Rada
Európskej únie

SK

16378/14

(OR. en)

PRESSE 622
PR CO 64

TLAČOVÁ SPRÁVA

3 352. zasadnutie Rady

Doprava, telekomunikácie a energetika

Doprava

V Bruseli 3. decembra 2014

predseda **Maurizio Lupi**
minister infraštruktúry a dopravy Talianska

T L A Č

Rue de la Loi 175 B – 1048 BRUSEL Tel.: +32 (0)2 281 6319 / 6319 Fax: +32 (0)2 281 8026
press.office@consilium.europa.eu http://www.consilium.europa.eu/press

Hlavné výsledky zasadnutia Rady

SES II +: Jednotné európske nebo

Rada dosiahla všeobecné smerovanie k dvom návrhom balíka SES II +: urýchlenie vykonávania Jednotného európskeho neba (návrh SES) a zmena pravidiel Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (návrh EASA). Cieľom návrhov je znížiť rozdrobenosť a zvýšiť konkurencieschopnosť európskeho systému leteckej dopravy. Tlačová správa

Maurizio Lupi, taliansky minister pre infraštruktúru a dopravu, ktorý zasadnutiu predsedal, uviedol: „Dnes sme leteckej komunite EÚ a občanom EÚ, ktorí na tento návrh čakali, poskytli konkrétnu odpoveď. Dosiahli sme významnú dohodu o návrhu, ktorý by mal vyriešiť mnohé problémy členských štátov s právnymi predpismi v oblasti SES a obnoviť vykonávanie iniciatívy Jednotného neba za nových a pozitívnych podmienok“.

Štvrtý železničný balík

Ministri zhodnotili pokrok dosiahnutý v oblasti návrhov na otvorenie trhu a posilnenie správy. Prijali všeobecné smerovanie k návrhu na zrušenie platného nariadenia o normalizácii účtovnej závierky železničných podnikov, ktoré je zastarané.

Minister Lupi povedal: „Po troch týždňoch pozornosti venovanej len technickému pilieru štvrtého železničného balíka sa talianske predsedníctvo dôkladne zaoberalo jeho politickým pilierom. Po prvej diskusii o smerovaní v októbri v Luxemburgu sme uskutočnili rozsiahle rokovania, ktoré nám umožnili identifikovať návrhy, pokiaľ ide o všetky hlavné otázky do budúcnosti. Lotyšské predsedníctvo bude preto môcť ukončiť rokovania v Rade, čím sa otvorí cesta pre konečnú výmenu názorov s Európskym parlamentom a snáď prijatie celého balíka, ako si to želajú Parlament a občania a podniky EÚ“.

Investície do dopravnej infraštruktúry

Ministri prijali súbor záverov o dopravnej infraštruktúre a transeurópskej sieti.

Minister Lupi uviedol: „Investície do dopravnej infraštruktúry a účinných sietí sú kľúčovým prvkom podpory rastu a konkurencieschopnosti a vedú tak k vytváraniu väčšieho počtu a kvalitnejších pracovných miest. V záveroch, ktoré sa dnes prijali, Rada jednomyseľne vysiela jasný signál o obrovskom potenciáli investícií do infraštruktúry, a to v kontexte preskúmania stratégie Európa 2020“.

OBSAH[1]

ÚČASTNÍCI **4**

PREROKOVANÉ BODY

INVESTÍCIE DO INFRAŠTRUKTÚRY 6

SES II +: JEDNOTNÉ EURÓPSKE NEBO 6

POSÁDKA RYBÁRSKYCH PLAVIDIEL 7

ŠTVRTÝ ŽELEZNIČNÝ BALÍK 8

Normalizácia účtovnej závierky železničných podnikov 8

Otvorenie trhu so železničnými službami a jeho správa 9

Návrhy Komisie týkajúce sa otvorenia trhu a správy 10

RÔZNE 11

Bezpilotné lietadlá na výročnej konferencii Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva o bezpečnosti 11

Projekt Galileo 11

Vplyv ruského embarga na litovský sektor cestnej nákladnej dopravy 11

Pracovný program nadchádzajúceho predsedníctva v oblasti dopravy 11

INÉ SCHVÁLENÉ BODY

žiadne

[1]
- Ak vyhlásenia, závery alebo uznesenia formálne prijala Rada, je to uvedené v nadpise príslušného bodu a text je vložený do úvodzoviek.
- Dokumenty, na ktoré sa odkazuje v texte, sú sprístupnené na internetovej stránke Rady (http://www.consilium.europa.eu).
- Akty prijaté s vyhláseniami do zápisnice zo zasadnutia Rady, ktoré sa môžu zverejniť, sú označené hviezdičkou; tieto vyhlásenia sú k dispozícii na internetovej stránke Rady alebo ich možno získať z tlačového úradu.

ÚČASTNÍCI

Belgicko:	
Jacqueline GALANT	ministerka pre mobilitu, poverená riadením spoločnosti Belgocontrol a Národného belgického železničného podniku
Bulharsko:	
Ivajlo MOSKOVSKI	minister dopravy, informačných technológií a spojov
Česká republika:	
Ladislav NĚMEC	námestník ministra dopravy
Dánsko:	
Magnus HEUNICKE	minister dopravy
Nemecko:	
Alexander DOBRINDT	spolkový minister pre dopravu a digitálnu infraštruktúru
Estónsko:	
Clyde KULL	zástupca stáleho predstaviteľa
Írsko:	
Paschal DONOHOE	štátny tajomník pre európske záležitosti (úrad vlády a ministerstvo zahraničných vecí a obchodu)
Grécko:	
Andreas PAPASTAVROU	zástupca stáleho predstaviteľa
Španielsko:	
Ana María PASTOR JULIÁN	ministerka dopravy a infraštruktúry
Francúzsko:	
Alain VIDALIES	štátny tajomník poverený záležitosťami dopravy, mora a rybárstva
Chorvátsko:	
Siniša HAJDAŠ DONČIĆ	minister pre námorné záležitosti, dopravu a infraštruktúru
Taliansko:	
Maurizio LUPI	minister pre infraštruktúru a dopravu
Cyprus:	
Marios DEMETRIADES	minister spojov a verejných prác
Lotyšsko:	
Anrijs MATĪSS	minister dopravy
Kaspars OZOLIŅŠ	štátny tajomník, ministerstvo dopravy
Litva:	
Arijandas ŠLIUPAS	námestník ministra dopravy a spojov
Luxembursko:	
François BAUSCH	minister pre udržateľný rozvoj a infraštruktúru
Maďarsko:	
Olivér VÁRHELYI	zástupca stáleho predstaviteľa
Malta:	
Joe MIZZI	minister dopravy a infraštruktúry

Holandsko:	
Melanie SCHULTZ	
van HAEGEN-MAAS GEESTERANUS	ministerka pre infraštruktúru a životné prostredie
Wilma MANSVELD	štátna tajomníčka pre infraštruktúru a životné prostredie
Rakúsko:	
Alois STÖGER	spolkový minister dopravy, inovácie a technológií
Poľsko:	
Zbigniew KLEPACKI	štátny podtajomník pre infraštruktúru a rozvoj
Portugalsko:	
Sérgio MONTEIRO	štátny tajomník pre infraštruktúru, dopravu a spoje
Rumunsko:	
Iulian MATACHE	štátny tajomník, ministerstvo dopravy
Slovinsko:	
Peter GAŠPERŠIČ	minister pre infraštruktúru
Slovensko:	
František PALKO	štátny tajomník ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja
Fínsko:	
Marianne HUUSKO-LAMPONEN	zástupkyňa stáleho predstaviteľa
Švédsko:	
Anna JOHANSSON	ministerka pre infraštruktúru
Spojené kráľovstvo:	
Robert GOODWILL	parlamentný štátny podtajomník pre dopravu

.....

Komisia:	
Violeta BULC	členka
Elżbieta BIEŃKOWSKA	členka

PREROKOVANÉ BODY

INVESTÍCIE DO INFRAŠTRUKTÚRY

Rada prijala na verejnom zasadnutí súbor záverov o **dopravnej infraštruktúre a transeurópskej sieti (TEN-T).** Závery prispejú k **preskúmaniu stratégie Európa 2020 pre rast v polovici trvania**, ktoré je naplánované na rok 2015.

Hlavný odkaz, ktorý sa má sprostredkovať Európskej rade na decembrovom zasadnutí – a v rámci preskúmania stratégie Európa 2020 – je, že hospodárstvo EÚ potrebuje dobudovanú a efektívnu sieť dopravnej infraštruktúry, aby mohlo rásť a mohli sa vytvárať pracovné miesta.

Mnohí ministri sa ujali slova, aby poďakovali predsedníctvu za tieto závery a za odkaz, ktorý sprostredkujú. Viacerí ministri privítali prezentáciu Junckerovho investičného plánu z 26. novembra. Ministri spolu s predsedníctvom a Komisiou sa domnievajú, že investíciami do dopravnej infraštruktúry, ktoré prinášajú výhody z krátkodobého aj dlhodobého hľadiska, sa prispeje k programu predsedu Junckera.

- Návrh záverov Rady o dopravnej infraštruktúre a transeurópskej sieti

Podpredseda Henning Christophersen a koordinátor Carlo Secchi predložili priebežnú správu, ktorú vypracovali spolu s koordinátorom Kurtom Bodewigom. V správe sa uvádzajú príklady projektov TEN-T, ktoré môžu byť mimoriadne vhodné pre nové finančné programy. Autori majú v úmysle predložiť záverečnú správu na jar 2015. Ich cieľom je zabezpečiť, aby európske projekty v oblasti dopravy mohli využívať tieto programy. Správa bola vypracovaná na žiadosť talianskeho predsedníctva na neformálnom zasadnutí ministrov dopravy v septembri 2014.

- Nové systémy financovania projektov v oblasti európskej dopravnej infraštruktúry – priebežná správa
- Transeurópska dopravná sieť
- Zhodnotenie vykonávania stratégie Európa 2020 – oznámenie Komisie

SES II +: JEDNOTNÉ EURÓPSKE NEBO

Rada dosiahla **všeobecné smerovanie** k dvom návrhom balíka SES II +: urýchlenie **vykonávania Jednotného európskeho neba** (návrh SES) a zmena pravidiel **Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva** (návrh EASA).

Cieľom iniciatívy Jednotné európske nebo je reformovať organizáciu a manažment európskeho vzdušného priestoru. Má slúžiť na prekonanie súčasnej roztrieštenosti vzdušného priestoru, zefektívnenie služieb letovej prevádzky a optimalizáciu využívania kapacity manažmentu letovej prevádzky. Rovnejšie letové dráhy a väčšia spolupráca by mali ešte viac prispieť k bezpečnosti lietania, obmedziť náklady a znížiť emisie skleníkových plynov. Týmto by sa zároveň mala zvýšiť konkurencieschopnosť európskeho sektora leteckej dopravy v porovnaní s inými regiónmi sveta.

- Podrobnosti sa uvádzajú v tlačovej správe: Jednotné európske nebo: Rada sa dohodla na svojej pozícii

POSÁDKA RYBÁRSKYCH PLAVIDIEL

Ministri sa **v zásade dohodli** na rozhodnutí **oprávniť členské štáty, aby sa stali zmluvnými stranami Medzinárodného dohovoru o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby posádky rybárskych plavidiel** (STCW-F). Vzhľadom na to, že v Rade teraz existuje dohoda, návrh sa môže zaslať Európskemu parlamentu na udelenie súhlasu. Rada ho po udelení súhlasu bude môcť prijať.

Dohovor STCW-F je dohovorom Medzinárodnej námornej organizácie, ktorý bol prijatý v roku 1995 a nadobudol účinnosť v roku 2012. Ide o prvý pokus dosiahnuť, aby boli bezpečnostné normy pre posádky rybárskych plavidiel povinné na celom svete.

Cieľom dohovoru je zabezpečiť, aby bol personál na palube plavidiel kvalifikovaný a dostatočne pracovne spôsobilý. Na preukázanie tejto skutočnosti potrebuje personál osvedčenie a musí absolvovať lekársku prehliadku. Malo by to minimalizovať prípadné bezpečnostné riziká pre ľudí na mori, a to aj vzhľadom na majetok a morské prostredie. Ďalším cieľom je vytvorenie rovnakých podmienok v odvetví rybárstva.

Ustanovenia sa uplatňujú na plavidlá dlhé aspoň 24 metrov s výkonom pohonu najmenej 750 kW. Týkajú sa kapitánov lodí, dôstojníkov, strojných dôstojníkov a radistov.

EÚ nemôže k dohovoru STCW-F pristúpiť, keďže jeho zmluvnými stranami môžu byť len štáty. Pripojili sa k nemu už štyri krajiny EÚ (Dánsko, Španielsko, Lotyšsko a Litva). Niektoré časti dohovoru patria podľa Komisie do výlučnej právomoci EÚ v súvislosti so vzájomným uznávaním kvalifikácií a dotýkajú sa ustanovení zmluvy a sekundárnych právnych predpisov EÚ. Preto musí členské štáty na to, aby sa stali zmluvnými stranami STCW-F, oprávniť Rada.

V znení rozhodnutia sa tiež vyzývajú všetky krajiny EÚ, ktoré majú rybárske plavidlá plaviace sa pod ich vlajkou alebo prístavy prijímajúce námorné rybárske plavidlá, ktoré spadajú do rozsahu pôsobnosti dohovoru, alebo inštitúcie odbornej prípravy pre posádky rybárskych plavidiel, aby sa stali zmluvnými stranami dohovoru.

- Rozhodnutie Rady, ktorým sa oprávňujú členské štáty
- Medzinárodná námorná organizácia: STCW-F

ŠTVRTÝ ŽELEZNIČNÝ BALÍK

Rada prijala **všeobecné smerovanie** k návrhu na zrušenie platného nariadenia o **normalizácii účtovnej závierky** železničných podnikov. Ministri tiež **zhodnotili pokrok** v súvislosti s dvoma návrhmi zameranými na zlepšenie železničných služieb v EÚ prostredníctvom **otvorenia trhu** a posilnenej **správy.**

Tieto návrhy spolu tvoria **„politický“ alebo „trhový“ pilier štvrtého železničného balíka**. Na to, aby boli uzákonené, ich bude musieť schváliť Európsky parlament.

Normalizácia účtovnej závierky železničných podnikov

Cieľom návrhu je zrušenie nariadenia č. 1192/69, ktoré je už zastarané a nezlučiteľné s právnymi predpismi EÚ. Pôvodne bolo prijaté na vyrovnanie nákladov a výhod monopolných štátnych železničných spoločností s nákladmi a výhodami iných sektorov dopravy.

Toto osobitné opatrenie bolo potrebné v 60. rokoch, keď vnútroštátne železničné spoločnosti v mnohých prípadoch plnili povinnosti v mene verejných orgánov. Vyplácali rodinné prídavky a dôchodky a pokrývali náklady na zdravotnú starostlivosť. Prispievali k všeobecnej politike zamestnanosti zamestnávaním osôb, ktoré v skutočnosti nepotrebovali. V rámci svojho rozpočtu dokonca naprávali vojnové škody. Tieto náklady, a v niektorých prípadoch aj výhody, posunuli železničné spoločnosti do nerovnej pozície v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy.

Iba štyri členské štáty – Belgicko, Nemecko, Írsko a Poľsko – nariadenie stále používajú. Doteraz sa používajú tieto kategórie kompenzácie: škoda alebo pracovný úraz, dôchodky a náklady na priecestia. Celková ročná suma kompenzácie o niečo prekračuje 100 miliónov EUR.

Avšak platby, ktoré sú v súlade s právom EÚ, sa môžu uskutočňovať v rámci alternatívnych nástrojov alebo opatrení. Pokiaľ ide o náklady na priecestia, ktoré sú najväčšou kategóriou, sa alternatívny nástroj zavedie do 16. júna 2015, keď bude dokončená transpozícia smernice, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor.

Ministri sa zhodli na tom, že nariadenie by malo nadobudnúť účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku EÚ, ako to navrhuje Komisia.

- Normalizácia účtovnej závierky: správa pre Radu

Otvorenie trhu so železničnými službami a jeho správa

Návrhy smernice a nariadenia sa zameriavajú na zlepšenie služieb **vnútroštátnej osobnej dopravy** ich **otvorením pre hospodársku súťaž**. Zavedú sa nimi aj nové pravidlá pre **správu manažérov infraštruktúry**, aby sa zaistil rovnaký prístup k infraštruktúre a lepšia reakcia na potreby trhu.

Cieľom je, aby boli železničné služby dynamickejšie a viac zamerané na zákazníka a aby sa nabádalo na investície a inováciu.

Od diskusie Rady v októbri sa pokročilo v práci v pracovnej skupine. V správe o pokroku sa sumarizuje doposiaľ vykonaná práca a uvádzajú sa návrhy na ďalšie rokovanie.

- Otvorenie trhu a správa o pokroku v oblasti správy

S cieľom dosiahnuť ďalší pokrok **navrhuje predsedníctvo preskúmať okrem iného tieto otázky:**

– Mali by sa vytvoriť záruky s cieľom zachovať „hospodársku rovnováhu“ alebo životaschopnosť zákaziek na poskytovanie služieb vo verejnom záujme , t. j. zmlúv, ktoré zahŕňajú povinnosť poskytovať služby, aj keď sú neziskové.

– Záruky by sa mali zaviesť preto, aby sa zabránilo „vyberaniu hrozienok z koláča“. To znamená, že komerčným spoločnostiam by sa nemalo umožniť vyberať si ziskové trasy na úkor stratových trás, ktoré sú vo verejnom záujme.

– Členské štáty by mali mať možnosť spojiť v prípade zákaziek na poskytovanie služieb vo verejnom záujme ziskové a neziskové trasy.

– Ak sa zachová zásada zadávania zákaziek prostredníctvom verejnej súťaže, malo by sa povoliť niekoľko výnimiek.

– Členské štáty si budú musieť vybrať svoj vlastný model správy. Existovali by spoločné pravidlá na zabezpečenie nestrannosti manažérov infraštruktúry a transparentnosti finančných tokov bez ohľadu na štruktúru.

– Lehoty by mali byť dlhšie, ako tie, ktoré navrhla Komisia.

Návrhy predsedníctva sú usmernenia pre ďalšie rokovanie a nie sú určené na to, aby boli akýmkoľvek spôsobom normatívne.

Návrhy Komisie týkajúce sa otvorenia trhu a správy

Po tom, ako sa v roku 2007 otvorili služby nákladnej železničnej dopravy a v roku 2010 medzinárodná osobná doprava, Komisia navrhuje, aby sa od decembra 2019 otvorili pre hospodársku súťaž služby vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy. Železničné podniky EÚ by od uvedeného dátumu mali vo všetkých krajinách EÚ rovnaký prístup ku koľajniciam, signálnym zariadeniam a staniciam na účely poskytovania služieb vnútroštátnej osobnej dopravy.

Takisto od roku 2019 budú zákazky na poskytovanie služieb vo verejnom záujme, ktoré momentálne predstavujú viac ako 90 % ciest železničnej dopravy EÚ, vo všeobecnosti podliehať povinným verejným súťažiam. Umožní sa, aby existujúce priamo zadané zmluvy pokračovali až do ukončenia ich platnosti, nie však po roku 2022.

Komisia tiež navrhuje posilniť pravidlá EÚ týkajúce sa oddelenia manažérov infraštruktúry, ktorí riadia sieť a stanice, od železničných podnikov, ktoré poskytujú služby. Vnútroštátne železničné monopoly, ktoré zahŕňajú obidve funkcie, sa rozdelia na dve časti („inštitucionálne rozdelenie“). Ako alternatíva by sa v prípadoch, keby si členské štáty chceli ponechať existujúce holdingové štruktúry, zaviedli prísne záruky, aby sa zabezpečila nezávislosť manažéra infraštruktúry.

- Štvrtý železničný balík

RÔZNE

Bezpilotné lietadlá na výročnej konferencii Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva o bezpečnosti

Predsedníctvo stručne informovalo ministrov o výročnej konferencii EASA o bezpečnosti, ktorá sa konala 15. – 16. októbra 2014 v Ríme. Konferencia sa zamerala na bezpečnosť v oblasti všeobecného letectva a systémov diaľkovo pilotovaných lietadiel (RPAS, civilné dróny). Komisia oznámila ukončenie verejnej konzultácie o RPAS. Nadviažu na ňu konkrétne návrhy Komisie na budúci rok.

Témou diaľkovo pilotovaných lietadiel sa zaoberali aj ministri na zasadnutí Rady pre dopravu v októbri.

Projekt Galileo

Komisia informovala ministrov o svojej pozícii týkajúcej sa globálnych satelitných navigačných systémov EÚ, Galileo a EGNOS. Komisia zdôraznila ich politický a hospodársky potenciál a poukázala na to, že cieľom je poskytnúť prvé služby systému Galileo do roku 2016 a komplexné služby do roku 2020.

Vplyv ruského embarga na litovský sektor cestnej nákladnej dopravy

Litovská delegácia informovala ministrov o ťažkostiach, s ktorými sa litovské nákladné autá a osobné vozidlá v poslednom čase stretávajú na ruských hraniciach. Poukázala na potenciál vážnych hospodárskych dôsledkov a finančných strát pre niektoré hospodárske subjekty.

Komisia sľúbila, že túto situáciu bude naďalej pozorne sledovať.

- Informačná poznámka litovskej delegácie

Pracovný program nadchádzajúceho predsedníctva v oblasti dopravy

Nadchádzajúce lotyšské predsedníctvo predstavilo svoj pracovný program v oblasti dopravy na prvý polrok 2015. Legislatívne návrhy, na ktoré sa bude zameriavať, zahŕňajú okrem iného štvrtý železničný balík, práva cestujúcich v leteckej doprave a technické požiadavky na plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy. Medzi ďalšie prioritné oblasti patrí bezpečnosť cestnej premávky, medzinárodné prostredie námornej dopravy a transeurópska dopravná sieť. Zasadnutia Rady pre dopravu sú naplánované na 13. marca a 11. júna 2015.

- Informačná poznámka lotyšského predsedníctva

INÉ SCHVÁLENÉ BODY