verejný orgán neuviedlo prípadnú výnimku.

Článok 7

1. Maximálny počet externých expertov na každom zasadnutí je bez ohľadu na to, či majú nárok na náhradu výdavkov, jeden expert z verejnej správy za každú juhovýchodoeurópsku stranu a za každý členský štát EÚ a počet expertov zo súkromného sektora rovnaký ako počet expertov z verejného sektora.
2. Riaditeľ sa môže na základe odôvodneného rozhodnutia odchýliť od pravidla stanoveného v odseku 1 v prípade spoločných zasadnutí viacerých výborov alebo pracovných skupín.

Článok 8

1. Platobný príkaz sa pripraví na základe riadne vyplnenej žiadosti o náhradu podpísanej externým expertom a tajomníkom zasadnutia zodpovedným za potvrdenie prítomnosti externého experta.
2. Externí experti tajomníkovi zasadnutia poskytnú doklady na účely náhrady v tlačenej forme, faxom alebo e-mailom, s dátumom alebo poštovou pečiatkou najneskôr 30 kalendárnych dní po poslednom dni zasadnutia.
3. Stály sekretariát uhradí výdavky externých expertov do 30 kalendárnych dní.
4. Pokiaľ externý expert neposkytne náležité odôvodnenie a to sa neprijme odôvodneným rozhodnutím riaditeľa, nedodržanie odseku 2 zbavuje Dopravné spoločenstvo akejkoľvek povinnosti nahradiť cestovné výdavky či vyplatiť diéty alebo príspevky.

Článok 9

1. Cestovné výdavky sa nahrádzajú v eurách, v prípade potreby podľa výmenného kurzu platného v deň zasadnutia.
2. Diéty a prípadný príspevok na ubytovanie sa nahrádzajú v eurách podľa paušálnej sadzby platnej v deň zasadnutia.

Článok 10

Tieto pravidlá sa uplatňujú odo dňa nasledujúceho po ich prijatí.

**ROZHODNUTIE REGIONÁLNEHO RIADIACEHO VÝBORU DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA
č. 2020/7**

**o určení nezávislého externého audítora na vykonávanie ročného auditu za rozpočtový rok 2019
[2023/557]**

REGIONÁLNY RIADIACI VÝBOR DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA,

so zreteľom na Zmluvu o založení Dopravného spoločenstva, a najmä na jej článok 24 ods. 1 a článok 36,

so zreteľom na rozpočtové pravidlá a audítorské postupy, ktoré sa vzťahujú na Dopravné spoločenstvo, a najmä na ich články 62 a 63,

ROZHODOL TAKTO:

Článok 1

Za nezávislého externého audítora na vykonávanie ročného auditu Dopravného spoločenstva za rozpočtový rok 2019 sa určuje spoločnosť Grant Thornton D.O.O. so sídlom na adrese Kneginje Zorke 2/4, Beograd.

V Sarajeve 3. septembra 2020

*Za regionálny riadiaci výbor
predseda*

**ROZHODNUTIE REGIONÁLNEHO RIADIACEHO VÝBORU DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA
č. 2020/08**

o vytvorení Technického výboru pre prepravu nebezpečného tovaru [2023/558]

REGIONÁLNY RIADIACI VÝBOR DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA,

so zreteľom na Zmluvu o založení Dopravného spoločenstva, a najmä na jej článok 24 ods. 1 a článok 1,

PRIJAL TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Týmto sa zriaďuje Technický výbor Dopravného spoločenstva pre prepravu nebezpečného tovaru.

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť v deň jeho prijatia.

V Sarajeve 15. decembra 2020

*Za regionálny riadiaci výbor
predseda*

ROZHODNUTIE č. 01/2021 REGIONÁLNEHO RIADIACEHO VÝBORU DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA**(po písomnej konzultácii)****o prijatí rozpočtu Dopravného spoločenstva na rok 2021 [2023/559]**

REGIONÁLNY RIADIACI VÝBOR DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA,

so zreteľom na Zmluvu o založení Dopravného spoločenstva ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 24 ods. 1 a článok 35,

ROZHODOL TAKTO:

Článok 1

Týmto sa prijíma rozpočet Dopravného spoločenstva na rok 2021 pripojený k tomuto rozhodnutiu.

Článok 2

1. V súlade s článkom 10 ods. 1 rozpočtových pravidiel a audítorských postupov platných pre Dopravné spoločenstvo možno rozpočtové prostriedky pridelené na určitý rozpočtový riadok rozpočtu na rok 2021 použiť na účely, ktoré rozpočet pripisuje inému rozpočtovému riadku, a to do celkového limitu 10 % rozpočtových prostriedkov pôvodného rozpočtového riadku. Neplatí to pre rozpočtový riadok týkajúci sa rozpočtu na ľudské zdroje.
2. Rozpočtové prostriedky prenesené s cieľom splniť záväzky prijaté koncom roka 2020 uvedené v pripojenom rozpočte nemožno použiť na účel uvedený v odseku 1. Pri určovaní maximálnej sumy zodpovedajúcej uvedenému limitu 10 % sa nezohľadňujú.

Článok 3

Rozpočtové prostriedky, ktoré neboli viazané na konci rozpočtových rokov 2019 a 2020, sa zrušia a vrátia zmluvným stranám v súlade s percentuálnymi podielmi stanovenými v prílohe V k Zmluve o založení Dopravného spoločenstva a skutočne uhradenými príspevkami.

V Sarajeve 28. januára 2021

*Za regionálny riadiaci výbor
predseda*

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 278, 27.10.2017, s. 3.

ROZPOČET DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA NA ROK 2021

Rozpočtový riadok	Suma (v EUR)
1. Stály sekretariát	
1.1. Ľudské zdroje	1 465 706
1.2. Cestovné náklady	172 560
1.3. Náklady na kancelárie, vybavenie a softvér	353 080
— z toho nové úvery	303 080
— z toho prenesené rozpočtové prostriedky zodpovedajúce záväzkom prijatým na konci roka 2020, pri ktorých sú platby splatné v roku 2021	50 000
1.4. Iné náklady a služby vrátane týchto: — externe zabezpečené a iné služby (audit, viditeľnosť, školenie personálu, bankové poplatky) — náklady na zasadnutia a konferencie — náklady na informačné technológie a komunikáciu — náklady na nábor zamestnancov	247 590
1.5. Štúdie, technická pomoc pri podpore vykonávania <i>acquis</i> a akčných plánov EÚ	530 000
— z toho nové úvery	400 000
— z toho prenesené rozpočtové prostriedky zodpovedajúce záväzkom prijatým na konci roka 2020, pri ktorých sú platby splatné v roku 2021	130 000
2. Ministerská rada	
2.1. náklady na zasadnutia a konferencie	60 000
3. Regionálny riadiaci výbor	
3.1. náklady na zasadnutia a konferencie	20 950
4. Technické výbory	
4.1. náklady na zasadnutia a konferencie	99 100
5. Sociálne fórum	
5.1. náklady na zasadnutia a konferencie	13 300
Rezerva (približne 8 % nových úverov)	217 714
Nové úvery spolu	3 000 000
Prenesené rozpočtové prostriedky z roku 2020 spolu	180 000
Celkový súčet	3 180 000
Príspevok EÚ (80 % nových úverov)	2 400 000
Príspevok juhovýchodoeurópskych strán (20 % nových úverov: rozdelenie podľa krajín sa stanovuje v prílohe V k Zmluve o založení Dopravného spoločenstva)	600 000

**ROZHODNUTIE REGIONÁLNEHO RIADIACEHO VÝBORU DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA
č. 2021/02**

**o pravidlách náhrady výdavkov vzniknutých osobám z prostredia mimo stáleho sekretariátu
Dopravného spoločenstva, ktoré boli prizvané na zasadnutia Dopravného spoločenstva [2023/560]**

REGIONÁLNY RIADIACI VÝBOR DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA,

so zreteľom na Zmluvu o založení Dopravného spoločenstva, a najmä na jej článok 35,

PRIJAL TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Týmto sa prijímajú pravidlá náhrady výdavkov vzniknutých osobám z prostredia mimo stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva, ktoré boli prizvané na zasadnutia Dopravného spoločenstva, stanovené v prílohe.

Stály sekretariát Dopravného spoločenstva uverejní tieto pravidlá po ich prijatí na webovom sídle Dopravného spoločenstva.

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom jeho prijatia.

V Sarajeve 7. júna 2021

*Za regionálny riadiaci výbor
predseda*

PRÍLOHA

PRAVIDLÁ NÁHRADY VÝDAVKOV VZNIKNUTÝCH OSOBÁM Z PROSTREDIA MIMO STÁLEHO SEKRETARIÁTU DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA, KTORÉ BOLI PRIZVANÉ NA ZASADNUTIA DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA

1. Rozsah pôsobnosti
 - 1.1. Tieto pravidlá sa vzťahujú na osoby z prostredia mimo stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva (ďalej len „stály sekretariát“), ktoré boli prizvané na akékoľvek zasadnutia Dopravného spoločenstva uvedené v bode 1.2.
 - 1.2. Zasadnutia, na ktoré sa vzťahujú tieto pravidlá, sú zasadnutia týchto zložení, výborov a iných fór Dopravného spoločenstva:
 - a) zasadnutia ministerskej rady, regionálneho riadiaceho výboru, technických výborov, sociálneho fóra;
 - b) zasadnutia rozpočtového výboru;
 - c) zasadnutia pracovných skupín, koordinačných skupín a iných pracovných orgánov zriadených rozhodnutiami alebo na základe záverov ministerskej rady a regionálneho riadiaceho výboru;
 - d) konferencie, workshopy a iné fóra, ktoré organizuje stály sekretariát v súvislosti s pracovným programom Dopravného spoločenstva;
 - e) iné zasadnutia organizované v rámci vykonávania Zmluvy o Dopravnom spoločenstve (diskusie na vysokej úrovni, workshopy atď.);
 - f) výberové konania na pracovné pozície, ktoré uverejnilo Dopravné spoločenstvo (členovia výberovej komisie) a
 - g) výberové konania na pracovné pozície, ktoré uverejnilo Dopravné spoločenstvo (uchádzači).
 - 1.3. Nárok na náhradu výdavkov má podľa týchto pravidiel len jeden zástupca za ministerstvo, regulačný orgán, agentúru, subjekt alebo iného príjemcu. V prípade spoločnej organizácie zasadnutí uvedených v bode 1.2 sa však riaditeľ stáleho sekretariátu (ďalej len „riaditeľ“) môže na základe odôvodneného rozhodnutia od tohto pravidla odchýliť.
 - 1.4. Tieto pravidlá sa vzťahujú len na náhradu cestovných nákladov a nákladov na ubytovanie. Účastníci nemajú nárok na dodatočné sumy, ako sú denné diéty.
2. Cestovné výdavky
 - 2.1. Všetci účastníci majú nárok na náhradu cestovných výdavkov z miesta uvedeného v pozvánke (služobná alebo domáca adresa) na miesto zasadnutia najvhodnejším dopravným prostriedkom s prihliadnutím na vzdialenosť, ktorú treba prekonať. Vo všeobecnosti pri cestách kratších než 400 km (jedným smerom podľa oficiálnej vzdialenosti po železnici) je to železničná doprava v druhej triede a pri vzdialenostiach 400 km alebo viac letecká doprava v ekonomickej triede.
 - 2.2. Riaditeľ sa usiluje zabezpečiť takú organizáciu zasadnutí, aby účastníci mohli cestovať za čo najvýhodnejšie ceny.
 - 2.3. Cestovné výdavky sa nahradia len po predložení originálov príslušných dokladov.
 - 2.4. Ak nie je letecká ani železničná doprava k dispozícii alebo ak nie je nákladovo efektívna, povoľuje sa cestovanie autobusom alebo automobilom.
 - 2.5. Náklady na cestu súkromným vozidlom sa nahrádzajú vo výške 0,22 EUR/km.
 - 2.6. Náklady na prepravu taxíkom sa nahrádzajú len v prípade, ak nie je k dispozícii miestna verejná doprava.
 - 2.7. Náklady na cestovanie sa nahrádzajú do maximálnej výšky 700 EUR.

3. Výdavky na ubytovanie
 - 3.1. Účastníci majú nárok na náhradu výdavkov na ubytovanie. Výdavky na ubytovanie sú náklady, ktoré vznikli pri prenocovaní v mieste konania zasadnutia, pretože časy zasadnutí sa nedajú zladiť s letovým alebo železničným poriadkom. Výdavky na ubytovanie sa nahrádzajú do maximálnej výšky 120 EUR za noc. Počet prenocovaní nesmie presiahnuť počet zasadacích dní + 1.
 - 3.2. Po schválení riaditeľom môžu mať účastníci vo výnimočných prípadoch nárok na náhradu výdavkov na ubytovanie na jednu dodatočnú noc v mieste konania zasadnutia, ak predĺženie pobytu umožní účastníkovi získať zľavu na cestovné náklady, ktorej výška presahuje náklady na ubytovanie na dodatočnú noc.
 - 3.3. Účastníci nemajú nárok na náhradu ďalších výdavkov spojených s pobytom v hoteli (napr. internet, telefón, fotokópie, minibar, raňajky nezahrnuté v cene).
4. Zakúpenie cestovných lístkov a rezervácia ubytovania
 - 4.1. Účastníci, ktorí boli prizvaní na zasadnutie uvedené v bode 1.2 písm. a) až e), si cestovné lístky a ubytovanie rezervujú v zásade sami. Rezervácie treba vykonávať čo najskôr, aby bolo možné využiť čo najnižšie ceny alebo sadzby. Stály sekretariát rezervuje cestu alebo ubytovanie v mene účastníkov alebo nahrádza výdavky vopred len vo výnimočných prípadoch a za podmienok stanovených v bode 6.
 - 4.2. V prípade účastníkov, ktorí boli prizvaní na zasadnutie uvedené v bode 1.2 písm. f) a g), cestu a ubytovanie organizuje stály sekretariát.
5. Postup pri náhrade
 - 5.1. Na získanie náhrady cestovných výdavkov a výdavkov na ubytovanie predložia účastníci žiadosť o náhradu výdavkov (ďalej len „žiadosť o náhradu“). Žiadosť o náhradu sa predkladá:
 - a) na formulári uvedenom v dodatku 1;
 - b) v elektronickom formáte stálemu sekretariátu najneskôr 15 kalendárnych dní po predmetnom zasadnutí a
 - c) spolu so všetkými originálmi príslušných dokladov, ako sú napríklad cestovné lístky a faktúry, alebo v prípade online rezervácií vytlačená verzia elektronickej rezervácie a palubných lístkov z cesty na zasadnutie, ktoré slúžia ako dôkaz vzniknutých nákladov a na ktorých je uvedená použitá dopravná trieda, čas cesty a zaplatená suma.
 - 5.2. Korešpondencia týkajúca sa náhrady výdavkov sa zasiela stálemu sekretariátu na adresu: finance@transport-community.org.
 - 5.3. Náhrada sa vypláca v eurách. Pri náhrade sa používa výmenný kurz platný v deň konania zasadnutia.
 - 5.4. Náhrada sa vypláca bankovým prevodom na bankový účet inštitúcie alebo organizácie, ktorá účastníka vyslala, pričom sa použijú údaje o bankovom účte predložené v súlade s bodom 5.5. Náhradu však možno vyplatiť aj na súkromný bankový účet účastníka, ak o to uvedená inštitúcia alebo organizácia písomne požiada.
 - 5.5. Údaje o bankovom účte, ktoré treba poskytnúť na účely bodu 5.4, musia obsahovať tieto informácie týkajúce sa príjemcu: názov/meno a adresu majiteľa účtu, názov banky, číslo bankového účtu (IBAN) a SWIFT kód (BIC).

6. Preddavok na cestovné výdavky a výdavky na ubytovanie
 - 6.1. Vo výnimočných prípadoch môže vysielajúca inštitúcia alebo organizácia predložiť stálemu sekretariátu žiadosť o preddavok na výdavky na cestu alebo ubytovanie účastníka prizvaného na zasadnutie uvedené v bode 1.2 písm. a) až e). Takéto konanie sa vzťahuje na rezerváciu cesty a ubytovania stálym sekretariátom.
 - 6.2. Žiadosti o preddavok sa podávajú na formulári uvedenom v dodatku 2 a zasielajú sa najmenej 21 kalendárnych dní pred dátumom zasadnutia stálemu sekretariátu na adresu: finance@transport-community.org.
 - 6.3. Ak sa žiadosť predloží v súlade s bodom 6.2, riaditeľ jej môže vyhovieť. Ak sa žiadosť predloží po uvedenej lehote, riaditeľ ju môže zamietnuť.
 - 6.4. Stály sekretariát po schválení žiadosti podľa bodu 6.3 a so zreteľom na návrh programu zasadnutia zarezervuje cestu a ubytovanie pre dotknutého účastníka. Účastníkovi zašle potvrdenie rezervácie cestovných lístkov a ubytovania elektronickou poštou.
 - 6.5. Podaním žiadosti o preddavok na cestovné výdavky sa účastník zaväzuje zúčastniť sa na predmetnom zasadnutí.
 - 6.6. Ak sa účastník z dôvodov, ktoré priamo nesúvisia s Dopravným spoločenstvom, nemôže na zasadnutí zúčastniť, vysielajúca inštitúcia alebo organizácia nahradí stálemu sekretariátu náklady vzniknuté v súvislosti s organizáciou cesty (napr. náklady na zakúpené cestovné lístky vrátane poplatkov za zrušenie rezervácie).
 7. Administratívne a záverečné ustanovenia
 - 7.1. Za správne uplatňovanie týchto pravidiel je zodpovedný riaditeľ.
 - 7.2. Stály sekretariát uchováva počas piatich rokov záznamy, dokumentáciu a dôkazy súvisiace s náhradou výdavkov podľa týchto pravidiel vrátane dokladov týkajúcich sa mimoriadneho zaobchádzania.
-

Dodatok 1

ŽIADOSŤ O NÁHRADU CESTOVNÝCH VÝDAVKOV

1. ÚDAJE O ZASADNUTÍ		Miesto:				
Opis zasadnutia:						
Dátum:	Počet dní:					
2. ÚČASTNÍK						
PRIEZVISKO:	MENO:					
INŠTITÚCIA/ORGANIZÁCIA:	OSLOVENIE:					
KRAJINA:	TEL. Č.:					
E-MAIL:						
3. BANKOVÉ ÚDAJE – uveďte úplný IBAN a SWIFT kód (BIC)						
NÁZOV/MENO A ADRESA MAJITEĽA ÚČTU (INŠTITÚCIA): (v tomto políčku uveďte názov/meno majiteľa účtu/oprávnenej osoby)						
NÁZOV BANKY						
Číslo účtu						
IBAN						
SWIFT (BIC)						
4. UBYTOVANIE		Od:	Do:			
DÁTUM POBYTU						
Celkový počet nocí v hoteli (maximálna cena 120 EUR/noc)						
Priložte kópiu hotelovej faktúry						
5. CESTOVNÉ VÝDAVKY						
Letecká, železničná, diaľková autobusová, miestna verejná doprava atď.	Z	DO	TRIEDA	SUMA	MENA	V EUR
Trasa						
V prípade potreby pokračujte na samostatnom hárku. Priložte kópiu účtov/faktúr vrátane palubných lístkov z lietadla/lístkov na vlak/autobus, ktoré máte k dispozícii.						
OSOBNÝ AUTOMOBIL		Z:	Do:	Do: (návrat)		
Priložený dôkaz o vzdialenosti (kópia trasy z Google Maps alebo ViaMichelin.com aleboRome2Rio.com; použite formát PDF alebo JPG)				Počet KM obojsmerne:		
				Celkom EUR:		
TAXÍK (ak nebola k dispozícii miestna verejná doprava) – potvrdenie o zaplatení povinné; potrebné je dodatočné odôvodnenie		Suma	Mena	V EUR		
CELKOVÁ NÁROKOVANÁ SUMA V EUR:						
Ďalšie poznámky:						
Potvrďujem, že táto žiadosť o náhradu cestovných výdavkov obsahuje pravdivé údaje o cestovných výdavkoch, ktoré mi vznikli. Tieto výdavky nemám ani nebudem mať nahradené zo žiadnych iných zdrojov, ani som neuviedol/neuviedla žiadne výdavky, ktoré sa priamo uhradili alebo budú uhradené z iného zdroja.						
Dátum:		PODPIS ÚČASTNÍKA:				

Dodatok 2

ŽIADOSŤ O PREDDAVOK NA CESTOVNÉ VÝDAVKY

1. Údaje o cestujúcej osobe – vyplňte VŠETKY políčka označené symbolom {}

Priezvisko*:		
Meno*:		
Názov organizácie/inštitúcie*:		
Funkcia:		
Číslo cestovného pasu* (potrebné na účely rezervácie):		
Kontaktné telefónne číslo:		
E-mail:		
Názov a miesto zasadnutia:		
Dátumy zasadnutia:	Od:	Do:
Trasa cesty:	Odchod z:	Príchod do:

2. Žiadosť o rezerváciu – zaškrknite príslušné políčkoCESTA UBYTOVANIE **DÔLEŽITÉ POZNÁMKY PRE ÚČASTNÍKOV:**

- Tento formulár slúži stálemu sekretariátu Dopravného spoločenstva ako základ pre zorganizovanie cesty v mene cestujúceho. Musí byť vopred schválený priamym nadriadeným cestujúceho a zaslaný ho v naskenovanej podobe na e-mailovú adresu stáleho sekretariátu: finance@transport-community.org.
- Za správnosť poskytnutých údajov je zodpovedný výlučne cestujúci, ktorý takisto nesie plnú zodpovednosť za neúplné alebo nesprávne údaje, ktoré môžu viesť k stornovaniu cesty, neuskutočneniu cesty, potrebe zmeniť údaje na rezerváciách alebo dodatočným súvisiacim nákladom.
- Žiadne dodatočné náklady (použitie minibaru v hoteli, parkovné, dodatočné prenocovanie atď.) sa nenahrádzajú.
- Cestujúci je povinný uchovať všetky palubné a cestovné lístky ako dôkazy o ceste a po návrate musí zaslať ich naskenované kópie na uvedenú e-mailovú adresu.
- Stály sekretariát cestu organizuje v rámci cestovných a ubytovacích možností dostupných na trhu, ktoré zodpovedajú limitom a sadzbám stanoveným v pravidlách náhrady výdavkov.
- Podpísaná osoba potvrdzuje, že je informovaná o doložke o vrátení výdavkov stanovenej v bode 6.6 pravidiel náhrady výdavkov: Ak sa účastník z dôvodov, ktoré priamo nesúvisia s Dopravným spoločenstvom, nemôže na zasadnutí zúčastniť, vysielajúca inštitúcia alebo organizácia nahradí stálemu sekretariátu náklady vzniknuté v súvislosti s organizáciou cesty (napr. náklady na zakúpené cestovné lístky vrátane poplatkov za zrušenie rezervácie).

Podpis: _____	Schválenie vedúceho vysielajúcej inštitúcie/organizácie: _____
Dátum: _____	Dátum: _____

3. NA INTERNÉ POUŽITIE STÁLEHO SEKRETARIÁTU DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA

Odhadované náklady (v EUR)	Dostupné rozpočtové prostriedky
Letenka/Lístok na vlak/Lístok na autobus/Automobil	ÁNO <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/>
Ubytovanie	Pracovník zodpovedný za financie a účtovníctvo:
SPOLU:	SCHVÁLENIE RIADITEĽA:
Rozpočtový záväzok č.:	<input type="checkbox"/> Schválené <input type="checkbox"/> Neschválené

ROZHODNUTIE č. 2021/03 REGIONÁLNEHO RIADIACEHO VÝBORU DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA**o pravidlách náhrady výdavkov zamestnancov stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva na cesty a sťahovanie pri nástupe do pracovného pomeru a pri jeho skončení [2023/561]**

REGIONÁLNY RIADIACI VÝBOR DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA,

so zreteľom na Zmluvu o založení Dopravného spoločenstva, a najmä na jej články 30 a 35,

PRIJAL TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Týmto sa prijímajú pravidlá náhrady výdavkov zamestnancov stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva na cesty a sťahovanie pri nástupe do pracovného pomeru a pri jeho skončení stanovené v prílohe.

Stály sekretariát Dopravného spoločenstva uverejní tieto pravidlá po ich prijatí na webovom sídle Dopravného spoločenstva.

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom jeho prijatia.

V Sarajeve 7. júna 2021

*Za regionálny riadiaci výbor
predseda*

PRÍLOHA

**PRAVIDLÁ NÁHRADY VÝDAVKOV ZAMESTNANCOV STÁLEHO SEKRETARIÁTU
DOPRAVNÉHO SPOLOČENSTVA NA CESTY A SŤAHOVANIE PRI NÁSTUPE DO PRACOVNÉHO
POMERU A PRI JEHO SKONČENÍ**

1. Rozsah pôsobnosti

Tieto pravidlá sa vzťahujú na:

- a) náhradu cestovných výdavkov zamestnancov stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva (ďalej len „stály sekretariát“), na ktorých sa vzťahuje služobný poriadok Dopravného spoločenstva (ďalej len „zamestnanci“), ich manžela/manželky a nezaopatrených detí vo veku od 2 do 18 rokov, ktoré s nimi žijú v jednej domácnosti, pri nástupe do pracovného pomeru a pri jeho skončení;
- b) náhradu výdavkov na sťahovanie a uskladnenie, ktoré zamestnancom vznikli pri nástupe do pracovného pomeru a pri jeho skončení, a
- c) vyplatenie príspevku na usídlenie zamestnancom pri nástupe do pracovného pomeru.

2. Cestovné výdavky

2.1. Uhradujú sa tieto cestovné výdavky:

- a) cestovné výdavky pri nástupe do pracovného pomeru na cestu z miesta náboru na miesto výkonu zamestnania;
- b) cestovné výdavky pri skončení pracovného pomeru na cestu z miesta výkonu zamestnania do miesta pôvodu, za predpokladu, že cesta zahŕňa zmenu hlavného miesta pobytu a uskutoční sa do jedného roku od dátumu skončenia pracovného pomeru.

Vo všeobecnosti pri cestách kratších než 400 km (jedným smerom podľa oficiálnej vzdialenosti po železnici) náklady zodpovedajú nákladom na železničnú dopravu v druhej triede a pri vzdialenostiach 400 km alebo viac nákladom na leteckú dopravu v ekonomickej triede.

2.2. Každý oprávnený cestujúci má nárok na náhradu nákladov na nadváhu batožiny do 10 kg.

2.3. Cestovné výdavky sa nahradia len po predložení originálov príslušných dokladov.

2.4. Ak nie je letecká ani železničná doprava k dispozícii alebo ak nie je nákladovo efektívna, povoľuje sa cestovanie autobusom alebo automobilom.

2.5. Náklady na cestu súkromným vozidlom sa nahrádzajú vo výške 0,22 EUR/km.

2.6. Náklady na cestu taxíkom sa nenahrádzajú.

3. Výdavky na sťahovanie

3.1. Na základe predchádzajúceho schválenia riaditeľa stáleho sekretariátu Dopravného spoločenstva (ďalej len „riaditeľ“) sa výdavky spojené so sťahovaním nábytku a osobného majetku vrátane nákladov na poistenie proti bežným rizikám (poškodenie, odcudzenie, požiar atď.) nahrádzajú:

- a) pri nástupe do pracovného pomeru, a to najviac jeden rok po skončení skúšobnej lehoty: náklady na sťahovanie z miesta náboru na miesto výkonu zamestnania; náklady na sťahovanie vynaložené pred nástupom zamestnanca do pracovného pomeru sa nenahrádzajú;
- b) pri skončení pracovného pomeru: náklady na sťahovanie z miesta výkonu zamestnania do miesta pôvodu alebo miesta v rovnakej alebo kratšej vzdialenosti, za predpokladu, že sťahovanie sa uskutoční do jedného roku od dátumu skončenia pracovného pomeru.

- 3.2. Náhrada nákladov má buď podobu paušálnej sumy ako príspevku na sťahovanie alebo náhrady skutočne vynaložených výdavkov.
 - 3.3. Paušálna suma ako príspevok na sťahovanie zodpovedá 30 % základného platu zamestnanca, pričom maximálny strop je 1 500 EUR.
 - 3.4. Skutočne vynaložené výdavky vrátane nákladov na uskladnenie maximálne počas 60 dní a na poistenie proti bežným rizikám sa nahrádzajú do sumy 6 000 EUR a prípadne v rámci týchto objemových limitov:
 - a) 8 000 kg alebo 40 m³ pri zamestnancoch s oprávneným nárokom, ktorých do miesta výkonu práce sprevádza alebo za nimi docestuje aspoň jeden člen rodiny na náklady stáleho sekretariátu;
 - b) 4 000 kg alebo 30 m³ pri zamestnancoch s oprávneným nárokom, ktorých do miesta výkonu práce nesprevádza žiaden člen rodiny na náklady stáleho sekretariátu.
 - 3.5. Na prepravu nábytku a osobného majetku sa musí uskutočniť po zemi alebo po mori alebo cenovo najvýhodnejším prostriedkom, podľa toho, ako určí riaditeľ s prihliadnutím na náklady na balenie (aj do debien), dovozné, vybaľovanie (aj z debien) a prípadné colné poplatky.
 - 3.6. Zamestnanci predložia stálemu sekretariátu na schválenie ponuky aspoň troch sťahovacích spoločností.
4. Príspevok na usídlenie
 - 4.1. Zamestnanci, ktorých do miesta výkonu zamestnania nesprevádza a ani za nimi nedocestuje žiaden člen rodiny a ktorí cestujú na náklady stáleho sekretariátu, majú pri vymenovaní nárok na príspevok na usídlenie vo výške mesačnej mzdy.
 - 4.2. Zamestnanci, ktorých do miesta výkonu zamestnania sprevádza alebo za ktorými docestuje aspoň jeden člen rodiny a ktorí cestujú na náklady stáleho sekretariátu, majú pri vymenovaní nárok na príspevok na usídlenie vo výške dvoch mesačných miezd. Stály sekretariát vyplatí uvedenú sumu zamestnancovi ako jednorazovú paušálnu sumu.
5. Administratívne a záverečné ustanovenia
 - 5.1. Zamestnanci sú povinní informovať stály sekretariát o tom, či ich výdavky na cestu a sťahovanie, prípadne takéto výdavky vynaložené ich rodinnými príslušníkmi, čiastočne alebo úplne uhrádza tretia strana (napr. vládne orgány, pozývajúci subjekt, zamestnávateľ manžela/manželky, iný zamestnávateľ), pričom v takom prípade stály sekretariát nahrádza alebo uhrádza len tú časť nákladov, ktorú neuhrádza daná tretia strana.
 - 5.2. Za správne uplatňovanie týchto pravidiel je zodpovedný riaditeľ.
 - 5.3. Stály sekretariát uchováva počas piatich rokov záznamy, doklady a dôkazy súvisiace s náhradou nákladov na sťahovanie a cestu a vyplatením príspevkov na usídlenie.
 - 5.4. Tieto pravidlá sa uplatňujú odo dňa nasledujúceho po ich prijatí.

-
- 5.5. Zamestnanci, ktorí do pracovného pomeru nastúpili pred prijatím týchto pravidiel, majú nárok na náhradu výdavkov na cestu a sťahovanie a vyplatenie príspevku na usídlenie v súlade s týmito pravidlami po predložení príslušných dokladov o skutočne vynaložených nákladoch, a to do výšky limitov stanovených v bodoch 2 až 4.
- 5.6. Riaditeľ môže v závislosti od vývoja cien navrhnúť regionálnemu riadiacemu výboru preskúmanie týchto pravidiel.
-

ZMENY PRAKTICKÝCH VYKONÁVACÍCH USTANOVENÍ ROKOVACIEHO PORIADKU VŠEOBECNÉHO SÚDU

VŠEOBECNÝ SÚD,

so zreteľom na článok 224 svojho rokovacieho poriadku,

so zreteľom na Praktické vykonávacie ustanovenia Rokovacieho poriadku Všeobecného súdu,

vzhľadom na zmeny rokovacieho poriadku prijaté Všeobecným súdom 30. novembra 2022 ⁽¹⁾,

keďže nové pravidlá týkajúce sa vynechania údajov vo vzťahu k verejnosti, spoločných pojednávaní a pojednávaní prostredníctvom videokonferencie odôvodňujú príslušné doplnenie a prispôbenie niektorých bodov praktických vykonávacích ustanovení,

keďže je okrem toho v záujme účastníkov konania a súdu žiaduce zlepšiť zrozumiteľnosť ustanovení týkajúcich sa formálneho predkladania žalôb a zoznamu príloh s cieľom znížiť počet prípadov, v ktorých je potrebné vyzvať na odstránenie nedostatkov,

keďže je potrebné spresniť spôsob, akým sa majú plniť niektoré úlohy kancelárie, najmä tie, ktoré sa týkajú vedenia registra, vedenia spisu a nahliadnutia do spisu, predovšetkým vzhľadom na zmeny vykonané počas obdobia zdravotnej krízy,

keďže digitalizácia súdneho procesu a zavedenie kvalifikovaného elektronického podpisovania rozsudkov a uznesení Všeobecného súdu v priebehu roku 2022 má rôzne dôsledky, ktoré je potrebné zohľadniť, najmä pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa poplatkov kancelárii a archivácie originálov súdnych rozhodnutí,

PRIJAL TIETO ZMENY PRAKTICKÝCH VYKONÁVACÍCH USTANOVENÍ ROKOVACIEHO PORIADKU VŠEOBECNÉHO SÚDU:

Článok 1

Praktické vykonávacie ustanovenia Rokovacieho poriadku Všeobecného súdu ⁽²⁾ sa menia takto:

1. V bode 1 sa časť vety „, ako aj za uchovávanie pečatí Všeobecného súdu.“ nahrádza slovami „, ako aj za uchovávanie pečatí Všeobecného súdu a archívy.“
2. V bode 10 sa veta „Vykonávajú sa v jazyku konania a obsahujú údaje potrebné na identifikáciu písomnosti, najmä deň podania a deň zápisu, číslo veci a povahu písomnosti.“ nahrádza vetami „Vykonávajú sa v jazyku konania. Obsahujú najmä deň podania a deň zápisu, číslo veci a povahu písomnosti.“

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 44, 14.2.2023, s. 8.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 152, 18.6.2015, s. 1, v znení zmien (Ú. v. EÚ L 217, 12.8.2016, s. 78, Ú. v. EÚ L 294, 21.11.2018, s. 23, korigendum Ú. v. EÚ L 296, 22.11.2018, s. 40).

3. Za bod 10 sa vkladá bod 10a, ktorý znie takto:

„10a. Dňom podania uvedeným v bode 10 vyššie je podľa okolností deň uvedený v článku 5 rozhodnutia Všeobecného súdu z 11. júla 2018, deň, keď bola písomnosť prijatá kanceláriou, deň uvedený v bode 7 vyššie alebo deň uvedený v článku 3 druhej zarážke rozhodnutia Všeobecného súdu zo 14. septembra 2016. V prípadoch stanovených v článku 54 prvom odseku štatútu je dňom podania uvedeným v bode 10 vyššie deň podania procesnej písomnosti prostredníctvom e-Curie tajomníkovi Súdneho dvora, alebo ak ide o podanie podľa článku 147 ods. 6 rokovacieho poriadku, deň podania písomnosti tajomníkovi Súdneho dvora.“

4. Body 12, 13 a 14 sa nahrádzajú výrazom „[Text vypustený]“.

5. V bode 20 sa časť vety „Veci vrátenej Súdny dvorom v nadväznosti na zrušenie alebo preskúmanie sa prideli číslo“ nahrádza slovami „Veci vrátenej Súdny dvorom v nadväznosti na zrušenie sa prideli číslo“.

6. Bod 21 sa nahrádza týmto znením:

„21. Poradové číslo veci a účastníci konania sa uvádzajú na procesných písomnostiach, na korešpondencii týkajúcej sa veci, ako aj na úradných publikáciách Všeobecného súdu a na dokumentoch a informáciách týkajúcich sa veci, ku ktorým má prístup verejnosť. V prípade vynechania údajov podľa článkov 66 alebo 66a rokovacieho poriadku sa uvedenie účastníkov konania primerane upraví.“

7. Body 22 a 23 sa nahrádzajú týmto znením:

„22. Spis obsahuje procesné písomnosti, prípadne s ich prílohami, a všetky ďalšie dokumenty, ktoré sa zohľadnia pri rozhodovaní o veci, ako aj korešpondenciu s účastníkmi konania a dôkazy o doručení. Obsahuje tiež prípadne výňatky zo zápisníc zo zasadnutia komory, zápisnicu zo stretnutia s účastníkmi konania, správu pre pojednávanie, zápisnicu z pojednávania a zápisnicu o vykonaní dokazovania, ako aj rozhodnutia a vyhlásenia prijaté kanceláriou v tejto veci.

23. Každý dokument vložený do spisu obsahuje číslo zápisu do registra uvedené v bode 10 vyššie a je očíslovaný vzostupne. Okrem toho procesné písomnosti predložené účastníkmi konania a prípadné kópie týchto písomností obsahujú deň podania a deň zápisu do registra v jazyku konania.“

8. V bode 28 sa veta „Uzavretý spis obsahuje zoznam všetkých dokumentov vložených do spisu s uvedením ich čísla, ako aj úvodnú stranu uvádzajúcu poradové číslo veci, účastníkov konania a dátum skončenia veci.“ nahrádza vetou „Uzavretý spis obsahuje zoznam všetkých dokumentov vložených do spisu a vyhlásenie tajomníka o úplnosti spisu.“

9. Nadpis E.2. sa nahrádza týmto znením:

„E.2. Nahliadnutie do spisu a získanie kópií spisu“

10. Bod 30 sa nahrádza týmto znením:

„30. Zástupcovia hlavných účastníkov konania môžu v priestoroch kancelárie nahliadnuť do spisu, vrátane správnych spisov predložených Všeobecnému súdu.“

11. Body 32 a 33 sa nahrádzajú týmto znením:

„32. V spojených veciach zástupcovia všetkých účastníkov konania majú právo na nahliadnutie do spisov týkajúcich sa vecí dotknutých spojením bez toho, aby bol dotknutý článok 68 ods. 4 rokovacieho poriadku. Naproti tomu takéto právo na nahliadnutie sa neuplatní, ak bolo nariadené spoločné pojednávanie v súlade s článkom 106a rokovacieho poriadku.

33. Osoba, ktorá predložila žiadosť o poskytnutie právnej pomoci podľa článku 147 rokovacieho poriadku, ktorú nevyhotovil advokát, má právo na nahliadnutie do spisu týkajúceho sa právnej pomoci. Ak je ustanovený advokát na zastupovanie tejto osoby, právo na nahliadnutie do tohto spisu má len tento zástupca.“.

12. Za bod 36 sa vkladajú body 36a a 36b, ktoré znejú takto:

„36a. Na žiadosť účastníka konania vydá tajomník kópiu dokumentov zo spisu, prípadne v nedôvernom znení, ako aj výpisy z registra.

36b. Na žiadosť tretej osoby vydá tajomník kópiu rozsudkov alebo uznesení iba vtedy, ak tieto rozhodnutia už nie sú verejne prístupné a neobsahujú dôverné údaje, ako aj výpisy z registra.“.

13. Body nachádzajúce sa pod nadpisom F. sa nahrádzajú týmto znením:

„37. Originály rozsudkov a uznesení Všeobecného súdu sa podpisujú kvalifikovaným elektronickým podpisom. Ukladajú sa chronologicky v nezmeniteľnej elektronickej podobe na osobitnom serveri vyhradenom na dlhodobú archiváciu. Elektronická kópia overenej verzie rozsudku alebo uznesenia sa vytlačí a vloží do spisu.

38. [Text vypustený]

39. [Text vypustený]

40. Uznesenia o oprave rozsudku alebo uznesenia, rozsudky alebo uznesenia o výklade rozsudku alebo uznesenia, rozsudky vyhlásené na návrh na zrušenie rozsudku pre zmeškanie, rozsudky a uznesenia vyhlásené na návrh tretej osoby na zmenu rozhodnutia alebo na návrh na obnovu konania, podpísané kvalifikovaným elektronickým podpisom, sa ukladajú na osobitnom serveri vyhradenom na dlhodobú archiváciu a sú neoddeliteľne spojené s dotknutým rozsudkom alebo uznesením Všeobecného súdu, podpísaným kvalifikovaným elektronickým podpisom, a s dokumentom, ktorý obsahuje vysvetľujúce informácie, podpísaným tajomníkom.

40a. Ak boli rozsudok alebo uznesenie Všeobecného súdu podpísané vlastnoručne, poznámka o rozhodnutí Všeobecného súdu o oprave, výklade alebo obnove konania, podpísanom kvalifikovaným elektronickým podpisom, sa vyznačí na okraji dotknutého rozsudku alebo uznesenia. Kópia overenej verzie rozhodnutia podpísaného kvalifikovaným elektronickým podpisom sa vytlačí a pripojí k originálu rozsudku alebo uznesenia v papierovej podobe.

40b. Ak rozhodnutie Všeobecného súdu podpísané kvalifikovaným elektronickým podpisom viedlo k rozhodnutiu Súdneho dvora o odvolaní, toto rozhodnutie sa uchováva v papierovej podobe a je neoddeliteľne spojené so znením dotknutého rozsudku alebo uznesenia Súdneho dvora, ako bolo predložené kancelárii Všeobecného súdu, a s vysvetľujúcimi informáciami podpísanými tajomníkom na okraji rozhodnutia Všeobecného súdu.

40c. Rozhodnutia Všeobecného súdu podpísané kvalifikovaným elektronickým podpisom, ktoré viedli k rozhodnutiu Súdneho dvora o odvolaní, sa ukladajú na osobitnom serveri vyhradenom na dlhodobú archiváciu a sú neoddeliteľne spojené so znením dotknutého rozsudku alebo uznesenia Súdneho dvora, ako bolo predložené kancelárii Všeobecného súdu, a s dokumentom obsahujúcim vysvetľujúce informácie podpísaným tajomníkom.“.

14. Nadpis G. a bod 41 sa nahrádzajú výrazom „[Text vypustený]“.

15. Body 45 až 50 sa nahrádzajú týmto znením:

„45. Ak sa vydá výpis z registra v súlade s článkom 37 rokovacieho poriadku, tajomník vyberie poplatok kancelárii vo výške 15 eur za výpis.

46. Ak sa kópia písomnosti alebo výpis zo spisu vydá účastníkovi konania na jeho žiadosť v súlade s článkom 38 ods. 1 rokovacieho poriadku, tajomník vyberie poplatok kancelárii vo výške 40 eur za vydaný dokument.

47. Ak sa overená kópia uznesenia alebo rozsudku na účely výkonu vydá účastníkovi konania na jeho žiadosť v súlade s článkom 38 ods. 1 alebo článkom 170 rokovacieho poriadku, tajomník vyberie poplatok kancelárii vo výške 50 eur za overenú kópiu.
48. Ak sa kópia rozsudku alebo uznesenia vydá v súlade s bodom 36b tretej osobe na jej žiadosť, tajomník vyberie poplatok kancelárii vo výške 40 eur za kópiu.
49. [Text vypustený]
50. Ak účastník konania alebo navrhovateľ vstupu do konania ako vedľajší účastník opakovane porušil ustanovenia rokovacieho poriadku alebo týchto praktických vykonávacích ustanovení, tajomník vyberie v súlade s článkom 139 písm. c) rokovacieho poriadku poplatok kancelárii, ktorý neprekročí sumu 7 000 eur.“
16. V bode 51 sa časť vety „od účastníka konania, ktorý je povinný ich nahradiť.“ nahrádza slovami „od dlžníka, ktorý je povinný ich nahradiť.“
17. V bode 53 sa časť vety „od účastníka konania alebo od tretej osoby, ktorí sú povinní ich nahradiť.“ nahrádza slovami „od dlžníka, ktorý je povinný ich nahradiť.“
18. Nadpis C. a body nachádzajúce sa pod týmto nadpisom sa nahrádzajú týmto znením:

„C. Vynechanie údajov vo vzťahu k verejnosti

71. [Text vypustený]
72. Návrh na vynechanie údajov podľa článku 66 alebo článku 66a rokovacieho poriadku musí byť predložený samostatným podaním. Musia sa v ňom presne uviesť údaj alebo údaje, ktorých sa návrh týka. Návrh na vynechanie údajov uvedený v článku 66a rokovacieho poriadku musí byť odôvodnený.
73. Ak má byť vynechanie údajov uvedených v článkoch 66 a 66a rokovacieho poriadku efektívne, je dôležité, aby bol návrh na vynechanie údajov predložený v rámci podania procesnej písomnosti obsahujúcej dotknuté údaje. Potrebný účinok vynechania údajov je totiž ohrozený, ak už boli údaje zverejnené na internete.“
19. Nadpis D. a body nachádzajúce sa pod týmto nadpisom sa nahrádzajú výrazom „[Text vypustený]“.
20. V bode 81 sa časť vety „d) plynulé a vzostupné číslovanie každej strany.“ nahrádza slovami „d) plynulé číslovanie strán (napríklad: strany 1 až 50).“.
21. Za bod 81 sa vkladá bod 81a, ktorý znie takto:
- „81a. Účelom poznámky pod čiarou je najmä uviesť odkazy na dokumenty citované v procesnej písomnosti. Jej účelom však nie je rozvíjať uvedené dôvody alebo tvrdenia.“.
22. V bode 82 sa veta „Zoznam príloh sa musí nachádzať na konci procesnej písomnosti“ nahrádza vetou „Zoznam príloh sa musí nachádzať na konci procesnej písomnosti s číslovaním strán alebo bez neho.“.
23. Bod 83 sa nahrádza týmto znením:
- „83. Zoznam príloh musí obsahovať pre každú pripojenú prílohu:
- a) číslo prílohy (s použitím písmena a čísla, napríklad: A.1, A.2,... pre prílohy k žalobe; B.1, B.2,... pre prílohy k vyjadreniu k žalobe alebo k vyjadreniu; C.1, C.2,... pre prílohy k replike; D.1, D.2,... pre prílohy k duplike);
- b) stručný opis prílohy (napríklad: „list“ s uvedením dátumu, autora a adresáta);

- c) označenie začiatku a konca každej prílohy podľa plynulého číslovania strán príloh (napríklad: strany 43 až 49 príloh);
- d) označenie čísla bodu, v ktorom sa spomína príloha prvýkrát a ktorý odôvodňuje jej predloženie.“.

24. Body 85 až 87 sa nahrádzajú týmto znením:

- „85. K procesnej písomnosti sa môžu priložiť iba dokumenty uvedené v texte procesnej písomnosti a označené v zozname príloh a ktoré sú potrebné na preukázanie alebo vysvetlenie jej obsahu.
- 86. Prílohy pripojené k procesnej písomnosti musia byť vypracované tak, aby sa Všeobecnému súdu uľahčilo ich elektronicky prezerať a vyhlo sa akejkoľvek možnosti zámeny. Musia byť dodržané tieto požiadavky:
 - a) každá príloha je očíslovaná v súlade s bodom 83 písm. a) vyššie;
 - b) odporúča sa označenie prílohy pomocou osobitného úvodného listu;
 - c) prílohy pripojené k procesnej písomnosti sa číslujú plynulo (napríklad: 1 až 152) od prvej strany prvej prílohy (nie od zoznamu príloh) vrátane úvodných listov a prípadných príloh k prílohám;
 - d) prílohy musia byť ľahko čitateľné.
- 87. Každý odkaz na predloženú prílohu musí obsahovať jej číselné označenie uvedené v zozname príloh spolu s označením procesnej písomnosti, s ktorou bola predložená (napríklad: príloha A.1 k žalobe).“.

25. Body 92 až 94 sa nahrádzajú týmto znením:

- „92. Tajomník odmietne zapísať do registra a vložiť do spisu v celom ich rozsahu alebo čiastočne procesné písomnosti a prípadne prílohy, ktoré rokovací poriadok neupravuje. V prípade pochybností tajomník predloží vec predsedovi na rozhodnutie.
- 93. Okrem prípadov výslovne upravených rokovacím poriadkom a bez toho, aby bol dotknutý článok 46 ods. 2 rokovacieho poriadku a bod 100 nižšie, tajomník odmietne zapísať do registra a vložiť do spisu procesné písomnosti alebo prílohy vyhotovené v inom jazyku, ako je jazyk konania.
- 94. Ak účastník konania namieta odmietnutie zápisu do registra a vloženia do spisu v celom rozsahu alebo čiastočne procesnej písomnosti alebo prílohy tajomníkom, tajomník túto písomnosť alebo prílohu predloží predsedovi na rozhodnutie o jej prijatí.“.

26. Body 98 a 99 sa nahrádzajú výrazom „[Text vypustený]“.

27. V bode 101 sa veta „Neodstránenie nedostatkov môže mať za následok odmietnutie žaloby ako neprípustnej podľa článku 78 ods. 6, článku 177 ods. 6 a článku 194 ods. 5 rokovacieho poriadku.“ nahrádza vetou „Neodstránenie nedostatkov môže mať za následok odmietnutie žaloby z dôvodu neprípustnosti podľa článku 78 ods. 6 a článku 177 ods. 6 rokovacieho poriadku.“.

28. Za bod 104 sa vkladá bod 140a, ktorý znie takto:

„104a. Na určenie maximálneho počtu strán podania sa nezohľadňuje zoznam príloh a prípadný obsah.“.

29. Nadpis „**A.1. Žaloby**“ sa nahrádza týmto znením „**A.1. Žaloby (okrem žalôb týkajúcich sa vecí v oblasti duševného vlastníctva)**“.

30. Nadpis „**B.1. Žaloby**“ sa nahrádza týmto znením „**B.1. Žaloby (okrem žalôb týkajúcich sa vecí v oblasti duševného vlastníctva)**“.

31. V bode 116 sa časť vety „treba predložiť dokumenty uvedené v článku 51 ods. 2 a 3“ nahrádza slovami „v prípade potreby treba predložiť dokumenty uvedené v článku 51 ods. 2 a 3“.
32. Bod 117 sa nahrádza výrazom „[Text vypustený]“.
33. V bode 119 sa posledná zarážka „bolo zaslané elektronickou poštou vo forme jednoduchého elektronického súboru vyhotoveného za pomoci textového editora na adresu GC.Registry@curia.europa.eu s označením veci, ktorej sa týka.“ nahrádza slovami „bolo zaslané prostredníctvom e-Curie spolu so žalobou s označením veci, ktorej sa týka.“.
34. Bod 122 sa nahrádza týmto znením:
- „S cieľom uľahčiť prípravu žaloby z formálneho hľadiska zástupcovia účastníkov konania môžu použiť dokument „Stručné pokyny“ k žalobe a orientačný vzor žaloby, ktoré sú dostupné na internetovej stránke Súdneho dvora Európskej únie.“.
35. V bode 127 sa časť vety „Body 116 a 117 vyššie sa uplatnia“ nahrádza slovami „Bod 116 sa uplatní“.
36. V bode 134 sa časť vety „Body 113 až 115, 117 a 120 až 122 vyššie“ nahrádza slovami „Body 113 až 115 a 120 až 122 vyššie“.
37. V bode 138 sa časť vety „Body 117, 125 a 126 vyššie“ nahrádza slovami „Body 125 a 126 vyššie“.
38. Bod 144 sa nahrádza týmto znením:
- „144. Kancelária zabezpečí predvolanie účastníkov konania na pojednávanie aspoň mesiac vopred, s výnimkou situácií, keď okolnosti odôvodňujú predvolanie účastníkov konania v kratšej lehote. Ak Všeobecný súd rozhodne o nariadení spoločného pojednávania pre viaceré veci v súlade s článkom 106a rokovacieho poriadku, predvolanie na pojednávanie okrem iného spresní veci, ktorých sa toto pojednávanie týka.“.
39. Za bod 147 sa vkladá bod 147a, ktorý znie takto:
- „147a. Ak Všeobecný súd rozhodne o nariadení spoločného pojednávania pre viaceré veci v súlade s článkom 106a rokovacieho poriadku, stručná správa pre pojednávanie vyhotovená v jazyku konania v každej z dotknutých vecí sa doručí všetkým ostatným účastníkom konania predvolaným na toto pojednávanie.“.
40. Za bod 152 sa vkladá bod 152a, ktorý znie takto:
- „152a. Ak má účastník konania v úmysle požiadať o výnimku z jazykového režimu podľa článku 45 ods. 1 písm. c) alebo d) rokovacieho poriadku, pokiaľ ide o použitie jedného z ďalších jazykov ako jazyka konania na pojednávaní, musí byť jeho žiadosť podaná čo najskôr po predvolaní.“.
41. V bode 162 sa časť vety „Každý hlavný účastník konania má k dispozícii 15 minút a každý vedľajší účastník konania má k dispozícii 10 minút na svoje prednesy (v spojených veciach má každý hlavný účastník konania k dispozícii 15 minút pre každú z vecí a každý vedľajší účastník konania má k dispozícii 10 minút pre každú z vecí)“ nahrádza slovami „Každý hlavný účastník konania má k dispozícii 15 minút a každý vedľajší účastník konania má k dispozícii 10 minút na svoje prednesy (na pojednávaní v spojených veciach alebo na spoločnom pojednávaní má každý hlavný účastník konania k dispozícii 15 minút pre každú z vecí a každý vedľajší účastník konania má k dispozícii 10 minút pre každú z vecí)“,“.
42. Bod 165 sa nahrádza týmto znením:
- „165. Ak má viacero účastníkov konania rovnaké stanovisko pred Všeobecným súdom (ak ide o vedľajších účastníkov konania, spojené veci alebo o veci, ktoré vykazujú podobnosti odôvodňujúce nariadenie spoločného pojednávania), je žiaduce, aby sa ich zástupcovia pred pojednávaním dohodli a neopakovali tak svoje ústne prednesy. Zástupcovia dotknutých účastníkov konania však musia dbať na to, aby zaujali stanovisko len za účastníkov konania, ktorých zastupujú, a aby dodržiavali článok 84 rokovacieho poriadku stanovujúci podmienky, za ktorých je prípustné počas konania na Všeobecnom súde uviesť nové dôvody.“.

43. Bod 167 sa nahrádza týmto znením:

„167. V súlade s článkom 85 ods. 3 rokovacieho poriadku hlavní účastníci konania môžu výnimočne predložiť dôkazy aj na pojednávaní. V takejto situácii sa odporúča pripraviť si dostatočný počet exemplárov (vrátane prípadného nedôverného znenia vo vzťahu k vedľajším účastníkom konania). Ostatní účastníci konania sú vypočutí vo veci ich prípustnosti a obsahu.“.

44. Za bod 167 sa vkladá nový nadpis:

„Ca. Účasť na pojednávaní prostredníctvom videokonferencie

Ca. 1. Žiadosť o použitie videokonferencie

167a. Ak sa zástupca účastníka konania nemôže fyzicky zúčastniť na pojednávaní, na ktoré je predvolaný, zo zdravotných dôvodov (napríklad prekážka individuálnej zdravotnej povahy alebo prekážka vyplývajúca z cestovných obmedzení v dôsledku epidémie), z bezpečnostných dôvodov alebo z iných závažných dôvodov (napríklad štrajk v odvetví leteckej dopravy), musí zástupca dotknutého účastníka konania podať samostatným podaním odôvodnenú žiadosť, aby sa mohol zúčastniť na pojednávaní prostredníctvom videokonferencie.

167b. Na to, aby sa Všeobecný súd mohol riadne zaoberať žiadosťou, musí sa táto podať, len čo je dôvod prekážky známy, a musí obsahovať:

- presnú a podloženú povahu prekážky, na ktorú sa odvoláva,
- kontaktné údaje osoby, s ktorou sa pred pojednávaním môžu prípadne vykonať technické testy a testy tlmočenia,
- prípadne poradové číslo poslednej veci, v ktorej sa zástupca zúčastnil na pojednávaní prostredníctvom videokonferencie na Všeobecnom súde alebo Súdnom dvore.

167c. Každá žiadosť o použitie videokonferencie sa doručí ostatným účastníkom konania vo veci.

167d. Účastník konania, ktorý podal žiadosť o použitie videokonferencie, ako aj ostatní účastníci konania vo veci, sú kanceláriou informovaní o rozhodnutí, ktoré o tejto žiadosti prijal predseda komory.

167e. Ak je toto rozhodnutie kladné, osobu, ktorej kontaktné údaje predtým uviedol zástupca vo svojej žiadosti, kontaktujú technické služby Súdneho dvora Európskej únie s cieľom čo najskôr zorganizovať technické testy a testy tlmočenia, ktoré musí zástupca povinne absolvovať.

167f. Ak sa testy ukážu ako úspešné, pojednávanie sa môže skutočne uskutočniť prostredníctvom videokonferencie, o čom sú účastníci konania informovaní. Ak sa testy ukážu ako neúspešné, budú účastníci konania informovaní o dôsledkoch, pokiaľ ide o zachovanie termínu pojednávania alebo jeho odročenie.

Ca. 2. Technické podmienky

167g. Pojednávanie prostredníctvom videokonferencie si vyžadujú vysokú kvalitu zvuku a obrazu, ako aj úplnú stabilitu pripojenia, ktoré sa vyhodnotia počas testu pred uskutočnením pojednávania. Musia byť preto splnené tieto technické predpoklady:

- povolené sú len spojenia využívajúce komunikačné protokoly H.323 a SIP. Protokoly H.323 a SIP sa používajú špeciálne na nadviazanie hovorov v rámci videokonferencie a zabezpečujú optimálnu stabilitu a bezpečnosť pripojení,
- použitie softvérovej platformy alebo akéhokoľvek iného spôsobu stretnutí založeného výlučne na počítačovej aplikácii nie je povolené,
- pripojenia prostredníctvom mobilných zariadení, ako sú notebooky, tablety alebo smartfóny, nie sú povolené.

167 h Ak sa zástupca zúčastňuje na pojednávaní prostredníctvom videokonferencie, môže používať len jazyk, v ktorom je oprávnený vystupovať pred súdom podľa procesných pravidiel, a bez toho, aby tým bol dotknutý ďalší vývoj, môže mať prístup len k tlmočeniu do tohto jazyka.

Ca. 3. Praktické odporúčania pre zástupcov, ktorí vystupujú pred súdom prostredníctvom videokonferencie

167i. Praktické odporúčania pre zástupcov, ktorí vystupujú pred súdom prostredníctvom videokonferencie, sa nachádzajú na internetovej stránke Súdneho dvora Európskej únie.“.

45. V bode 168 sa časť vety „elektronickou poštou (interpret@curia.europa.eu).“ nahrádza slovami „elektronickou poštou (interpretation@curia.europa.eu).“.

46. Za bod 172 sa vkladá bod 172a, ktorý znie takto:

„172a. Ak sa v súlade s článkom 106a rokovacieho poriadku uskutočňuje spoločné pojednávanie pre viaceré veci, vloží sa do spisu každej z týchto vecí v jazyku konania vo veci zápisnica s rovnakým obsahom pre všetky dotknuté veci.“.

47. Za bod 184 sa vkladá bod 184a, ktorý znie takto:

„184a. Vedľajší účastník konania nemôže podať žiadosť o dôverné zaobchádzanie vo vzťahu k ostatným účastníkom konania.“.

48. Bod 225 sa nahrádza týmto znením:

„225. Návrh na odklad výkonu alebo na nariadenie iných predbežných opatrení musí v prvom rade uvádzať predmet sporu a jasne a stručne skutkové a právne dôvody, z ktorých vychádza žaloba vo veci samej a z ktorých na prvý pohľad vyplýva jej dôvodnosť (*fumus boni iuris*). V druhom rade musí mať k dispozícii konkrétne a presné údaje podporené podrobnými a prípadne osvedčenými listinnými dôkazmi, ktoré preukazujú situáciu účastníka konania navrhujúceho nariadenie predbežných opatrení a ktoré umožňujú posúdiť dôsledky, ku ktorým by pravdepodobne došlo v prípade neexistencie požadovaných opatrení.“.

49. Za bod 225 sa vkladá bod 225a, ktorý znie takto:

„225a. V súlade s článkom 156 ods. 4 druhej vety rokovacieho poriadku musí návrh na nariadenie predbežných opatrení obsahovať všetky dostupné dôkazy a návrhy dôkazov na odôvodnenie nariadenia predbežných opatrení. Sudca rozhodujúci o nariadení predbežných opatrení tak musí mať k dispozícii konkrétne a presné údaje podporené podrobnými a prípadne osvedčenými listinnými dôkazmi, ktoré preukazujú situáciu účastníka konania navrhujúceho nariadenie predbežných opatrení a ktoré umožňujú posúdiť dôsledky, ku ktorým by pravdepodobne došlo v prípade neexistencie požadovaných opatrení.“.

50. Bod 227 sa nahrádza týmto znením:

„227. Aby sa mohol návrh na nariadenie predbežných opatrení preskúmať naliehavo, jeho maximálny počet strán v zásade nesmie presiahnuť 25, pričom sa zohľadní dotknutá oblasť a okolnosti veci.“.

51. Príloha 1 sa mení takto:

a) v úvodnej časti sa časť vety „v súlade s článkom 78 ods. 6, článkom 177 ods. 6 a článkom 194 ods. 5 rokovacieho poriadku.“ nahrádza slovami „v súlade s článkom 78 ods. 6 a článkom 177 ods. 6 rokovacieho poriadku.“;

b) nadpis prvého stĺpca „Žaloby“ sa nahrádza týmto znením „Žaloby (okrem žalôb týkajúcich sa vecí v oblasti duševného vlastníctva)“;

c) písmeno a) prvého a druhého stĺpca sa nahrádza týmto znením:

„a) predloženie osvedčenia (podľa článku 51 ods. 2 rokovacieho poriadku), pokiaľ takáto listina už nebola uložená na účely otvorenia prístupového účtu k e-Curii (článok 51 ods. 2 rokovacieho poriadku)“;

- d) v písmene b) sa časť vety nachádzajúca sa v prvom a druhom stĺpci „aktuálneho dôkazu o existencii“ nahrádza slovami „dôkazu o právnej existencii“;
- e) v písmene g) sa časť vety nachádzajúca sa v druhom stĺpci „a adries, ktoré uviedli na účely doručovania“ nahrádza slovami „a adries, ktoré uviedli na účely doručovania, ak to okolnosti odôvodňujú“.

52. Príloha 2 sa mení takto:

- a) v písmene a) sa časť vety „[článok 21 prvý odsek štatútu; článok 76 písm. a), článok 177 ods. 1 písm. a) a článok 194 ods. 1 písm. a) rokovacieho poriadku]“ nahrádza slovami „[článok 21 prvý odsek štatútu; článok 76 písm. a) a článok 177 ods. 1 písm. a) rokovacieho poriadku]“;
- b) v písmene b) sa časť vety „[článok 76 písm. b), článok 177 ods. 1 písm. b) a článok 194 ods. 1 písm. b) rokovacieho poriadku]“ nahrádza slovami „[článok 76 písm. b) a článok 177 ods. 1 písm. b) rokovacieho poriadku]“;
- c) v písmene h) sa časť vety „[bod 86 písm. d) týchto praktických vykonávacích ustanovení]“ nahrádza slovami „[bod 86 písm. c) týchto praktických vykonávacích ustanovení]“.

53. Príloha 3 sa mení takto:

- a) písmeno a) sa nahrádza týmto znením: „predloženie osvedčenia podľa článku 51 ods. 2 rokovacieho poriadku pre každého ďalšieho advokáta, pokiaľ takáto listina už nebola uložená na účely otvorenia prístupového účtu k e-Curii (článok 51 ods. 2 rokovacieho poriadku)“;
- b) v písmene c) sa časť vety „(článok 46 ods. 2 rokovacieho poriadku; bod 99 týchto praktických vykonávacích ustanovení)“ nahrádza slovami „(článok 46 ods. 2 rokovacieho poriadku)“.

Článok 2

Tieto zmeny Praktických vykonávacích ustanovení Rokovacieho poriadku Všeobecného súdu sa uverejnia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Účinnosť nadobúdajú 1. apríla 2023.

V Luxemburgu 1. februára 2023.

Tajomník
E. COULON

Predseda
M. VAN DER WOUDE

KORIGENDÁ

Korigendum k rozhodnutiu Rady (SZBP) 2023/387 z 20. februára 2023 na podporu celosvetového mechanizmu nahlasovania nedovolených konvenčných zbraní a ich munície s cieľom znížiť riziko ich odkláňania a nedovoleného transferu („iTrace V“)

(Úradný vestník Európskej únie L 53 z 21. februára 2023)

Na strane 21 v článku 2 ods. 2:

namiesto: „2. Projekt uvedený v článku 1 technicky vykonáva spoločnosť Conflict Armament Research Ltd. (ďalej len „spoločnosť CAR“).“

má byť: „2. Projekt uvedený v článku 1 technicky vykonáva spoločnosť Conflict Armament Research (ďalej len „spoločnosť CAR“).“

ISSN 1977-0790 (elektronické vydanie)
ISSN 1725-5147 (papierové vydanie)



Úrad pre vydávanie publikácií
Európskej únie
L-2985 Luxemburg
LUXEMBURSKO

SK