

Brusel 14. října 2025
(OR. en)

13493/25
PV CONS 47
COMPET 958
IND 396
MI 726
RECH 423
ESPACE 63
PARLNAT

NÁVRH ZÁPISU Z JEDNÁNÍ

RADA EVROPSKÉ UNIE

(konkurenceschopnost (vnitřní trh, průmysl, výzkum a vesmír))

29. a 30. září 2025

ZASEDÁNÍ V PONDĚLÍ 29. ZÁŘÍ 2025 (9:30 hodin)

1. Přijetí pořadu jednání

Rada přijala pořad jednání uvedený v dokumentu 12940/25. Na žádost Německa, Francie a Itálie se Rada dohodla, že v rámci veřejné části zasedání bude doplněn další bod v části „Jiné záležitosti“ týkající se oznámení Komise o aktu o akcelérátoru dekarbonizace průmyslu (IDAA). Na žádost Komise se Rada dohodla, že v rámci veřejné části zasedání bude doplněn další bod v části „Jiné záležitosti“ týkající se výroční zprávy o pokroku v oblasti zjednodušení, provádění a prosazování za rok 2025.

2. Schválení bodů „A“

a) Seznam nelegislativních aktů 13120/25

Rada přijala všechny body „A“ obsažené ve výše uvedeném dokumentu, včetně všech jazykových oprav (COR) a revizí (REV), které byly předloženy k přijetí.
Prohlášení k těmto bodům jsou uvedena v dodatku.

b) Seznam legislativních aktů (veřejné jednání podle čl. 16 odst. 8 Smlouvy o Evropské unii) 13121/25

Hospodářské a finanční věci

1. Nařízení, kterým se mění nařízení (EU) č. 909/2014, pokud jde o kratší cyklus vypořádání v Unii  12840/25
přijetí legislativního aktu PE-CONS 23/25
schválil Coreper (část II) dne 24. září 2025 EF

Rada schválila postoj Evropského parlamentu v prvním čtení a navrhovaný akt byl v souladu s čl. 294 odst. 4 Smlouvy o fungování Evropské unie přijat (právní základ: článek 114 SFEU).

Obecné záležitosti

2. **Nařízení, kterým se mění nařízení (EU) 2023/956, pokud jde o zjednodušení a posílení mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích**  12818/25
PE-CONS 21/25
SIMPL
přijetí legislativního aktu
schválil Coreper (část II) dne 24. září 2025

Rada schválila postoj Evropského parlamentu v prvním čtení a navrhovaný akt byl v souladu s čl. 294 odst. 4 Smlouvy o fungování Evropské unie přijat (právní základ: čl. 192 odst. 1 SFEU).

Spravedlnost a vnitřní věci

3. **Nařízení, kterým se mění čl. 80 odst. 9 nařízení o Eurojustu (EU) 2018/1727**  12846/25
PE-CONS 33/25
COPEN
přijetí legislativního aktu
schválil Coreper (část II) dne 24. září 2025

Rada schválila postoj Evropského parlamentu v prvním čtení a navrhovaný akt byl v souladu s čl. 294 odst. 4 Smlouvy o fungování Evropské unie přijat (právní základ: článek 85 SFEU). V souladu s příslušnými protokoly připojenými ke Smlouvám se hlasování neúčastnily Dánsko a Irsko.

4. **Nařízení o insolvenčním řízení za účelem nahrazení jeho příloh A a B**  12845/25
PE-CONS 30/25
JUSTCIV
přijetí legislativního aktu
schválil Coreper (část II) dne 24. září 2025

Rada schválila postoj Evropského parlamentu v prvním čtení a navrhovaný akt byl v souladu s čl. 294 odst. 4 Smlouvy o fungování Evropské unie přijat (právní základ: čl. 81 odst. 2 písm. a), c) a f) SFEU). V souladu s příslušnými protokoly připojenými ke Smlouvám se hlasování neúčastnilo Dánsko.

Zaměstnanost a sociální politika

5. **Nařízení o evropské statistice o obyvatelstvu, domech a bytech**
přijetí postoje Rady v prvním čtení a odůvodnění Rady
schválil Coreper (část I) dne 24. září 2025

 12843/1/25 REV 1
+12843/25 ADD 1
9858/25
+ **COR 1 (hr)**
+ ADD 1 REV 1
SOC

Rada přijala svůj postoj v prvním čtení v souladu s čl. 294 odst. 5 Smlouvy o fungování Evropské unie a odůvodnění Rady, přičemž Belgie, Finsko a Itálie se zdržely hlasování (právní základ: čl. 338 odst. 1 SFEU).

Prohlášení k tomuto bodu jsou uvedena v příloze.

Doprava

6. **Směrnice o řidičských průkazech, kterou se mění směrnice (EU) 2022/2561 a nařízení (EU) 2018/1724 a zrušuje směrnice 2006/126/ES a nařízení (EU) č. 383/2012**
přijetí postoje Rady v prvním čtení a odůvodnění Rady
schválil Coreper (část I) dne 24. září 2025

 12678/25 + ADD 1
8353/25
+ ADD 1 REV 1
TRANS

Rada přijala svůj postoj v prvním čtení v souladu s čl. 294 odst. 5 Smlouvy o fungování Evropské unie a odůvodnění Rady, přičemž Chorvatsko a Malta hlasovaly proti a Bulharsko a Rakousko se zdržely hlasování (právní základ: čl. 91 odst. 1 SFEU).

Prohlášení k tomuto bodu jsou uvedena v příloze.

7. **Směrnice o zákazech řízení**
přijetí postoje Rady v prvním čtení a odůvodnění Rady
schválil Coreper (část I) dne 24. září 2025

 12679/25
8351/25
+ **COR 1 (fr)**
+ ADD 1
TRANS

Rada přijala svůj postoj v prvním čtení v souladu s čl. 294 odst. 5 Smlouvy o fungování Evropské unie a odůvodnění Rady, přičemž Rakousko se zdrželo hlasování (právní základ: čl. 91 odst. 1 písm. c) SFEU).

8. **Nařízení o právech cestujících v letecké dopravě**
přijetí postoje Rady v prvním čtení a odůvodnění Rady
schválil Coreper (část I) dne 24. září 2025

 12909/25 + ADD 1
10015/25
+ **COR 1 (fi)**
+ **COR 2 (nl)**
+ ADD 1
+ **ADD 1 COR 2 (es)**
+ **ADD 1 COR 3 (fi)**
AVIATION

Rada přijala svůj postoj v prvním čtení v souladu s čl. 294 odst. 5 Smlouvy o fungování Evropské unie a odůvodnění Rady, přičemž Německo, Portugalsko, Slovinsko a Španělsko hlasovaly proti a Estonsko a Rakousko se zdržely hlasování (právní základ: čl. 100 odst. 2 SFEU).

Prohlášení k tomuto bodu jsou uvedena v příloze.

Životní prostředí

9. **Právní rámec pro monitorování půdy**
přijetí postoje Rady v prvním čtení a odůvodnění Rady
schválil Coreper (část I) dne 24. září 2025

 12910/1/25 REV 1
12910/25 ADD 1
REV 1
9474/25 + COR 1

+ ADD 1
ENV

Rada přijala svůj postoj v prvním čtení v souladu s čl. 294 odst. 5 Smlouvy o fungování Evropské unie a odůvodnění Rady, přičemž Německo hlasovalo proti a Rakousko se zdrželo hlasování (právní základ: čl. 192 odst. 1 SFEU).

Prohlášení k tomuto bodu jsou uvedena v příloze.

VNITŘNÍ TRH A PRŮMYSL

Projednávání legislativních aktů (veřejné jednání podle čl. 16 odst. 8 Smlouvy o Evropské unii)

3. **Fond pro konkurenceschopnost**
prezentace Komise
politická rozprava

 12723/25

Rada vzala na vědomí prezentaci Komise a uspořádala politickou rozpravu.

Nelegislativní činnosti

4. Zjednodušení, včetně výroční zprávy za rok 2025 o pokroku v oblasti zjednodušení, provádění a prosazování – pokrok směrem ke snížení zátěže podniků o 25 %
prezentace předsednictví a Komise
výměna názorů

12704/25
+ COR 1 REV 1

Jiné záležitosti

5. a) **Odstranění neodůvodněných územních omezení nabídky**  13010/1/25 REV 1
informace Belgie, Česka, Chorvatska, Lucemburska, Nizozemska, Rakouska, Řecka a Slovinska

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Belgií, Českem, Chorvatskem, Lucemburskem, Nizozemskem, Rakouskem, Řeckem a Slovinskem.

- b) **Prohlášení koalice pro polovodiče vyzývající k přijetí revidovaného aktu EU o čipech s cílem posílit a oživit postavení Evropy v globálním polovodičovém průmyslu**  12898/25
informace Nizozemska jménem všech členských států

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Nizozemskem jménem všech členských států.

- c) **Třetí strategický dialog s evropským automobilovým průmyslem (Brusel 12. září 2025)**  13007/25
informace Komise

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Komisí.

- d) **Aktuálně projednávané legislativní návrhy (veřejné jednání podle čl. 16 odst. 8 Smlouvy o Evropské unii)**  

- i) **Aktuální stav souhrnných balíčků**
informace předsednictví

6595/25
6596/25
9317/1/25 REV 1
(en)
9318/25 + ADD 1
9327/25 + ADD 1

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté předsednictvím.

- ii) **Sladění klimatického cíle pro rok 2040
s konkurenceschopností evropského průmyslu**
informace Francie

13193/25

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Francií.

- e) **Společný trojstranný pracovní dokument Francie, Itálie
a Německa o oznámení Komise o aktu o akcelérátoru
dekarbonizace průmyslu (IDAA)**
informace Francie, Itálie a Německa



13273/25

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Francií, Itálií a Německem.

VÝZKUM

Nelegislativní činnosti

6. **Závěry o významu výzkumu a inovací pro Strategii EU pro startupy a scaleupy**  12821/25
schválení

Rada schválila znění závěrů obsažené ve výše uvedeném dokumentu.

7. **Závěry o výzvě k přijetí opatření týkajících se věd o živé přírodě v zájmu konkurenceschopnosti Unie**  12838/25
schválení

Rada schválila znění závěrů obsažené ve výše uvedeném dokumentu.

Projednávání legislativních aktů

(veřejné jednání podle čl. 16 odst. 8 Smlouvy o Evropské unii)

8. **Balíček Horizont Evropa: rámcový program pro výzkum a inovace 2028–2034** 12800/25

- a) **Rámcový program a pravidla pro účast a šíření výsledků**  

- b) **Zvláštní program, kterým se provádí Horizont Evropa**  
politická rozprava

V Radě proběhla politická rozprava.

Jiné záležitosti

9. a) **Evropská strategie pro výzkumné a technologické infrastruktury** [2] 12895/25
informace Komise

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Komisí.

- b) **Výroční zpráva za rok 2025 o pokroku v oblasti zjednodušení, provádění a prosazování** [2] 13280/25
informace Komise

Rada vzala na vědomí informace poskytnuté Komisí.

-
- [1]** první čtení
[S] zvláštní legislativní postup
[2] veřejná rozprava na návrh předsednictví (čl. 8 odst. 2 jednacího řádu Rady)
[C] bod na základě návrhu Komise
-

Prohlášení k legislativním bodům „A“ uvedeným v dokumentu 13121/25

K bodu „A“ č. 5: **Nařízení o evropské statistice o obyvatelstvu, domech a bytech**
přijetí postoje Rady v prvním čtení a odůvodnění Rady

PROHLÁŠENÍ BULHARSKA

„Bulharská republika podporuje přidanou hodnotu nařízení o evropské statistice o obyvatelstvu, domech a bytech, které zavádí společný právní rámec pro rozvoj, tvorbu a šíření evropské statistiky o obyvatelstvu, domech a bytech a modernizuje sociální statistiku s cílem lépe podporovat politiky EU v souvislosti s demografickými změnami, sociální soudržností a udržitelným rozvojem.

Bulharská republika přikládá podpoře a ochraně základních práv, jejichž důležitou součástí je rovnost žen a mužů, velký význam. Jsme a zůstaneme odhodláni prosazovat zásady a hodnoty Evropské unie, jež jsou zakotveny ve Smlouvách.

Bulharsko v tomto ohledu poukazuje na rozhodnutí Ústavního soudu Bulharské republiky z roku 2018, v němž se uvádí, že Úmluva Rady Evropy o prevenci a potírání násilí na ženách a domácího násilí („Istanbulská úmluva“) prosazuje právní koncepty spojené s pojmem „gender“, které jsou neslučitelné se základními zásadami Ústavy Bulharské republiky.

Ústavní soud v roce 2021 dále vyjasnil, že pojem „pohlaví“ použitý v Ústavě, by měl být v kontextu právního řádu Bulharska chápán pouze v biologickém smyslu (muži a ženy). Bulharská republika v souladu s těmito rozhodnutími prohlašuje, že není s to akceptovat koncepty, jejichž cílem je odlišit pojem „pohlaví“, označující biologickou kategorii (muži a ženy), od pojmu „gender“, označujícího sociální kategorii, a že pojem „gender“ používaný v předmětném nařízení bude vykládat pouze v jeho biologickém smyslu.

Závěrem pak Bulharská republika uvádí, že ve znění tohoto nařízení bude jako bulharský překlad pojmu „gender“ akceptovat pouze bulharský výraz pro „pohlaví“ („пол“).

PROHLÁŠENÍ ČESKA

„Česká republika podporuje obecné zásady nařízení o ESOP a vítá řadu aspektů kompromisního znění. Toto znění je však negativně poznamenáno rychlostí v závěru vyjednávacího procesu.

Česká republika je i nadále přesvědčena, že navrhované znění článků 3, 5 a 11 je problematické, pokud jde o jejich budoucí provádění ve statistické praxi.

Hlavní obava České republiky spočívá v používání definice populace a modelování neregistrované části populace bez spolehlivých zdrojů údajů. Pro vypracování včasných statistik v souladu se standardy kvality evropských oficiálních statistik je nanejvýš důležité využívat administrativní zdroje údajů vycházející z evidence obyvatel. Poskytování údajů ve velmi krátkých lhůtách uvedených v příloze tohoto nařízení lze splnit pouze v případě, že je přitom možné vycházet ze spolehlivých a komplexních administrativních zdrojů údajů.

Česká republika je toho názoru, že ochranné opatření omezující oblast působnosti tohoto nařízení a stanovující jeho vztah k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1700, kterým se zavádí společný rámec pro evropské statistiky týkající se osob a domácností založené na individuálních údajích sbíraných na základě výběrových souborů, je v konečném kompromisním znění formulováno pouze ve vztahu ke stávajícímu obsahu údajů shromažďovaných podle tohoto nařízení, a nikoli obecně k údajům shromažďovaným na základě výběrových souborů osob a domácností. To může v budoucnu vést ke zvýšení zátěže pro členské státy a respondenty.

Pokud jde o sběr údajů ad hoc podle článku 5, Česká republika se domnívá, že to nebude pro členské státy představovat mimořádnou zátěž a že se státy zaměří pouze na používání stávajících administrativních zdrojů údajů.

Česká republika může konečné kompromisní znění podpořit, avšak s určitými výhradami uvedenými výše.“

PROHLÁŠENÍ MAĎARSKA

„Maďarsko uznává a prosazuje rovnost mužů a žen v souladu se základním zákonem Maďarska a primárním právem, zásadami a hodnotami Evropské unie, jakož i závazky a zásadami vyplývajícími z mezinárodního práva. Rovnost žen a mužů je zakotvena ve Smlouvách Evropské unie jako jedna ze základních hodnot. V souladu s těmito předpisy a se svými vnitrostátními právními předpisy vykládá Maďarsko v *návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU)...* o evropské statistice o obyvatelstvu, domech a bytech, kterým se mění nařízení (ES) č. 862/2007 a zrušují nařízení (ES) č. 763/2008 a (EU) č. 1260/2013, pojem „gender“ jako odkaz na „pohlaví“ a pojem „genderová rovnost“ jako „poskytování rovných možností a příležitostí pro ženy a muže“.

K bodu „A“ č. 6:

Směrnice o řidičských průkazech, kterou se mění směrnice (EU) 2022/2561 a nařízení (EU) 2018/1724 a zrušuje směrnice 2006/126/ES a nařízení (EU) č. 383/2012
přijetí postoje Rady v prvním čtení a odůvodnění Rady

PROHLÁŠENÍ CHORVATSKA

„Chorvatská republika znovu zdůrazňuje význam tří hlavních prvků, které má směrnice zohlednit: zlepšení bezpečnosti silničního provozu, jednoduchost uplatňování a obecný rámec.

Zároveň by měly být zváženy vnitrostátní okolnosti a zachovány stávající osvědčené postupy na vnitrostátní úrovni, přičemž by měla být zajištěna vysoká úroveň bezpečnosti silničního provozu.

Chorvatská republika nemohla podpořit tyto prvky navrhovaného znění:

1. Článek 17, který zavádí povinnost členských států vydávat řidičské průkazy pro skupiny B a C žadatelům ve věku 17 let (s kódem EU 98.02) v rámci systému řízení s doprovodem.

Řízení ve věku 17 let, a to i pod dohledem, snižuje minimální věkovou hranici, která je v současné době v Chorvatsku uplatňována, a vytváří značné výzvy, pokud jde o prosazování práva, kontrolu a bezpečnost silničního provozu. Zavedení takového systému by proto mělo zůstat nepovinné, neboť je úzce spjato s vnitrostátními dopravními podmínkami, stávajícími politikami v oblasti bezpečnosti a kapacitami v oblasti prosazování práva.

Kromě bezpečnostních problémů by zavedení tohoto systému znamenalo pro příslušné orgány značnou administrativní a finanční zátěž. Sledování dodržování podmínek pro řízení s doprovodem (způsobilost doprovázejících osob, omezení řízení, postupy identifikace) by bylo složité, náročné na zdroje a v praxi obtížně proveditelné.

Obáváme se proto, že povinné zavedení systému řízení s doprovodem by mohlo mít negativní dopad na bezpečnost silničního provozu, vytvářet nepřiměřené administrativní náklady a vést k nepředvídatelným důsledkům.

2. Ustanovení zavádějící povinnou třítydenní lhůtu pro vydání fyzického řidičského průkazu (11. bod odůvodnění).

Podle stávajících vnitrostátních právních předpisů je řidičský průkaz v Chorvatsku vydáván v běžném řízení do 30 dnů. Kratší lhůty existují pouze ve zrychlených a naléhavých řízeních, která jsou dražší, a tudíž jsou využívána jen zřídka.

Zavedení závazné třítydenní lhůty na úrovni EU by zkrátilo stávající běžné řízení v Chorvatsku a vyžadovalo by systémové přizpůsobení správních postupů. To by vedlo k další organizační a finanční zátěži pro příslušné orgány a zvýšilo celkové náklady na řízení, jež by v konečném důsledku byly přeneseny na občany.

Z těchto důvodů se Chorvatsko domnívá, že lhůta pro vydání fyzických řidičských průkazů by měla zůstat v pravomoci členských států, což by umožnilo flexibilitu při přizpůsobení se vnitrostátním správním kapacitám a struktuře nákladů.

Vzhledem k tomu, že konečné znění výše uvedené obavy dostatečně neřeší, Chorvatská republika jej nemůže podpořit.

Chorvatská republika je i nadále odhodlána provádět celounijní harmonizovaný legislativní rámec, který zajistí prosazování nejpřísnějších norem bezpečnosti silničního provozu.“

PROHLÁŠENÍ MALTY

„Malta kladně uvítala návrhy Komise v rámci balíčku týkajícího se bezpečnosti silničního provozu a uznává jejich význam při zvyšování bezpečnosti silničního provozu v celé EU a při podpoře bezpečnějších a inteligentnějších dopravních systémů. Tyto cíle stanovené v uvedeném balíčku jsou dobře sladěny s národní vizí a závazky Malty.

Malta uznává, že konečný kompromis dosažený s Evropským parlamentem obsahuje několik konstruktivních změn zaměřených na podstatné zlepšení a posílení znění, zejména z hlediska bezpečnosti silničního provozu.

Kladně je přijímána možnost, aby členské státy i nadále ukládaly lékařské posouzení v případě žadatelů, kteří žádají o řidičský průkaz poprvé a v případě starších řidičů při obnovování jejich řidičských průkazů. Dále Malta podporuje zachování minimálního věku pro plné řidičské oprávnění držitelů skupiny B ve věku 18 let podle článku 7. Malta však stále není schopna vyjádřit obdobnou podporu pro systém řízení s doprovodem. I když Malta vítá dobrovolnou povahu tohoto systému pro průkazy skupiny C, trváme na našich vážných výhradách, pokud jde o jeho povinné uplatňování na průkazy kategorie B, zejména proto, že to není v souladu se specifickou situací a výzvami maltské silniční infrastruktury. Vzhledem k naší omezené a vysoce urbanizované silniční síti není řidičský průkaz skupiny B pro demografickou skupinu, na kterou systém řízení s doprovodem míří, v souladu s naším cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu. Tento systém vyvine další tlak na maltskou silniční síť a zároveň omezí úsilí vlády o podporu přechodu na jiný druh dopravy zaměřené na stejnou demografickou skupinu.

Z tohoto důvodu, přestože Malta zůstává i nadále plně odhodlána zlepšovat bezpečnost silničního provozu a dosáhnout našich cílů „vize nula“, nemůžeme předběžnou dohodu dosaženou mezi Radou a Parlamentem dne 24. března 2025 podpořit.“

PROHLÁŠENÍ ESTONSKA

„Estonsko oceňuje značné úsilí polského předsednictví při vedení jednání o návrhu revize nařízení (ES) č. 261/2004 o právech cestujících v letecké dopravě, jakož i jeho úsilí o dosažení kompromisu mezi členskými státy. Estonsko i nadále podporuje zavedení jasných a jednoduchých pravidel, která cestujícím zaručí odpovídající péči a pomoc. Zároveň je důležité zachovat vyvážený přístup, který zohledňuje povinnosti leteckých dopravců, a podpořit tak udržitelnost odvětví letectví.

Nařízení má v první řadě zajistit, aby se cestujícím dostalo náležité péče a pomoci a aby mohli co nejdříve dorazit do své destinace. Jasný a jednoduchý systém náhrad má zásadní význam pro minimalizaci obtíží během narušení dopravy a k tomu, aby byli dopravci motivováni provozovat zpožděné lety namísto toho, aby je rušili.

Během jednání byly navrženy různé prahové hodnoty zpoždění. Estonsko podporuje v článku 7 nařízení č. 261/2004 zavedení jednotné prahové hodnoty pětihodinového zpoždění pro všechny lety bez ohledu na délku cesty. Vedou nás k tomu tyto důvody:

1. Použití jediné prahové hodnoty nařízení zjednodušuje, taktéž zjednodušuje výpočty náhrad a vyjasňuje pravidla pro odškodnění cestujících.
2. Z pohledu cestujícího je dopad zpoždění letu bez ohledu na vzdálenost cesty v zásadě stejný. Proto není třeba rozlišovat prahové hodnoty odškodnění na základě vzdálenosti, protože v nepohodlí způsobeném zpožděním není rozdíl.
3. Ve většině případů poskytuje pět hodin dostatek času na to, aby letecké společnosti letadlo opravily, daly k dispozici jiné letadlo nebo poskytly alternativní lety.

Z těchto důvodů je pro nás šestihodinová prahová hodnota navržená předsednictvím v kompromisním návrhu nepřijatelná. Estonsko se domnívá, že zpoždění o pět nebo více hodin způsobuje cestujícím značné obtíže a mělo by být odškodněno.

Vzhledem k významu této otázky Estonsko není s to potvrdit politickou dohodu o nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, a proto se zdrží hlasování.“

PROHLÁŠENÍ MAĎARSKA

„Jak zdůraznily členské státy během politické rozpravy pořádané maďarským předsednictvím v roce 2024, hlavním účelem změny nařízení o právech cestujících v letecké dopravě je mimo jiné zjednodušení opatření a dosažení rovnováhy mezi zájmy cestujících a zájmy daného odvětví.

Maďarsko od počátku upozorňuje na nedostatek údajů a analýz, které by potvrzovaly účinnost navrhovaných opatření a rovnováhu mezi zájmy cestujících a zájmy odvětví. Vyjádřili jsme rovněž obavy ohledně toho, že v nařízení se zavádí povinnost náhrad za zpoždění bez nezbytných podkladových studií analyzujících její účinnost a případné jiné možnosti politiky.

Maďarsko není samo o sobě proti zavedení náhrad za zpoždění. Domníváme se však, že je třeba věnovat další úvahy tomu, jak nastolit správnou rovnováhu mezi zájmy odvětví a ochranou cestujících. Z tohoto důvodu jsme na zasedání Rady pro dopravu v červnu 2025 podpořili zahájení jednání s Evropským parlamentem pouze pod podmínkou, že Evropská komise pro nadcházející interinstitucionální jednání vypracuje analýzu, která bude obsahovat podrobnější údaje než ty, které jsme již obdrželi. Podle našeho požadavku by tato analýza měla zahrnovat aktuální informace jak od cestujících, tak od odvětví, a měly by v ní být popsány a posouzeny očekávané dopady nařízení.

„Technické podklady“ předložené Komisí neposkytují žádné podložené důkazy, jež by potvrzovaly, že povinnost náhrad za zpoždění účinně sníží počet zpožděných letů a že toto opatření je pro dosažení uvedeného výsledku nejvhodnější. Komise stále poukazuje především na staré a zastaralé studie, využívá předpokladů („zpoždění, u nichž lze předpokládat, že je lze přičíst leteckým společnostem“) namísto skutečných údajů a analýz a předkládá údaje o zpožděních pouze za měsíc červenec 2025, což zjevně nepostačuje k tomu, aby to sloužilo jako základ pro jakékoli podstatné opatření. Komise dále konstatuje, že opatření mohou evropské letecké společnosti znevýhodnit v hospodářské soutěži, a uznává, že v současné době nejsou k dispozici údaje o dalších faktorech, které by mohly mít dopad na relativní konkurenceschopnost. Komise rovněž poukazuje na rostoucí zátěž pro vnitrostátní subjekty příslušné pro prosazování. „Předpokládá“, že tuto zátěž lze zmírnit vytvořením seznamu mimořádných okolností, avšak situace je ve skutečnosti mnohem složitější vzhledem k tomu, že zpoždění nejsou způsobována jediným faktorem, takže existenci mimořádných okolností je stále třeba posuzovat případ od případu.

V neposlední řadě se domníváme, že navržené znění opatření nezjednodušuje, ale naopak je ještě více komplikuje, takže pro cestující veřejnost bude velmi obtížné pochopit její práva.

V této souvislosti bychom chtěli znovu zdůraznit, že dohodu, která má být s Evropským parlamentem uzavřena, nebudeme s to podpořit, pokud nebudou předloženy jasné důkazy o účinnosti opatření a o dosažení rovnováhy mezi zájmy cestujících a zájmy odvětví.

Podrobnější vysvětlení našeho postoje naleznete v příloze.

Příloha

Návrh Komise z roku 2001

Zavedení povinnosti dopravců odškodňovat cestující za zpoždění nebylo původním záměrem Komise. Komise ve svém původním návrhu uvedla, že „ačkoliv cestující trpí podobným nepohodlím a zklamáním ze zpoždění jako při odepření nástupu na palubu nebo zrušení, rozdíl je v tom, že dopravce je zodpovědný za odepření nástupu na palubu a zrušení (pokud se nejedná o důvody mimo jeho odpovědnost), ale nikoliv vždy za zpoždění. Jinými běžnými důvody jsou systémy řízení letového provozu a omezení letištní kapacity. Jak je uvedeno v jejím sdělení o ochraně cestujících v letecké dopravě, Komise soudí, že za stávajících okolností nemají být provozovatelé povinni odškodňovat cestující v případě zpoždění.“¹

Rozhodnutí SDEU

Ačkoli podle – velmi kontroverzního – výkladu Soudního dvora jsou letecké společnosti povinny odškodňovat cestující za dlouhá zpoždění, máme za to, že neexistuje povinnost kodifikovat rozhodnutí SDEU.

Dokonce i návrh Komise týkající se náhrad za zpoždění se od přesného rozhodnutí SDEU odklání.

¹ COM(2001) 784 final, bod 23.

Nedostatečné údaje a analýza

Rádi bychom zopakovali, že v současné době neexistují dostatečné důkazy o tom, že by se zavedením povinnosti leteckých společností vyplácet náhrady za zpoždění dosáhlo požadovaného cíle, jímž je snížení počtu zpožděných letů.

Je-li účelem zavedení náhrad za zpoždění pouze zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících (a nikoli snížení počtu zpožděných letů), je třeba důkladně posoudit, zda je spravedlivé klást veškerou zátěž na letecké dopravce, zda mohou letečtí dopravci částky vyplacené jako náhradu za zpoždění vymáhat od třetích stran, které zpoždění způsobily nebo k němu přispěly, a zda existují funkční alternativní řešení. Taková analýza nebyla dosud provedena.

Před zavedením povinnosti poskytovat náhrady za zpoždění je třeba prozkoumat, do jaké míry se změnily faktory uvedené v návrhu Komise z roku 2001. Pro zavedení nové povinnosti do nařízení je nezbytná analýza její účinnosti z hlediska dosažení požadovaných cílů a jejího dopadu na zúčastněné strany.

Konkrétněji bychom chtěli zmínit pokyny Komise ke zlepšování právní úpravy², podle nichž se v posouzeních dopadů shromažďují důkazní informace (včetně výsledků hodnocení) umožňující posoudit, zda jsou budoucí legislativní či nelegislativní opatření EU odůvodněná, a pokud ano, jak je co nejlépe koncipovat tak, aby bylo dosaženo příslušných cílů politik. Je třeba v nich určit a popsat problém, který se má řešit; stanovit cíle pro opatření EU; formulovat možnosti politiky, posoudit potenciální dopady těchto možností a případně určit upřednostňovanou možnost; stanovit, jak budou očekávané výsledky monitorovány a vyhodnocovány. Posouzení dopadů spočívá ve shromažďování a analýze důkazů na podporu tvorby politik. Zahrnuje ověření existence problému, určení jeho základních příčin, posouzení, zda je nutné opatření na úrovni EU, a analýzu výhod a nevýhod dostupných řešení.

Tato posouzení týkající se náhrad za zpoždění chybí.

Je poněkud nezvyklé, že Komise navrhuje zavedení nových legislativních opatření, aniž by shromáždila a prostudovala nezbytné podkladové údaje.

² https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox_cs.

Zjištění studií týkajících se zpoždění z let 2012 a 2020

Ve své odpovědi na naše obavy Komise odkázala na studii z roku 2020³ a na posouzení dopadů z roku 2013⁴ (jež vychází ze studie z roku 2012⁵), přičemž zdůraznila, že počet zpoždění, která lze přičíst leteckým společnostem, se snížil z 80 % na 70 % a že dopad náhrad na snížení počtu zpoždění, která lze přičíst leteckým společnostem, je obtížné analyzovat.

Studie z roku 2020 potvrzuje, že „celkový počet zpožděných letů se v posledních letech výrazně zvýšil a mezi lety 2014 a 2018 se téměř zdvojnásobil“⁶. Prohlášení, na něž Komise odkazuje⁷ (tj. „Na základě údajů o zpoždění poskytnutých Centrálním úřadem pro analýzu zpoždění (CODA) se podíl zpoždění, která lze přičíst leteckým společnostem, v letech 2011 až 2018 pohyboval mezi přibližně 70 % a 80 %. Počet zpoždění, která lze přičíst leteckým společnostem, se snížil z přibližně 80 % v roce 2011 na přibližně 70 % v roce 2018, což odráží nárůst počtu zpoždění zařazených mezi mimořádné okolnosti – jako například zpoždění služeb řízení letového provozu.“), pouze ukazuje, že počet zpoždění, která lze přičíst leteckým společnostem, je nižší oproti vyššímu počtu zpoždění služeb řízení letového provozu, není však známo, zda se snížil ve srovnání s předchozím počtem zpoždění, která lze přičíst leteckým společnostem. Obrázek 2.6 uvedený v této studii jasně ukazuje nárůst počtu zpoždění, která lze přičíst leteckým společnostem.

Studie konstatuje, že „přestože je možné, že nařízení 261/2004 má na podíl zpožděných letů určitý okrajový dopad, tento dopad se nezdá být ve srovnání s jinými faktory významný.“⁸

Kromě toho potvrzuje, že není snadné přesně určit odpovědnost za zpoždění⁹, a všechna zpoždění, která nejsou způsobena mimořádnými okolnostmi, považuje za zpoždění, která lze přičíst leteckým společnostem¹⁰.

Studie z roku 2012 potvrzuje, že mezi zúčastněnými stranami panuje značná neshoda ohledně výkladu mimořádných okolností¹¹.

³ <https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1>.

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013SC0062>.

⁵ https://transport.ec.europa.eu/document/download/4d457d44-253a-4efd-810c-a55fb248f09d_en?filename=2012-07-exploratory-study-on-the-application-and-possible-revision-of-regulation-261-2004.pdf.

⁶ Bod 2.31.

⁷ Bod 2.45.

⁸ Bod 2.37.

⁹ Bod 2.46, poznámka.

¹⁰ Bod 2.43.

¹¹ Bod 7.41.

Pokud jde o náklady na náhrady za zpoždění, již studie z roku 2012 ukázala významný nárůst¹². V tomto ohledu bychom chtěli poznamenat, že od roku 2012 se mohlo významně zvýšit povědomí cestujících o jejich právech, což pro letecké společnosti vedlo k ještě vyšším nákladům na náhrady.

Zásadní otázky

Dle našeho názoru je potřeba dále uvážit tyto otázky:

1. zda existuje jakýkoliv druh zpoždění, který slouží zájmům leteckých společností;
2. zda je žádoucí uložit leteckým společnostem povinnost platit náhrady za zpoždění, která nejsou způsobena jejich obchodními zájmy a za něž nenesou odpovědnost, přičemž je třeba mít na paměti, že letecké společnosti de facto nemohou tyto částky vymáhat od odpovědných stran¹³;
3. zda by se zavedením náhrad za zpoždění dosáhlo rovnováhy mezi ochranou cestujících a zájmy odvětví, přičemž je třeba mít na paměti, že letecké společnosti se nemohou při své obraně odvolávat na mimořádné okolnosti ani v případě následných zpoždění a že existenci mimořádných okolností je často obtížné stanovit vzhledem k množství faktorů, které vedly ke zpoždění jednoho letu¹⁴;
4. zda vyšší náklady leteckých společností na náhrady povedou k vyšším cenám letenek, což může mít dopad i na konkurenceschopnost;
5. zda existuje lepší způsob, jak zajistit vysokou ochranu spotřebitele při současném respektování zájmů odvětví;
6. zda se zvýší pracovní zátěž vnitrostátních subjektů příslušných pro prosazování.

Domníváme se, že tyto úvahy vyžadují další shromažďování a analýzu údajů.

Kromě toho je třeba zaměřit značné úsilí na to, aby bylo nařízení (tj. práva cestujících) snadno srozumitelné pro cestující veřejnost.

¹² Bod 7.53, obrázek 7.5.

¹³ Viz studie z roku 2012, body 7.113 a 7.123.

¹⁴ Viz studie z roku 2020, bod 2.46, poznámka.

Návrh

Domníváme se, že ukvapené schválení změn může opět vést k přijetí nefunkčního nařízení. Navrhujeme proto důkladně analyzovat otázky uvedené v tomto dokumentu, aby bylo možné nastolit požadovanou rovnováhu mezi ochranou cestujících a zájmy odvětví a aby bylo přijato nařízení, které obstojí i v budoucnu.“

PROHLÁŠENÍ LITVY

„Litva opětovně potvrzuje, že celkově podporuje cíle návrhu týkajícího se práv cestujících v letecké dopravě, a oceňuje pokračující úsilí předsednictví Rady a členských států o dosažení dohody o tomto důležitém spisu.

Přestože uznáváme pokrok, kterého bylo od předchozích diskusí dosaženo, Litva nadále vyjadřuje obavy, že některé klíčové prvky návrhu v jeho současné podobě mohou ve srovnání se stávajícím regulačním rámcem oslabit ochranu cestujících. Výzvou jsou i nadále ustanovení článku 7 návrhu, neboť se jimi může oslabit ochrana práv cestujících v případě narušení letu nebo zpoždění při příletu v důsledku přesměrování po zrušení letu. Tyto změny mohou vést k delším čekacím dobám a nižším náhradám, čímž se sníží oprávněná očekávání cestujících ohledně kvality služeb.

Litva zdůrazňuje, že hlavním cílem právního předpisu o ochraně práv cestujících v letecké dopravě by mělo i nadále být zjednodušení a modernizace stávajících pravidel, zajištění právní jasnosti pro všechny strany a současně také zaručení spravedlivé a účinné ochrany cestujících. Konstatujeme rovněž, že Evropská unie má další prostředky, jak podpořit konkurenceschopnost svého leteckého odvětví. Tohoto cíle by však nemělo být dosahováno na úkor práv cestujících.

Závěrem Litva trvá na svém názoru, že ochrana cestujících je základním kamenem této legislativní iniciativy a musí zůstat jejím ústředním tématem, aby byla zajištěna její skutečná a trvalá hodnota pro evropskou společnost.“

PROHLÁŠENÍ PORTUGALSKA

„Portugalsko děkuje polskému předsednictví a předcházejícím předsednictvím za veškerou jejich práci na projednávání změn nařízení o právech cestujících v letecké dopravě.

Portugalsko vždy tvrdilo, že jakákoliv revize nařízení by měla nejenom zjednodušit jeho provádění, ale především zachovat nebo posílit práva cestujících, aby cestující mohli těžit z norem ochrany, podle nichž byly stanoveny normy i v dalších regionech světa.

V tomto ohledu nesplňuje většinově odhlasovaná politická dohoda očekávání cestujících, a to zejména pokud jde o prahové hodnoty vzdálenosti nebo cestovní doby, se znatelným dopadem na členské státy, které leží z geografického hlediska dále od středu evropského kontinentu a v nejvzdálenějších regionech. Schválené prahové hodnoty představují z hlediska práv cestujících krok zpět a Portugalsko hlasuje proti této politické dohodě.

Během následných jednání s Evropským parlamentem však Portugalsko vyjádří ochotu pokračovat v konstruktivní podpoře podstatného zlepšování právních předpisů Evropské unie, které splňují očekávání všech zainteresovaných stran, se zvláštním důrazem na cestující, jejichž zájmy toto nařízení chrání již od roku 2004.“

K bodu „A“ č. 9: **Právní rámec pro monitorování půdy**
přijetí postoje Rady v prvním čtení a odůvodnění Rady

PROHLÁŠENÍ NĚMECKA

„Německo ke svému hlasování proti návrhu doplňuje do zápisu z jednání toto prohlášení:

Zdravá půda je základním předpokladem mnoha ekosystémových služeb, jako jsou zásobníky uhlíku a filtrace a ukládání vody, působí také jako tlumící prvek proti kontaminujícím látkám, je předpokladem přiměřené a zdravé stravy, zásobuje zemědělskou a lesnickou biomasu a zajišťuje přirozené chlazení v městských oblastech. Zdraví půdy, včetně obsahu humusu a biologické rozmanitosti půdy, je nutno zachovat a pokud možno zlepšit. V tomto ohledu jsou klíčovým faktorem místní podmínky v jednotlivých členských státech. Podle názoru Německa návrh právního rámce pro monitorování půdy, na němž se dohodly Evropský parlament a předsednictví Rady, dostatečně nezohledňuje zásady subsidiarity a proporcionality a vytvořil by další zátěž a duplicitní struktury.“

PROHLÁŠENÍ ŠVÉDSKA

„Švédsko oceňuje, že konečné kompromisní znění do značné míry zaručuje flexibilitu a kontrolu členských států. Švédsko uznává, že ustanovení článku 11 se podstatně přiblížila postoji Švédska tím, že byly vypuštěny právně závazné společné zásady udržitelného řízení a příloha III.

Původní obavy Švédska ohledně navrhované směrnice však přetrvávají. Švédsko je i nadále toho názoru, že návrh přinese dodatečné náklady v poměru k jeho přínosům, a nevidí jasnou přidanou hodnotu, která by odůvodňovala administrativní zátěž právně závazného společného rámce pro monitorování. Nákladová efektivnost rámce pro monitorování je stále nejistá a chybí zajištění kvality podložené důkazy, že navrhovaný rámec bude proveditelný a řádně použitelný na různé typy půdy. Zdraví půdy má pouze v omezené míře přeshraniční povahu a souvisí s vnitrostátními pravomocemi.

Výsledkem konečného kompromisního znění je směrnice, která se ve srovnání s návrhem Komise více blíží postoji Švédska, a Švédsko proto může v duchu kompromisu konečné kompromisní znění přijmout. Švédsko však zdůrazňuje výše uvedené obavy, jakož i skutečnost, že neexistuje žádná záruka, že rámec bude fungovat v praxi.“
