



16378/14

(OR. en)

PRESSE 622
PR CO 64

TISKOVÁ ZPRÁVA

3352. zasedání Rady

Doprava, telekomunikace a energetika

Doprava

Brusel 3. prosince 2014

Předseda

Maurizio Lupi
italský ministr infrastruktury a dopravy

T I S K

Hlavní výsledky zasedání Rady

SES II+: jednotné evropské nebe

Rada dosáhla obecného přístupu ohledně dvou návrhů v rámci balíčku o jednotném evropském nebi II+ (SES II+): urychlit provádění jednotného evropského nebe (návrh o jednotném evropském nebi) a změnit pravidla týkající se Evropské agentury pro bezpečnost letectví (návrh o EASA). Cílem obou návrhů je dosáhnout menší roztříštěnosti a větší konkurenceschopnosti evropského systému letecké dopravy. [Tisková zpráva je uvedena zde.](#)

Maurizio Lupi, italský ministr infrastruktury a dopravy, který zasedání Rady předsedal, uvedl: „Dnes jsme dali konkrétní odpověď leteckému společenství a občanům EU, kteří na tento návrh již dlouho čekají. Dosáhli jsme významné dohody o návrhu, jenž by měl vyřešit řadu problémů členských států s právními předpisy o jednotném evropském nebi a postavit provádění iniciativy jednotného nebe na nový a pozitivní základ“.

Čtvrtý železniční balíček

Ministři zhodnotili pokrok, jehož bylo dosaženo v souvislosti s návrhy týkajícími se otevření trhu a silnějšího řízení. Přijali obecný přístup k návrhu na zrušení stávajícího nařízení o normalizaci účtů železničních podniků, které je zastaralé.

Ministr Lupi uvedl: „Po třech šestiměsíčních obdobích věnovaných výhradně technickému pilíři čtvrtého železničního balíčku se nyní italské předsednictví důkladně zaměřilo na jeho politický pilíř. V návaznosti na první politickou rozpravu v říjnu tohoto roku v Lucemburku jsme vedli rozsáhlá jednání, díky kterým jsme mohli stanovit, které návrhy mají být v zájmu dalšího postupu předloženy ke všem hlavním otázkám. Lotyšské předsednictví tak bude moci finalizovat jednání v rámci Rady a připravit půdu pro závěrečnou diskusi s Evropským parlamentem a nakonec snad i přijetí celého balíčku v podobě, jakou si přejí Parlament i občané a podniky v EU“.

Investice do dopravní infrastruktury

Ministři přijali závěry o dopravní infrastruktuře a transevropské síti.

Ministr Lupi prohlásil: „Investice do dopravní infrastruktury a účinných sítí mají klíčový význam pro podporu růstu a konkurenceschopnosti, a tím i pro vytvoření většího počtu kvalitnějších pracovních míst. Prostřednictvím dnes přijatých závěrů Rada jednoznačně vysílá jasný signál, pokud jde o obrovský potenciál investic do infrastruktury v souvislosti s přezkumem strategie Evropa 2020“.

OBSAH¹

ÚČASTNÍCI	4
------------------------	----------

PROJEDNÁVANÉ BODY

INVESTICE DO INFRASTRUKTURY	6
SES II+: JEDNOTNÉ EVROPSKÉ NEBE	6
PRACOVNÍCI NA RYBÁŘSKÝCH PLAVIDLECH	7
ČTVRTÝ ŽELEZNIČNÍ BALÍČEK	8
Normalizace účtů železničních podniků	8
Otevření a řízení železničního trhu	9
Návrhy Komise týkající se otevření a řízení trhu	10
JINÉ ZÁLEŽITOSTI	11
Bezpilotní letadla na výroční konferenci Evropské agentury pro bezpečnost letectví	11
Galileo	11
Dopad ruského embarga na litevské odvětví silniční nákladní dopravy	11
Pracovní program nastupujícího předsednictví v oblasti dopravy	11

OSTATNÍ SCHVÁLENÉ BODY

žádné

¹

- Pokud byly prohlášení, závěry nebo usnesení formálně přijaty Radou, je to uvedeno v záhlaví daného bodu a text se nachází v uvozovkách.
- Dokumenty, na něž se v textu odkazuje, jsou k dispozici na internetové stránce Rady <http://www.consilium.europa.eu>.
- Akty přijaté s prohlášeními do zápisu z jednání Rady, která mohou být zveřejněna, jsou označeny hvězdičkou; tato prohlášení jsou k dispozici na výše uvedené internetové stránce Rady nebo je lze získat z tiskového oddělení.

ÚČASTNÍCI

Belgie:

Jacqueline GALANTOVÁ

ministřyně pro mobilitu, odpovědná za Belgocontrol
a Národní společnost belgických železnic (SNCB)

Bulharsko:

Ivajlo MOSKOVSKI

ministr dopravy, informačních technologií a spojů

Česká republika:

Ladislav NĚMEC

náměstek ministra dopravy

Dánsko:

Magnus HEUNICHE

ministr dopravy

Německo:

Alexander DOBRINDT

spolkový ministr pro dopravu a digitální infrastrukturu

Estonsko:

Clyde KULL

náměstek stálého zástupce

Irsko:

Paschal DONOHOE

náměstek pro evropské záležitosti (kancelář předsedy
vlády (Taoiseach) a ministerstvo zahraničních věcí
a obchodu)

Řecko:

Andreas PAPASTAVROU

náměstek stálého zástupce

Španělsko:

Ana María PASTOROVÁ JULIÁNOVÁ

ministřyně infrastruktury a dopravy

Francie:

Alain VIDALIES

státní tajemník pro dopravu, námořní hospodářství
a rybolov

Chorvatsko:

Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

ministr pro námořní záležitosti, dopravu a infrastrukturu

Itálie:

Maurizio LUPI

ministr infrastruktury a dopravy

Kypr:

Marios DEMETRIADES

ministr komunikací a veřejných prací

Lotyšsko:

Anrijs MATĪSS
Kaspars OZOLIŅŠ

ministr dopravy
státní tajemník ministerstva dopravy

Litva:

Arijandas ŠLIUPAS

náměstek ministra dopravy a komunikací

Lucembursko:

François BAUSCH

ministr udržitelného rozvoje a infrastruktur

Maďarsko:

Olivér VÁRHELYI

náměstek stálého zástupce

Malta:

Joe MIZZI

ministr dopravy a infrastruktury

Nizozemsko:

Melanie SCHULTZ
van HAEGEN-MAAS GEESTERANUSOVÁ
Wilma MANSVELDOVÁ

ministřyně infrastruktury a životního prostředí
státní tajemnice pro infrastrukturu a životní prostředí

Rakousko:

Alois STÖGER

spolkový ministr dopravy, inovací a technologií

Polsko:

Zbigniew KLEPACKI

státní podtajemník, ministerstvo pro infrastrukturu
a rozvoj

Portugalsko:

Sérgio MONTEIRO

státní tajemník pro infrastrukturu, dopravu a komunikace

Rumunsko:

Iulian MATACHE

státní tajemník, ministerstvo dopravy

Slovinsko:

Peter GAŠPERŠIČ

ministr pro infrastrukturu

Slovensko:

František PALKO

státní tajemník ministerstva dopravy, výstavby
a regionálního rozvoje

Finsko:

Marianne HUUSKO-LAMPONENOVÁ

náměstkyně stálého zástupce

Švédsko:

Anna JOHANSSONOVÁ

ministřyně pro infrastrukturu

Spojené království:

Robert GOODWILL

parlamentní státní tajemník pro dopravu

.....

Komise:

Violeta BULCOVÁ
Elżbieta BIENKOWSKA

členka Komise
členka Komise

PROJEDNÁVANÉ BODY

INVESTICE DO INFRASTRUKTURY

Rada na veřejném zasedání přijala **závěry o dopravní infrastruktuře a transevropské síti (TEN-T)**. Tyto závěry přispějí k **přezkumu strategie Evropa 2020 pro růst v polovině období**, který má být proveden v roce 2015.

Hlavním poselstvím pro prosincové zasedání Evropské rady – a v rámci přezkumu strategie Evropa 2020 – je, že ekonomika EU potřebuje úplnou a efektivní síť dopravní infrastruktury, aby mohla růst a vytvářet pracovní místa.

Většina ministrů se ujala slova, aby za tyto závěry a za poselství, jež obsahují, předsednictví poděkovala. Někteří ministři uvítali investiční plán Jeana-Clauda Junkera představený dne 26. listopadu. Ministři se stejně jako předsednictví a Komise domnívají, že investice do dopravní infrastruktury, jež přinášejí zisk v krátkodobém i dlouhodobém horizontu, budou pro program předsedy Junckera přínosem.

- [Závěry Rady o dopravní infrastruktuře a transevropské síti](#)

Místopředseda Henning Christophersen a koordinátor Carlo Secchi předložili průběžnou zprávu, vypracovanou ve spolupráci s koordinátorem Kurtem Bodewigem. Ve zprávě jsou uvedeny příklady projektů TEN-T, jež by mohly být obzvláště vhodné pro nové finanční režimy. Závěrečnou zprávu chtějí autoři předložit na jaře 2015. Jejich cílem je učinit vše pro to, aby evropské projekty v oblasti dopravy byly schopny nových režimů využívat. O vypracování zprávy požádalo italské předsednictví na neformálním zasedání ministrů dopravy v září 2014.

- [Nové finanční režimy pro evropské projekty v oblasti dopravní infrastruktury – průběžná zpráva](#)
- [Transevropská dopravní síť](#)
- [Jak pokračuje Evropa 2020](#) – sdělení Komise

SES II+: JEDNOTNÉ EVROPSKÉ NEBE

Rada dosáhla **obecného přístupu** ohledně dvou návrhů v rámci balíčku o jednotném evropském nebi II+ (SES II+): urychlit **provádění jednotného evropského nebe** (návrh o jednotném evropském nebi) a změnit pravidla týkající se **Evropské agentury pro bezpečnost letectví** (návrh o EASA).

Cílem iniciativy jednotné evropské nebe je reforma organizace a uspořádání evropského vzdušného prostoru. Jejím cílem je překonat stávající roztržičnost vzdušného prostoru, dosáhnout větší účinnosti letových provozních služeb a zlepšit využívání kapacity uspořádání letového provozu. Přímější letové trasy a větší spolupráce by měly učinit létání ještě bezpečnějším, snížit náklady a emise skleníkových plynů. Toto všechno by také mělo zajistit, aby bylo evropské odvětví letecké dopravy konkurenceschopnější vůči jiným regionům světa.

- Podrobnější informace jsou uvedeny v tiskové zprávě [Jednotné evropské nebe: Rada schválila svůj postoj](#)

PRACOVNÍCI NA RYBÁŘSKÝCH PLAVIDLECH

Ministři se v zásadě dohodli na rozhodnutí **zmocnit členské státy, aby se staly stranami Mezinárodní úmluvy o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby pracovníků na rybářských plavidlech** (dále jen „úmluva STCW-F“). Po dosažení dohody v rámci Rady může být nyní návrh předložen Evropskému parlamentu k vyjádření souhlasu. Jakmile bude jeho souhlas získán, Rada bude moci rozhodnutí přijmout.

Úmluva STCW-F je úmluvou Mezinárodní námořní organizace, která byla přijata v roce 1995 a vstoupila v platnost v roce 2012. Jedná se o první pokus učinit normy pro bezpečnost posádek rybářských plavidel mezinárodně závaznými.

Cílem úmluvy je zajistit, aby pracovníci na plavidlech měli jak patřičnou kvalifikaci, tak aby byli dostatečně způsobilí k práci. Ke splnění obou podmínek musí doložit osvědčení a projít lékařskou prohlídkou. To by mělo minimalizovat potenciální ohrožení bezpečnosti lidí na moři, ale také majetku a mořského prostředí. Dalším cílem je dosažení rovných podmínek v odvětví rybolovu.

Ustanovení úmluvy se vztahují na plavidla o minimální délce 24 metrů a hnacím výkonu alespoň 750 kW. Týkají se velitelů, důstojníků, strojních důstojníků a radistů.

EU se nemůže stát stranou úmluvy STCW-F, protože stranami této úmluvy smějí být pouze státy. Čtyři země EU (Dánsko, Španělsko, Lotyšsko a Litva) se k ní již připojily. Některé části úmluvy spadají podle Komise do výlučné pravomoci EU, pokud jde o vzájemné uznávání kvalifikací, a mají dopad na ustanovení Smlouvy a sekundární právo EU. Členské státy proto potřebují zmocnění Rady k tomu, aby se staly stranami úmluvy STCW-F.

Znění rozhodnutí rovněž vyzývá všechny země EU, které mají rybářská plavidla plující pod jejich vlajkami nebo přístavy přijímající námořní rybářská plavidla spadající do oblasti působnosti úmluvy nebo jež mají instituce pro výcvik pracovníků rybářských plavidel, aby se staly stranami úmluvy.

- [Rozhodnutí Rady, kterým se členské státy zmocňují](#)
- [Mezinárodní námořní organizace: Úmluva STCW-F](#)

ČTVRTÝ ŽELEZNIČNÍ BALÍČEK

Rada přijala **obecný přístup** k návrhu na zrušení stávajícího nařízení o **normalizaci účtů** železničních podniků. Ministři rovněž **zhodnotili pokrok** u dvou návrhů na zlepšení železničních služeb v EU prostřednictvím **otevření trhu** a silnějšího **řízení**.

Oba návrhy tvoří dohromady „**politický**“ **neboli** „**tržní**“ **pilířčtvrtého železničního balíčku**. Aby se staly právními předpisy, musí být rovněž schváleny Evropským parlamentem.

Normalizace účtů železničních podniků

Cílem návrhu je zrušit nařízení č. 1192/69, které zastaralo a stalo se neslučitelným s právními předpisy EU. Toto nařízení bylo původně přijato za účelem harmonizace nákladů a výhod monopolních vnitrostátních železničních podniků s náklady a výhodami podniků v dalších druzích dopravy.

Toto konkrétní ujednání bylo nezbytné v 60. letech, kdy vnitrostátní železniční podniky v mnoha případech prováděly činnosti jménem veřejných orgánů. Vyplácely rodinné přídavky a důchody a hradily lékařskou péči. Přispívaly k celkové zaměstnanosti tím, že přijímaly zaměstnance, které ve skutečnosti nepotřebovaly. Dokonce z vlastního rozpočtu financovaly nápravu válečných škod. Tyto náklady, ale v některých případech i výhody, uváděly železniční společnosti do nerovného postavení vůči ostatním druhům dopravy.

Pouze čtyři členské státy – Belgie, Německo, Irsko a Polsko – stále ještě využívají ustanovení uvedeného nařízení. Doposud využívanými kategoriemi finančního vyrovnání jsou: poškození nebo zranění při práci, důchody a náklady na úrovněvá křížení. Celkem tato vyrovnání dosahují částky mírně přesahující 100 milionů EUR ročně.

Nicméně platby slučitelné s právem EU lze provádět prostřednictvím alternativních nástrojů nebo ujednání. Pokud jde o největší kategorii vyrovnání, tedy o náklady na úrovně křížení, alternativní nástroj bude k dispozici k 16. červnu 2015, kdy bude dokončeno provedení směrnice o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru.

Ministři se shodli na tom, že by předmětné nařízení mělo vstoupit v platnost jeden den po jeho vyhlášení v Úředním věstníku EU, jak navrhla Komise.

- [Normalizace účtů: zpráva Radě](#)

Otevření a řízení železničního trhu

Cílem navrhované směrnice a navrhovaného nařízení je zlepšit **vnitrostátní služby v přepravě cestujících otevřením těchto služeb hospodářské soutěži**. Uvedené návrhy rovněž usilují o zavedení nových pravidel pro **řízení provozovatelů infrastruktury** s cílem zajistit rovný přístup k této infrastruktuře a lépe reagovat na potřeby trhu.

Účelem je dosáhnout dynamičtějších železničních služeb více zaměřených na zákazníka a podporovat investice a inovace.

Od říjnové rozpravy v Radě bylo v rámci pracovní skupiny dosaženo pokroku. Zpráva o pokroku poskytuje přehled o dosud vykonané práci a obsahuje návrhy pro další jednání.

- [Otevření trhu a řízení: zpráva o pokroku](#)

V zájmu dosažení dalšího pokroku **předsednictví navrhuje, aby byly posouzeny mimo jiné tyto otázky:**

- Měly by být vytvořeny záruky s cílem zachovat hospodářskou vyváženost neboli životaschopnost smluv na veřejné služby, tedy smluv ukládajících povinnost poskytovat služby, i když jsou neziskové.
- Rovněž by měly být zavedeny záruky, aby se zabránilo selektivnímu výběru výhodných zakázek. To znamená, že by se obchodním společnostem nemělo umožňovat, aby si vybíraly ziskové tratě na úkor tratí ztrátových, jejichž provoz je ve veřejném zájmu.
- Členským státům by mělo být umožněno, aby pro účely smluv o veřejných službách spojovaly ziskové a neziskové tratě do jednoho souboru.

- Pokud bude zachována zásada výběrového řízení, měly by být umožněny určité výjimky.
- Bylo by na členských státech, aby si zvolily svůj vlastní model řízení. Byla by stanovena společná pravidla pro zajištění nestrannosti provozovatelů infrastruktury a transparentnosti finančních toků bez ohledu na strukturu.
- Lhůty by měly být delší než ty navrhované Komisí.

Tyto návrhy předsednictví jsou míněny pouze jako vodítka pro další jednání a nemají být nijak direktivní.

Návrhy Komise týkající se otevření a řízení trhu

Po otevření služeb nákladní železniční dopravy v roce 2007 a mezinárodní osobní dopravy v roce 2010 Komise navrhuje, aby se od prosince roku 2019 otevřela hospodářské soutěži i vnitrostátní osobní železniční doprava. Od tohoto okamžiku by tak železniční podniky EU získaly rovný přístup k tratím, signalizaci a stanicím ve všech zemích EU za účelem provozu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících.

Od roku 2019 by také smlouvy o veřejných službách, jež v současné době pokrývají více než 90 % cest vykonaných po železnici v EU, měly obecně podléhat povinnému nabídkovému řízení. Bylo by možné, aby stávající přímo uzavřené smlouvy pokračovaly až do vypršení své platnosti, avšak nejdéle do konce roku 2022.

Komise rovněž navrhuje zpřísnění pravidel EU týkajících se oddělení provozovatelů infrastruktury, kteří zajišťují provoz sítě a stanic, od železničních podniků poskytujících služby. Vnitrostátní železniční monopoly, plnící obě tyto funkce, by byly rozděleny na dva subjekty („institucionální oddělení“). Pokud by si však členské státy přály zachovat stávající holdingové struktury, byly by zavedeny přísné záruky s cílem zajistit nezávislost provozovatele infrastruktury.

- [Čtvrtý železniční balíček](#)

JINÉ ZÁLEŽITOSTI

Bezpilotní letadla na výroční konferenci Evropské agentury pro bezpečnost letectví

Předsednictví v krátkosti informovalo ministry o výroční konferenci Evropské agentury pro bezpečnost letectví, která se konala v Římě ve dnech 15. a 16. října 2014. Konference byla zaměřena na bezpečnost ve všeobecném letectví a na systémy dálkově řízených letadel (RPAS, civilní bezpilotní letouny). Komise oznámila ukončení veřejné konzultace k systémům RPAS. Navázat by na ni měly konkrétní návrhy Komise v příštím roce.

Tématem systémů dálkově řízených letadel se zabývali také ministři na říjnovém zasedání Rady pro dopravu.

Galileo

Komise informovala ministry o svém postoji k evropským globálním družicovým navigačním systémům Galileo a EGNOS. Komise vyzdvihla jejich politický a ekonomický potenciál a zdůraznila, že cílem je zajistit, aby bylo do roku 2016 zahájeno poskytování počátečních služeb systému Galileo a do roku 2020 aby byl systém plně zprovozněn.

Dopad ruského embarga na litevské odvětví silniční nákladní dopravy

Litevská delegace informovala ministry o problémech, s nimiž se v poslední době setkávají litevské nákladní vozy a osobní vozidla na ruských hranicích. Poukázala na možné závažné ekonomické dopady a finanční ztráty pro řadu hospodářských subjektů.

Komise bude nadále tuto situaci pečlivě sledovat.

- [Informativní poznámka litevské delegace:](#)

Pracovní program nastupujícího předsednictví v oblasti dopravy

Nastupující lotyšské předsednictví představilo svůj pracovní program v oblasti dopravy pro první polovinu roku 2015. Legislativní návrhy, na něž se zaměří, zahrnují mimo jiné čtvrtý železniční balíček, práva cestujících v letecké dopravě a technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby. Dalšími prioritními oblastmi bude bezpečnost silničního provozu, mezinárodní prostředí v námořní dopravě a transevropská dopravní síť. Zasedání Rady pro dopravu jsou naplánována na 13. března a 11. června 2015.

- [Informativní poznámka lotyšského předsednictví](#)

OSTATNÍ SCHVÁLENÉ BODY
