

V Bruseli 14. októbra 2025
(OR. en)

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

NÁVRH ZÁPISNICE

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE

(konkurencieschopnosť (vnútorný trh, priemysel, výskum a kozmický priestor))

29. a 30. septembra 2025

ZASADNUTIE V PONDELOK 29. SEPTEMBRA 2025 (9.30 hod.)

1. Schválenie programu

Rada schválila program uvedený v dokumente 12940/25. Rada na žiadosť Francúzska, Nemecka a Talianska súhlasila s doplnením ďalšieho bodu „Rôzne“ do oznámenia Komisie o akte na urýchlenie dekarbonizácie priemyslu na verejnom zasadnutí. Rada na žiadosť Komisie súhlasila s doplnením ďalšieho bodu „Rôzne“ do výročnej správy o pokroku v oblasti zjednodušenia, vykonávania a presadzovania za rok 2025 na verejnom zasadnutí.

2. Schválenie bodov A

a) Zoznam nelegislatívnych bodov

13120/25

Rada schválila všetky body A z uvedeného dokumentu vrátane všetkých dokumentov COR a REV pre jednotlivé jazyky, ktoré boli predložené na schválenie. Vyhlásenia k týmto bodom sa uvádzajú v dodatku.

b) Zoznam legislatívnych bodov (verejné rokovanie v súlade s článkom 16 ods. 8 Zmluvy o Európskej únii)

13121/25

Hospodárske a finančné záležitosti

1. Nariadenie, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 909/2014, pokiaľ ide o kratší cyklus vyrovnania v Únii
prijatie legislatívneho aktu
schválil Coreper (časť II) 24. 9. 2025



12840/25
PE-CONS 23/25
EF

Rada schválila pozíciu Európskeho parlamentu v prvom čítaní, a teda v súlade s článkom 294 ods. 4 Zmluvy o fungovaní Európskej únie je navrhovaný akt prijatý (právny základ: článok 114 ZFEÚ).

Všeobecné záležitosti

2. **Nariadenie, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2023/956, pokiaľ ide o zjednodušenie a posilnenie mechanizmu uhlíkovej kompenzácie na hraniciach**  12818/25
PE-CONS 21/25
SIMPL
prijatie legislatívneho aktu
schválil Coreper (časť II) 24. 9. 2025

Rada schválila pozíciu Európskeho parlamentu v prvom čítaní, a teda v súlade s článkom 294 ods. 4 Zmluvy o fungovaní Európskej únie je navrhovaný akt prijatý (právny základ: článok 192 ods. 1 ZFEÚ).

Spravodlivosť a vnútorné veci

3. **Nariadenie, ktorým sa mení článok 80 ods. 9 nariadenia (EÚ) 2018/1727 o Eurojuste**  12846/25
PE-CONS 33/25
COPEN
prijatie legislatívneho aktu
schválil Coreper (časť II) 24. 9. 2025

Rada schválila pozíciu Európskeho parlamentu v prvom čítaní, a teda v súlade s článkom 294 ods. 4 Zmluvy o fungovaní Európskej únie je navrhovaný akt prijatý (právny základ: článok 85 ZFEÚ). Dánsko a Írsko v súlade s príslušnými protokolmi pripojenými k zmluvám nehlasovali.

4. **Nariadenie, ktorým sa mení nariadenie o insolvenčnom konaní tak, že sa nahrádzajú jeho prílohy A a B**  12845/25
PE-CONS 30/25
JUSTCIV
prijatie legislatívneho aktu
schválil Coreper (časť II) 24. 9. 2025

Rada schválila pozíciu Európskeho parlamentu v prvom čítaní, a teda v súlade s článkom 294 ods. 4 Zmluvy o fungovaní Európskej únie je navrhovaný akt prijatý (právny základ: článok 81 ods. 2 písm. a), c) a f) ZFEÚ). Dánsko v súlade s príslušnými protokolmi pripojenými k zmluvám nehlasovalo.

Zamestnanosť a sociálna politika

5. **Nariadenie o európskej štatistike obyvateľov, domov a bytov**  12843/1/25 REV 1
prijatie pozície Rady v prvom čítaní a odôvodneného stanoviska Rady
schválil Coreper (časť I) 24. 9. 2025
+ 12843/25 ADD 1
9858/25
+ **COR 1 (hr)**
+ ADD 1 REV 1
SOC

Rada prijala svoju pozíciu v prvom čítaní v súlade s článkom 294 ods. 5 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a odôvodnené stanovisko Rady, pričom Belgicko, Fínsko a Taliansko sa zdržali hlasovania (právny základ: článok 338 ods. 1 ZFEÚ).

Vyhlásenia k tomuto bodu sa uvádzajú v prílohe.

Doprava

6. **Smernica o vodičských preukazoch, ktorou sa mení smernica (EÚ) 2022/2561, nariadenie (EÚ) 2018/1724 a zrušuje smernica 2006/126/ES a nariadenie (EÚ) č. 383/2012**  12678/25 + ADD 1
prijatie pozície Rady v prvom čítaní a odôvodneného stanoviska Rady
schválil Coreper (časť I) 24. 9. 2025
8353/25
+ ADD 1 REV 1
TRANS

Rada prijala svoju pozíciu v prvom čítaní v súlade s článkom 294 ods. 5 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a odôvodnené stanovisko Rady, pričom Chorvátsko a Malta hlasovali proti a Bulharsko a Rakúsko sa zdržali hlasovania (právny základ: článok 91 ods. 1 ZFEÚ).

Vyhlásenia k tomuto bodu sa uvádzajú v prílohe.

7. Smernica o zákazoch vedenia vozidla

*prijatie pozície Rady v prvom čítaní a odôvodneného stanoviska
Rady*
schválil Coreper (časť I) 24. 9. 2025



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

Rada prijala svoju pozíciu v prvom čítaní v súlade s článkom 294 ods. 5 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a odôvodnené stanovisko Rady, pričom Rakúsko sa zdržalo hlasovania (právny základ: článok 91 ods. 1 písm. c) ZFEÚ).

8. Nariadenie o právach cestujúcich v leteckej doprave

*prijatie pozície Rady v prvom čítaní a odôvodneného stanoviska
Rady*
schválil Coreper (časť I) 24. 9. 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 prijala svoju pozíciu v prvom čítaní v súlade s článkom 294 ods. 5 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a odôvodnené stanovisko Rady, pričom Nemecko, Portugalsko, Slovinsko a Španielsko hlasovali proti a Estónsko a Rakúsko sa zdržali hlasovania (právny základ: článok 100 ods. 2 ZFEÚ).

Vyhlasenia k tomuto bodu sa uvádzajú v prílohe.

Životné prostredie

9. Smernica o monitorovaní pôdy

prijatie pozície Rady v prvom čítaní a odôvodneného stanoviska Rady
schválil Coreper (časť I) 24. 9. 2025



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

Rada prijala svoju pozíciu v prvom čítaní v súlade s článkom 294 ods. 5 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a odôvodnené stanovisko Rady, pričom Nemecko hlasovalo proti a Rakúsko sa zdržalo hlasovania (právny základ: článok 192 ods. 1 ZFEÚ).

Vyhlásenia k tomuto bodu sa uvádzajú v prílohe.

VNÚTORNÝ TRH A PRIEMYSEL

Prerokúvanie legislatívnych aktov

(verejný rokovanie v súlade s článkom 16 ods. 8 Zmluvy o Európskej únii)

3. Fond pre konkurencieschopnosť

prezentácia Komisie
diskusia o smerovaní



12723/25

Rada vzala na vedomie prezentáciu Komisie a diskutovala o smerovaní.

Nelegislatívne činnosti

4. Zjednodušenie vrátane výročnej správy o pokroku v oblasti zjednodušenia, vykonávania a presadzovania za rok 2025 – pokrok smerom k zníženiu zaťaženia podnikov o 25 %
prezentácia predsedníctva a Komisie
výmena názorov

12704/25
+ COR 1 REV 1

Rôzne

5. a) **Odstránenie neodôvodnených územných obmedzení dodávok**  13010/1/25 REV 1
Informácie Belgicka, Česka, Grécka, Holandska, Chorvátska, Luxemburska, Rakúska a Slovinska

Rada vzala na vedomie informácie Belgicka, Česka, Chorvátska, Grécka, Holandska, Luxemburska, Rakúska a Slovinska.

- b) **Vyhlasenie koalície pre polovodiče, v ktorom sa vyzýva na revíziu aktu EÚ o čipoch s cieľom posilniť a oživiť postavenie Európy v globálnom polovodičovom priemysle**  12898/25
Informácie Holandska v mene všetkých členských štátov

Rada vzala na vedomie informácie Holandska v mene všetkých členských štátov.

- c) **Tretí strategický dialóg s európskym automobilovým priemyslom (Brusel 12. septembra 2025)**  13007/25
informácie Komisie

Rada vzala na vedomie informácie Komisie.

- d) **Súčasný legislatívny návrh (verejné rokovanie v súlade s článkom 16 ods. 8 Zmluvy o Európskej únii)**  
- i) **Aktuálny stav súhrnných balíkov** 6595/25
informácie predsedníctva 6596/25
9317/1/25 REV 1
(en)
9318/25 + ADD 1
9327/25 + ADD 1

Rada vzala na vedomie informácie predsedníctva.

- ii) **Zosúladenie cieľa v oblasti klímy do roku 2040
s konkurencieschopnosťou európskeho priemyslu**
informácie Francúzska

13193/25

Rada vzala na vedomie informácie, ktoré poskytlo Francúzsko.

- e) **Spoločný trojstranný neoficiálny dokument
Francúzska, Nemecka a Talianska o oznámení Komisie
o akte na urýchlenie dekarbonizácie priemyslu**
Informácie Nemecka, Francúzska a Talianska



13273/25

Rada vzala na vedomie informácie Francúzska, Nemecka a Talianska.

VÝSKUM

Nelegislatívne činnosti

6. **Závery o význame výskumu a inovácií pre Stratégiu EÚ pre startupy a scaleupy**  12821/25
schválenie

Rada schválila znenie záverov, ktoré sa uvádza v uvedenom dokumente.

7. **Závery o výzve na prijatie opatrení v oblasti vied o živej prírode pre konkurencieschopnosť Únie**  12838/25
schválenie

Rada schválila znenie záverov, ktoré sa uvádza v uvedenom dokumente.

Prerokúvanie legislatívnych aktov

(verejné rokovanie v súlade s článkom 16 ods. 8 Zmluvy o Európskej únii)

8. **Balík Horizont Európa: rámcový program pre výskum a inováciu na obdobie 2028 – 2034** 12800/25

a) **Rámcový program a jeho pravidlá účasti a šírenia**  

b) **Osobitný program na vykonávanie programu Horizont Európa**  

diskusia o smerovaní

Rada diskutovala o smerovaní.

Rôzne

9. a) **Európska stratégia pre výskumné a technologické
infraštruktúry** [2] 12895/25
informácie Komisie

Rada vzala na vedomie informácie Komisie.

- b) **Výročná správa o pokroku v oblasti zjednodušenia,
vykonávania a presadzovania za rok 2025** [2] 13280/25
informácie Komisie

Rada vzala na vedomie informácie Komisie.

-
- [1] prvé čítanie
[S] mimoriadny legislatívny postup
[2] verejná diskusia na návrh predsedníctva (článok 8 ods. 2 rokovacieho poriadku Rady)
[C] bod založený na návrhu Komisie
-

Vyhlasenia k legislatívnym bodom A uvedeným v dokumente 13121/25

K bodu A č. 5: **Nariadenie o európskej štatistike obyvateľov, domov a bytov**
prijatie pozície Rady v prvom čítaní a odôvodneného stanoviska Rady

VYHLÁSENIE BULHARSKA

„Bulharská republika podporuje pridanú hodnotu nariadenia o európskej štatistike obyvateľov, domov a bytov, ktorým sa vytvára spoločný právny rámec pre rozvoj, tvorbu a šírenie európskej štatistiky obyvateľov, domov a bytov a modernizuje sociálna štatistika s cieľom lepšie podporovať politiky EÚ súvisiace s demografickými zmenami, sociálnou súdržnosťou a udržateľným rozvojom.

Bulharská republika prikladá veľký význam presadzovaniu a ochrane základných práv, ktorých dôležitou súčasťou je rovnosť medzi mužmi a ženami. Sme a naďalej budeme oddaní zásadám a hodnotám Európskej únie zakotveným v zmluvách.

Bulharsko v tejto súvislosti poukazuje na rozhodnutie Ústavného súdu Bulharskej republiky z roku 2018, v ktorom sa konštatuje, že Dohovor Rady Európy o predchádzaní násiliu na ženách a domácejmu násiliu a o boji proti nemu (Istanbulský dohovor) presadzuje právne koncepty týkajúce sa pojmu „rod“, ktoré sú nezlučiteľné so základnými zásadami ústavy Bulharskej republiky.

Ústavný súd v roku 2021 ďalej objasnil, že pojem „pohlavie“ (angl. „sex“) použitý v ústave by sa v kontexte vnútroštátneho právneho poriadku mal vnímať len v jeho biologickom význame (muži a ženy). Bulharská republika v súlade s týmito rozhodnutiami vyhlasuje, že nemôže akceptovať pojmy, ktorých cieľom je odlíšiť pojem „pohlavie“ ako biologickú kategóriu (muži a ženy) od pojmu „rod“ ako sociálnej kategórie, a že používanie pojmu „rod“ v uvedenom nariadení bude vykladať len v jeho biologickom význame.

Napokon Bulharská republika uvádza, že v znení nariadenia akceptuje preklad pojmu „rod“ do bulharčiny len ako „pohlavie“ („пол“ v bulharčine).“

VYHLÁSENIE ČESKA

„Česká republika podporuje všeobecné zásady nariadenia o ESOP a víta viacero aspektov kompromisného znenia. Je však negatívne ovplyvnené rýchlosťou v závere rokovacieho procesu.

Česká republika je naďalej presvedčená, že navrhované znenie článkov 3, 5 a 11 je problematické z hľadiska ich budúceho vykonávania v štatistickej praxi.

Hlavnou obavou Českej republiky je uplatňovanie vymedzenia obyvateľstva a modelovanie neregistrovanej časti obyvateľstva bez spoľahlivých zdrojov údajov. Na tvorbu včasných štatistík v súlade s normami kvality pre európsku oficiálnu štatistiku je mimoriadne dôležité využívať administratívne zdroje údajov vychádzajúce z evidencie obyvateľstva. Náročné lehoty na poskytovanie údajov uvedené v prílohe k tomuto nariadeniu možno dosiahnuť len vtedy, ak sa môžu zakladať na spoľahlivých a komplexných administratívnych zdrojoch údajov.“

Česká republika zastáva názor, že ochranné opatrenie, ktorým sa obmedzuje rozsah pôsobnosti tohto nariadenia a stanovuje jeho vzťah k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1700, ktorým sa zavádza spoločný rámec pre európske štatistiky o osobách a domácnostiach na základe individuálnych údajov zbieraných zo vzoriek, je v konečnom kompromisnom znení formulované tak, že sa vzťahuje len na existujúci obsah údajov zbieraných podľa tohto nariadenia, a nie vo všeobecnosti na údaje zbierané na základe vzoriek osôb a domácností. To môže v budúcnosti viesť k zvýšenému zaťaženiu členských štátov a respondentov.

Pokiaľ ide o zbery údajov ad hoc podľa článku 5, Česká republika sa domnieva, že nebudú predstavovať mimoriadnu záťaž pre členské štáty a že sa zamerajú len na využívanie existujúcich administratívnych zdrojov údajov.

Česká republika môže podporiť konečné kompromisné znenie, ale s určitými výhradami uvedenými vyššie.“

VYHLÁSENIE MAĎARSKA

„Maďarsko uznáva a podporuje rovnosť medzi mužmi a ženami v súlade so Základným zákonom Maďarska a primárnym právom, zásadami a hodnotami Európskej únie, ako aj záväzkami a zásadami vyplývajúcimi z medzinárodného práva. Rovnosť medzi ženami a mužmi je zakotvená v zmluvách Európskej únie ako jedna zo základných hodnôt. Maďarsko v súlade s týmito skutočnosťami a so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi vykladá v *návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) .../... o európskej štatistike obyvateľov, domov a bytov, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 862/2007 a zrušujú nariadenia (ES) č. 763/2008 a (EÚ) č. 1260/2013* pojem „rod“ ako odkaz na „pohlavie“ a pojem „rodová rovnosť“ ako „poskytovanie rovnakých možností a príležitostí pre ženy a mužov“.

K bodu A č. 6:

Smernica o vodičských preukazoch, ktorou sa mení smernica (EÚ) 2022/2561, nariadenie (EÚ) 2018/1724 a zrušuje smernica 2006/126/ES a nariadenie (EÚ) č. 383/2012
prijatie pozície Rady v prvom čítaní a odôvodneného stanoviska Rady

VYHLÁSENIE CHORVÁTSKA

„Chorvátska republika opätovne zdôrazňuje význam troch hlavných prvkov, ktoré sa majú v smernici zohľadniť: zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky, jednoduchosť uplatňovania a všeobecný rámec.

Zároveň by sa mali zväziť vnútroštátne okolnosti, mali by sa zachovať súčasné osvedčené postupy na vnútroštátnej úrovni a takisto by sa mala zabezpečiť vysoká úroveň bezpečnosti cestnej premávky.

Chorvátska republika nemohla podporiť tieto prvky navrhovaného znenia:

1. článok 17, ktorým sa zavádza povinnosť členských štátov vydávať vodičské preukazy skupiny B a C žiadateľom vo veku 17 rokov (s kódom EÚ 98.02) v rámci systému vedenia vozidla so sprievodom.

Vedenie vozidla vo veku 17 rokov, a to aj pod dohľadom, znižuje minimálnu vekovú hranicu, ktorá sa v súčasnosti uplatňuje v Chorvátsku, a vytvára značné výzvy z hľadiska presadzovania práva, kontroly a bezpečnosti cestnej premávky. Zavedenie takéhoto systému by preto malo zostať dobrovoľné, pretože je úzko spojené s vnútroštátnymi dopravnými podmienkami, existujúcimi bezpečnostnými politikami a kapacitami na presadzovanie predpisov.

Okrem obáv o bezpečnosť by zavedenie tohto systému predstavovalo pre príslušné orgány značné administratívne a finančné zaťaženie. Monitorovanie dodržiavania podmienok vedenia vozidla so sprievodom (oprávnenosť sprevádzajúcich osôb, obmedzenia vedenia vozidla, postupy identifikácie) by bolo zložité, náročné na zdroje a v praxi by sa ťažko účinne presadzovalo.

Obávame sa preto, že povinné zavedenie systému vedenia vozidla so sprievodom by mohlo negatívne ovplyvniť bezpečnosť cestnej premávky, spôsobiť neprimerané administratívne náklady a viesť k nepredvídateľným dôsledkom;

2. ustanovenie, ktorým sa zavádza povinná trojtýždňová lehota na vydanie fyzického vodičského preukazu (odôvodnenie 11).

Podľa súčasných vnútroštátnych právnych predpisov sa vodičský preukaz vydáva v Chorvátsku v rámci riadneho postupu do 30 dní. Kratšie lehoty existujú len v zrýchlených a naliehavých konaniach, ktoré sú drahšie, a preto sa používajú zriedkavo.

Zavedenie záväznej trojtýždňovej lehoty na úrovni EÚ by skrátilo existujúci riadny postup v Chorvátsku a vyžadovalo by si systémovú úpravu administratívnych postupov. Tým by sa vytvorila dodatočná organizačná a finančná záťaž pre príslušné orgány, zvýšili by sa celkové náklady postupu, čo by sa v konečnom dôsledku prenieslo na občanov.

Chorvátsko sa z týchto dôvodov domnieva, že lehota na vydanie fyzických vodičských preukazov by mala zostať v právomoci členských štátov, čo by umožnilo flexibilne prispôbiť sa vnútroštátnym administratívnym kapacitám a štruktúram nákladov.

Keďže konečné znenie dostatočne nerieši uvedené obavy, Chorvátska republika ho nemôže podporiť.

Chorvátska republika je aj naďalej odhodlaná vykonávať celoúnijný harmonizovaný legislatívny rámec, ktorým sa zabezpečí presadzovanie najprísnejších noriem bezpečnosti cestnej premávky.“

VYHLÁSENIE MALTY

„Malta pozitívne uvítala návrhy Komisie v rámci balíka opatrení v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, pričom uznala ich význam v rámci podpory bezpečnosti cestnej premávky v celej EÚ a presadzovaní bezpečnejších a inteligentnejších dopravných systémov. Ciele stanovené v tomto balíku sú dobre zosúladené s národnou víziou a záväzkami Malty.

Malta uznáva, že konečný kompromis dosiahnutý s Európskym parlamentom obsahuje niekoľko konštruktívnych zmien zameraných na podstatné zlepšenie a posilnenie znenia, najmä z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky.

Členské štáty majú flexibilitu naďalej ukladať povinnosť absolvovať lekársku kontrolu žiadateľom, ktorí o vodičský preukaz žiadajú prvýkrát, a starším vodičom pri obnovovaní vodičských preukazov, čo bolo prijaté dobre. Malta okrem toho podporuje zachovanie minimálneho veku 18 rokov pre držiteľov vodičských preukazov skupiny B s plným vodičským oprávnením podľa článku 7. Stále však nie je schopná podobnú podporu vyjadriť systému vedenia vozidla so sprievodom. Malta víta dobrovoľný charakter tohto systému v prípade vodičských preukazov kategórie C, trváme však na našich vážnych výhradách, pokiaľ ide o jeho povinné uplatňovanie v prípade vodičských preukazov kategórie B, najmä preto, že to nie je v súlade s osobitnými okolnosťami a výzvami maltskej cestnej infraštruktúry. Vzhľadom na našu obmedzenú a vysoko urbanizovanú cestnú sieť nie je vodičský preukaz kategórie B pre demografickú skupinu, na ktorú sa systém vedenia vozidla so sprievodom zameriava, v súlade s naším cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky. Takýto systém vyvolá ďalší tlak na maltské cestné siete a zároveň obmedzuje úsilie vlády o podporu prechodu na iné druhy dopravy v rámci tejto demografickej skupiny.

Z tohoto dôvodu, aj napriek tomu, že Malta je naďalej plne odhodlaná zlepšovať bezpečnosť cestnej premávky a dosiahnuť naše ciele vízie nulovej úmrtnosti, nemôžeme podporiť predbežnú dohodu, ktorá sa medzi Radou a Parlamentom dosiahla 24. marca 2025.“

VYHLÁSENIE ESTÓNSKA

„Estónsko oceňuje veľké úsilie poľského predsedníctva pri vedení rokovaní o návrhu revízie nariadenia (ES) č. 261/2004 o právach cestujúcich v leteckej doprave, ako aj úsilie o dosiahnutie kompromisu medzi členskými štátmi. Estónsko je naďalej odhodlané stanoviť jasné a jednoznačné pravidlá, ktoré zaručia cestujúcim primeranú starostlivosť a pomoc. Zároveň je dôležité zachovať vyvážený prístup, v ktorom sa zohľadnia povinnosti leteckých dopravcov, čím sa podporí udržateľnosť odvetvia letectva.

Nariadením sa v prvom rade zabezpečí, aby sa cestujúcim poskytla primeraná starostlivosť a pomoc a aby sa do miesta určenia dostali v rámci prijateľných možností čo najskôr. Na minimalizáciu nepríjemností počas narušení letov a na motivovanie dopravcov k tomu, aby namiesto rušenia meškajúce lety prevádzkovali, je nevyhnutný jasný a jednoduchý systém náhrad.

Počas rokovaní boli navrhnuté rôzne prahové hodnoty meškania. Estónsko podporuje to, aby sa do článku 7 nariadenia č. 261/2004 zaviedla jednotná päťhodinová prahová hodnota meškania pre všetky lety bez ohľadu na dĺžku cesty. Tu je naše podrobné odôvodnenie:

1. zavedením jednotnej prahovej hodnoty sa nariadenie zjednoduší a zjednoduší sa aj výpočet náhrady a objasnia sa pravidlá náhrady pre cestujúcich;
2. z pohľadu cestujúceho je vplyv meškania letu v zásade rovnaký bez ohľadu na vzdialenosť cesty. Preto nie je potrebné rozlišovať prahové hodnoty náhrady na základe vzdialenosti, keďže nepríjemnosti spojené s meškaním sa nelíšia;
3. vo väčšine prípadov je päť hodín pre letecké spoločnosti dostatočný čas na opravu lietadla, nájdenie iného lietadla alebo poskytnutie alternatívnych letov.

Vzhľadom na uvedené je šesťhodinová prahová hodnota, ktorú navrhlo predsedníctvo v kompromisnom návrhu, pre nás neprijateľná. Estónsko sa domnieva, že meškanie v trvaní päť hodín alebo viac spôsobuje cestujúcim značné neprijemnosti a mala by sa zaň poskytnúť náhrada.

Vzhľadom na význam tejto otázky Estónsko nemôže podporiť politickú dohodu o nariadení o právach cestujúcich v leteckej doprave, a preto sa zdrží hlasovania.“

VYHLÁSENIE MAĎARSKA

„Ako zdôraznili členské štáty počas diskusie o smerovaní, ktorú zorganizovalo maďarské predsedníctvo v roku 2024, hlavným účelom zmeny nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave je okrem iného zjednodušiť opatrenia a dosiahnuť rovnováhu medzi záujmami cestujúcich a záujmami odvetvia.

Maďarsko od začiatku upozorňovalo na otázku nedostatku dostatočných údajov a analýz, ktoré potvrdzujú účinnosť navrhovaných opatrení a rovnováhu medzi záujmami cestujúcich a odvetvia. Vyjadrili sme tiež obavy v súvislosti s tým, že sa v nariadení zaviedla povinnosť náhrady za meškanie bez potrebných podkladových štúdií, v ktorých by sa analyzovala jej účinnosť a rôzne možnosti politiky.

Maďarsko nenamieta proti zavedeniu náhrady za meškanie ako takému. Domnievame sa však, že na dosiahnutie správnej rovnováhy medzi záujmami odvetvia a ochranou cestujúcich je potrebné zvážiť ďalšie aspekty. To je dôvod, prečo sme na zasadnutí Rady pre dopravu v júni 2025 podporili začatie rokovaní s Európskym parlamentom len pod podmienkou, že Európska komisia pripraví na nadchádzajúce medziinštitucionálne rokovania analýzu s podrobnejšími údajmi, než akú sme dostali predtým. Vo svojej žiadosti sme uviedli, že táto analýza by mala zahŕňať aktuálne informácie od cestujúcich aj od odvetvia, v ktorých sa opisujú a posudzujú očakávané vplyvy nariadenia.

„Technické informácie“, ktoré predložila Komisia neposkytujú žiadne podložené dôkazy, ktoré by potvrdzovali, že zavedením povinnosti náhrady za meškania sa účinne zníži počet meškajúcich letov a že toto opatrenie je najvhodnejšie na dosiahnutie tohto výsledku. Komisia stále poukazuje najmä na staré a zastarané štúdie, používa predpoklady („meškania, o ktorých by sa mohlo predpokladať, že ich možno pripísať leteckým spoločnostiam“) namiesto skutočných údajov a analýz a poskytuje údaje o meškaní len za mesiac júl 2025, čo je zjavne nedostatočné na to, aby to slúžilo ako základ pre akékoľvek podstatné opatrenie. Komisia okrem toho konštatuje, že opatrenia môžu znevýhodniť európske letecké spoločnosti v hospodárskej súťaži, a uznáva, že v súčasnosti neexistujú žiadne údaje o ďalších faktoroch, ktoré by mohli mať vplyv na relatívnu konkurencieschopnosť. Komisia takisto konštatuje rastúce zaťaženie vnútroštátnych orgánov presadzovania práva. „Predpokladá“, že vytvorenie zoznamu mimoriadnych okolností môže toto zaťaženie zmierniť, ale situácia je v skutočnosti oveľa zložitejšia, keďže meškania nie sú spôsobené jediným faktorom, a preto sa výskyt mimoriadnych okolností musí stále posudzovať jednotlivo.

A znenie v neposlednom rade podľa nášho názoru nezjednodušuje, ale ešte viac komplikuje opatrenia, čo cestujúcej verejnosti veľmi sťažuje pochopenie jej práv.

V tejto súvislosti by sme chceli opäť zdôrazniť, že nebudeme schopní podporiť dohodu, ktorá sa má uzavrieť s Európskym parlamentom, pokiaľ sa nepreukáže jasný dôkaz o účinnosti opatrení a o dosiahnutí rovnováhy medzi záujmami cestujúcich a záujmami odvetvia.

Podrobnejšie vysvetlenie nášho stanoviska sa nachádza v prílohe.

Príloha

Návrh Komisie z roku 2001

Uložiť dopravcom povinnosť poskytnúť cestujúcim náhradu za meškanie nebolo pôvodným zámerom Komisie. Komisia vo svojom pôvodnom návrhu uviedla, že „hoci meškania spôsobujú cestujúcim nepríjemnosti a nepohodlie podobné tým, ktoré znášajú v prípade odmietnutia nástupu do lietadla alebo zrušenia letu, rozdiel medzi týmito dvoma situáciami pozostáva v skutočnosti, že letecký dopravca zodpovedá za odmietnutie nástupu do lietadla a za zrušenie letu (s výnimkou výnimočných okolností, ktoré ho zbavujú zodpovednosti), ale nie vždy zodpovedá za meškanie. Ďalšími bežnými príčinami sú systémy manažmentu letovej prevádzky a obmedzenia v oblasti kapacity letísk. Ako je uvedené v jej oznámení o ochrane cestujúcich v leteckej doprave, Komisia sa domnieva, že za súčasných podmienok by leteckí dopravcovia nemali byť povinní nahradiť škodu cestujúcim, ktorých sa meškanie týka.“¹

Rozhodnutia Súdneho dvora EÚ

Hoci podľa veľmi kontroverzného výkladu Súdneho dvora sú letecké spoločnosti povinné odškodniť cestujúcich za veľké meškania, podľa nás povinnosť kodifikovať rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie neexistuje.

Dokonca aj návrh Komisie na náhradu v prípade meškania sa od tohto rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie odkláňa.

¹ KOM(2001) 784 v konečnom znení, bod. 23.

Nedostatok údajov a analýzy

Chceli by sme zopakovať, že v súčasnosti neexistujú dostatočné dôkazy na podporu toho, že keď sa leteckým spoločnostiam uloží povinnosť zaplatiť náhradu za meškanie, dosiahne sa želaný cieľ znížiť počet meškajúcich letov.

Ak je účelom zavedenia náhrady za meškanie len zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich (a nie zníženie počtu meškajúcich letov), malo by sa dôkladne posúdiť, či je spravodlivé zaťažiť len leteckých dopravcov, či leteckí dopravcovia môžu vymáhať sumy vyplatené ako náhrada za meškanie od tretích strán, ktoré meškanie spôsobili alebo k nemu prispeli, a či existujú reálne alternatívne riešenia. Takáto analýza sa doteraz nevykonala.

Pred zavedením povinnosti náhrady za meškania by sa malo preskúmať, do akej miery sa zmenili faktory uvedené v návrhu Komisie z roku 2001. Zaviesť do nariadenia novú povinnosť si vyžaduje analýzu účinnosti takéhoto opatrenia z hľadiska dosiahnutia požadovaných cieľov a jeho vplyvu na zainteresované strany.

Konkrétnejšie by sme chceli odkázať na usmernenia Komisie o lepšej právnej regulácii,² podľa ktorých sa v posúdeniach vplyvu zhromažďujú dôkazy (vrátane výsledkov hodnotenia) s cieľom posúdiť, či sú budúce legislatívne alebo nelegislatívne opatrenia EÚ opodstatnené, a ak áno, ako ich čo najlepšie navrhnúť, aby sa nimi dosiahli príslušné politické ciele. Musí sa v nich identifikovať a opísať problém, ktorý sa má riešiť; stanoviť ciele opatrení EÚ; sformulovať možnosti politiky, posúdiť ich potenciálne vplyvy a vo vhodných prípadoch určiť uprednostňovaná možnosť; a stanoviť, ako sa budú monitorovať a hodnotiť očakávané výsledky. Posúdenie vplyvu sa týka zhromažďovania a analýzy dôkazov na podporu tvorby politík. Zahŕňa overenie existencie problému, identifikáciu jeho základných príčin, posúdenie toho, či sú potrebné opatrenia na úrovni EÚ, a analýzu výhod a nevýhod dostupných riešení.

Takéto posúdenia v prípade náhrady za meškanie chýbajú.

Je trochu nezvyčajné, že Komisia navrhuje zavedenie nových legislatívnych opatrení bez toho, aby zozbierala a preskúmala potrebné podkladové údaje.

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

Zistenia štúdií z rokov 2012 a 2020 týkajúce sa meškania

Komisia sa vo svojej odpovedi na naše obavy odvolala na štúdiu z roku 2020³ a posúdenie vplyvu z roku 2013⁴ (ktoré vychádza zo štúdie z roku 2012⁵), pričom zdôraznila, že počet meškaní pripísateľných leteckým spoločnostiam sa znížil z 80 % na 70 % a že vplyv náhrady na zníženie meškaní pripísateľných leteckým spoločnostiam je ťažké analyzovať.

V štúdiu z roku 2020 sa potvrdzuje, že celkový počet meškajúcich letov sa v posledných rokoch výrazne zvýšil a v rokoch 2014 až 2018 sa takmer zdvojnásobil⁶. Tvrdenie, na ktoré sa odvoláva Komisia⁷ (t. j. na základe údajov o meškaní zo systému CODA bol podiel meškaní pripísateľných leteckým spoločnostiam v rokoch 2011 až 2018 približne 70 % až 80 %. Podiel meškaní pripísateľných leteckým spoločnostiam sa znížil z približne 80 % v roku 2011 na približne 70 % v roku 2018, čo odráža nárast meškaní klasifikovaných ako mimoriadne okolnosti – ako napríklad meškanie pripísateľné riadeniu leteckej premávky), poukazuje len na to, že počet meškaní pripísateľných leteckým spoločnostiam je nižší v porovnaní s vyšším počtom meškaní pripísateľných riadeniu leteckej premávky, ale nie je známe, či klesli v porovnaní s predchádzajúcim počtom meškaní pripísateľných leteckým spoločnostiam. V grafe 2.6 tejto štúdie je jasne znázornený nárast meškaní pripísateľných leteckým spoločnostiam.

V štúdiu sa konštatuje, že hoci je možné, že nariadenie č. 261/2004 má okrajový vplyv na podiel meškajúcich letov, nezdá sa, že by bolo významné v porovnaní s inými faktormi.⁸

Okrem toho sa v nej potvrdzuje, že nie je ľahké presne určiť zodpovednosť za meškanie⁹, a všetky meškania, ktoré nie sú spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, sa v nej považujú za meškania pripísateľné leteckým spoločnostiam¹⁰.

V štúdiu z roku 2012 sa potvrdzuje, že medzi zainteresovanými stranami existujú značné nezhody, pokiaľ ide o výklad mimoriadnych okolností.¹¹

³ <https://op.europa.eu/sk/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.

Pokiaľ ide o náklady na náhrady za meškanie, v štúdiu z roku 2012 sa už preukázalo výrazné zvýšenie¹². V tejto súvislosti by sme chceli poznamenať, že informovanosť cestujúcich o ich právach sa od roku 2012 mohla výrazne zvýšiť, čo viedlo k ešte vyšším nákladom na náhrady pre letecké spoločnosti.

Základné otázky

Podľa nášho názoru je potrebné ďalej zvážiť tieto otázky:

1. či existuje nejaký druh meškania, ktorý slúži záujmom leteckých spoločností;
2. či je žiaduce uložiť leteckým spoločnostiam povinnosť zaplatiť náhradu za meškanie, ktoré nie je spôsobené ich obchodnými záujmami a za ktoré nie sú zodpovedné, pričom treba mať na pamäti, že letecké spoločnosti si *de facto* nemôžu nárokovať tieto sumy od zodpovedných strán;¹³
3. či by sa zavedením náhrady za meškanie dosiahla rovnováha medzi ochranou cestujúcich a záujmami odvetvia, pričom treba mať na pamäti, že letecké spoločnosti sa nemôžu odvolávať na mimoriadne okolnosti ani v prípade reťazového meškania a že výskyt mimoriadnych okolností sa často ťažko stanovuje vzhľadom na množstvo faktorov vedúcich k meškaniu jedného letu¹⁴;
4. či sa vyššie náklady leteckých spoločností na náhrady premietnu do vyššieho cestovného, čo môže mať vplyv aj na konkurencieschopnosť;
5. či existuje lepší spôsob, ako zabezpečiť vysokú ochranu spotrebiteľa a zároveň rešpektovať záujmy odvetvia;
6. či sa zvýši pracovné zaťaženie vnútroštátnych orgánov presadzovania práva.

Domnievame sa, že tieto otázky si vyžadujú ďalší zber a analýzu údajov.

Okrem toho je potrebné vyvinúť značné úsilie na to, aby bolo nariadenie (t. j. práva cestujúcich) zrozumiteľné pre cestujúcu verejnosť.

¹² Bod 7.53, graf 7.5.

¹³ Pozri štúdiu z roku 2012, body 7.113 a 7.123.

¹⁴ Pozri štúdiu z roku 2020, bod 2.46, poznámka.

Návrh

Podľa nášho názoru môže unáhlené schválenie zmien opäť viesť k prijatiu nefungujúceho nariadenia. Preto navrhujeme, aby sa otázky uvedené v tomto dokumente dôkladne analyzovali, aby bolo možné dosiahnuť želanú rovnováhu medzi ochranou cestujúcich a záujmami odvetvia a prijať nariadenie, ktoré prejde skúškou času.“

VYHLÁSENIE LITVY

„Litva opätovne potvrdzuje svoju celkovú podporu cieľom návrhu o právach cestujúcich v leteckej doprave a oceňuje pokračujúce úsilie predsedníctva Rady a členských štátov o dosiahnutie dohody o tomto dôležitom spise.

Hoci uznávame pokrok, ktorý sa dosiahol od predchádzajúcich rokovaní, Litva je naďalej znepokojená tým, že niektoré kľúčové prvky návrhu v jeho súčasnej podobe môžu stále oslabovať ochranu cestujúcich v porovnaní so súčasným regulačným rámcom. Ustanovenia článku 7 návrhu naďalej predstavujú výzvu, pretože môžu znížiť úroveň ochrany práv cestujúcich v prípade narušenia alebo meškania letu pri prilete v dôsledku presmerovania po zrušení. Tieto zmeny môžu viesť k dlhším časom čakania a zníženiu náhrady, čím sa znížia oprávnené očakávania cestujúcich, pokiaľ ide o kvalitu služieb.

Litva zdôrazňuje, že hlavným cieľom právnych predpisov na ochranu práv cestujúcich v leteckej doprave by malo naďalej byť zjednodušenie a modernizovanie existujúcich pravidiel, zabezpečenie právnej zrozumiteľnosti pre všetky strany, a to pri súčasnom zaručení spravodlivej a účinnej ochrany cestujúcich. Domnievame sa tiež, že Európska únia má iné prostriedky na podporu konkurencieschopnosti svojho odvetvia leteckej dopravy. Tento cieľ však nemožno dosiahnuť na úkor práv cestujúcich.

Litva teda trvá na názore, že ochrana cestujúcich je základným kameňom tejto legislatívnej iniciatívy a musí zostať jej ústredným prvkom, aby sa zabezpečila skutočná a trvalá hodnota pre európsku spoločnosť.“

VYHLÁSENIE PORTUGALSKA

„Portugalsko ďakuje poľskému predsedníctvu a minulým predsedníctvám za všetku prácu pri rokovaní o zmenách nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave.

Portugalsko vždy tvrdilo, že každou revíziou nariadenia by sa malo nielen uľahčiť jeho vykonávanie, ale predovšetkým zachovať alebo posilniť práva cestujúcich, čo cestujúcim umožní využívať ochranu, ktorou sa zaviedli normy v iných regiónoch sveta.

V tejto súvislosti sa politickou dohodou, za ktorú hlasovala väčšina, nenapĺňajú očakávania cestujúcich, najmä pokiaľ ide o prahové hodnoty vzdialenosti alebo čas cestovania, čo má značný vplyv na členské štáty, ktoré sú geograficky ďalej od centra európskeho kontinentu, ako aj na najvzdialenejšie regióny. Schválené prahové hodnoty predstavujú krok späť, pokiaľ ide o práva cestujúcich, a Portugalsko hlasuje proti politickej dohode.

V nasledujúcich rokovaní s Európskym parlamentom však Portugalsko vyjadrí ochotu naďalej sa konštruktívne zaoberať za podstatné zlepšenie právnych predpisov Európskej únie, ktoré naplnia očakávania všetkých zainteresovaných strán, s osobitným dôrazom na cestujúcich, ktorých záujmy toto nariadenie chráni od roku 2004.“

K bodu A č. 9: **Smernica o monitorovaní pôdy**
prijatie pozície Rady v prvom čítaní a odôvodneného stanoviska Rady

VYHLÁSENIE NEMECKA

„Nemecko dopĺňa k svojej námietke toto vyhlásenie do zápisnice:

Zdravá pôda je predpokladom mnohých ekosystémových služieb, ako sú úložiská uhlíka a filtrácia a ukladanie vody; pôsobí tiež ako ochrana pred kontaminantmi, vytvára základ pre zdravú stravu a jej dostatok, poskytuje poľnohospodársku a lesnú biomasu a zabezpečuje prirodzené chladenie v mestských oblastiach. Zdravie pôdy vrátane obsahu humusu a biodiverzity pôdy je naliehavo nevyhnutné zachovať a podľa možnosti zlepšiť. V tejto súvislosti sú kľúčovým faktorom miestne podmienky v jednotlivých členských štátoch. Podľa názoru Nemecka sa v návrhu smernice o monitorovaní pôdy, na ktorom sa dohodli Európsky parlament a predsedníctvo Rady, dostatočne nezohľadňujú zásady subsidiarity a proporcionality a vytvorila by ním dodatočná záťaž, ako aj duplicitné štruktúry.“

VYHLÁSENIE ŠVÉDSKA

„Švédsko oceňuje, že v konečnom kompromisnom znení sa do veľkej miery zachováva flexibilita a kontrola členských štátov. Švédsko uznáva, že z článku 11 sa vypustili právne záväzné spoločné zásady udržateľného obhospodarovania, ako aj príloha III, čím sa znenie podstatne priblížilo pozícii Švédska.

Pôvodné obavy Švédska v súvislosti s navrhovanou smernicou však stále pretrvávajú. Švédsko sa naďalej domnieva, že návrh popri jeho prínosoch prinesie aj dodatočné náklady a nevidí jasnú pridanú hodnotu, ktorá by odôvodňovala administratívnu záťaž právne záväzného spoločného monitorovacieho rámca. Je stále neisté, či bude monitorovací rámec nákladovo efektívny a chýba dôkazmi podložené zabezpečenie kvality, ktorým by sa potvrdilo, že navrhovaný rámec bude možné uskutočniť a vhodne uplatniť na rôzne typy pôdy. Cezhraničný charakter zdravia pôdy je obmedzený a súvisí s vnútroštátnymi právomocami.

Výsledkom konečného kompromisného znenia je smernica, ktorá sa väčšmi približuje pozícii Švédska než návrh Komisie, a preto môže Švédsko v duchu kompromisu konečné kompromisné znenie prijať. Zdôrazňuje však uvedené obavy, ako aj to, že neexistuje žiadna záruka, že rámec bude v praxi fungovať.“
