



**RADA
EVROPSKÉ UNIE**

**Brusel 30. října 2013
(OR. en)**

**14707/13
ADD 1**

**PV/CONS 46
TRANS 524
TELECOM 259
ENER 460**

NÁVRH ZÁPISU Z JEDNÁNÍ

Předmět: **3261.** zasedání Rady Evropské unie
(DOPRAVA, TELEKOMUNIKACE A ENERGETIKA), konané
v Lucemburku dne 10. října 2013

BODY PRO VEŘEJNÉ JEDNÁNÍ¹

strana

PROJEDNÁVÁNÍ LEGISLATIVNÍCH AKTŮ

BODY „A“ (dokument 14263/13)

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění služební řád úředníků Evropské unie a pracovní řád ostatních zaměstnanců Evropské unie [první čtení] (LA + P)..... 3

BODY „B“ (dokument 14209/13)

4. Návrh nařízení Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 219/2007 o založení společného podniku na vytvoření evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu (SESAR), pokud jde o prodloužení existence společného podniku do roku 2024..... 4

NÁMOŘNÍ DOPRAVA

5. Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o víceletém financování činnosti Evropské agentury pro námořní bezpečnost v oblasti zasahování při znečištění z lodí a znečištění moří způsobeném zařízeními pro těžbu ropy nebo plynu [první čtení] 4

POZEMNÍ DOPRAVA

6. Čtvrtý železniční balíček – návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o bezpečnosti železnic (přepracované znění) [první čtení] 5

INTERMODÁLNÍ OTÁZKY

7. Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) č. 912/2010 o zřízení Agentury pro evropský GNSS [první čtení] 7

LETECKÁ DOPRAVA

8. Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel [první čtení] 8

*

* *

¹ Projednávání legislativních aktů Unie (čl. 16 odst. 8 Smlouvy o Evropské unii) a jiná veřejná jednání a veřejné rozpravy (článek 8 jednacího řádu Rady).

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

BODY „A“

Nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění služební řád úředníků Evropské unie a pracovní řád ostatních zaměstnanců Evropské unie [první čtení] (LA + P)
PE-CONS 60/13 STAT 22 FIN 403 CODEC 1663

Rada v souladu s čl. 294 odst. 4 Smlouvy o fungování Evropské unie schválila změnu uvedenou v postoji Evropského parlamentu v prvním čtení a přijala navrhovaný akt v takto pozměněném znění, přičemž česká, dánská, nizozemská a rakouská delegace, jakož i delegace Spojeného království hlasovaly proti. (Právní základ: článek 336 SFEU).

Prohlášení Spojeného království, Nizozemska, České republiky, Rakouska a Dánska

„Dnešní hlasování v Radě o služebním řádu je vhodnou příležitostí k zamyšlení nad jednáním a dalšími kroky. Delegace, které dnes hlasovaly proti kompromisnímu návrhu předsednictví, chtějí upřesnit, co je k tomu vedlo a jaká je jejich představa o budoucnosti veřejné služby EU.

Přezkum služebního řádu byl příležitostí k modernizaci veřejné služby EU, k omezení administrativních výdajů a k zajištění toho, že orgány EU budou moci dostát svým budoucím závazkům týkajícím se platů a důchodů. Taková příležitost se naskytne pouze jednou za několik let. Po téměř dvou letech usilovné práce všech stran a navzdory široké shodě ohledně těchto cílů dospěly bohužel naše delegace k názoru, že předložené kompromisní znění není v souladu s komplexními reformami, které mnohé členské státy již provádějí v rámci své vnitrostátní veřejné služby. Veřejná služba všech členských států prochází změnami a veřejná služba EU zůstane na vlastní riziko pozadu. Moderní, efektivní a dynamická veřejná služba je zásadní pro to, aby se EU mohla vyjadřovat k důležitým otázkám, které mají význam pro naše občany. Neměli bychom podcenit skutečnost, jak dalece podpora, které se Evropská unie těší u veřejnosti, souvisí s tím, jak veřejnost evropskou veřejnou službu vnímá. V příštích několika letech budeme i nadále konstruktivně usilovat o zajištění toho, aby občané EU měli evropskou veřejnou službu, která bude odpovídat jejich očekávání, která bude odrazem Evropské unie 21. století a kterou si EU bude moci dovolit udržovat.“

4. Návrh nařízení Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 219/2007 o založení společného podniku na vytvoření evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu (SESAR), pokud jde o prodloužení existence společného podniku do roku 2024
Interinstitucionální spis: 2013/0237 (NLE)

- přijetí postoje Rady
12392/13 AVIATION 109
+ REV 1 (fr)
14302/13 AVIATION 168

Rada přijala postoj k návrhu, jehož cílem je prodloužit do 31. prosince 2024 platnost mandátu společného podniku, který řídí vývoj projektu na výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (SESAR).

Přijímání rozhodnutí Rady probíhá za použití zvláštního legislativního postupu, při němž je konzultován Evropský parlament. Rada se dohodla, že do tohoto zápisu z jednání vloží následující prohlášení Rady.

Prohlášení Rady
o příspěvku EU do rozpočtu společného podniku SESAR

„RADA

KONSTATUJE, že SESAR je jednou z několika iniciativ, které je třeba prodloužit nebo zřídit podle článků 187 a 188 SFEU, a že předpokládaná částka na tuto iniciativu v rámci rozpočtu programu Horizont 2020 činí 600 milionů EUR;

ZDŮRAZŇUJE v této souvislosti, že by Rada v příhodnou dobu měla přistoupit k přezkumu rozpočtů navrhovaných pro všechny iniciativy podle článků 187 a 188, aby bylo zajištěno, že s ohledem na snížený rozpočet programu Horizont 2020 budou efektivním způsobem vymezeny patřičné priority.“

5. Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o víceletém financování činnosti Evropské agentury pro námořní bezpečnost v oblasti zasahování při znečištění z lodí a znečištění moří způsobeném zařízeními pro těžbu ropy nebo plynu [první čtení]
Interinstitucionální spis: 2013/0092 (COD)

- obecný přístup
8219/13 MAR 33 FIN 173 CODEC 753 ENV 280
14076/13 MAR 142 FIN 568 CODEC 2129 ENV 863

Rada přijala obecný přístup k návrhu o financování činností Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA) v oblasti boje proti znečištění moří v období let 2014 až 2020. Zásah agentury EMSA při znečištění moří zahrnuje činnosti týkající se informací, spolupráce a koordinace, a především operační pomoci.

6. Čtvrtý železniční balíček

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o bezpečnosti železnic (přepracované znění) [první čtení]

Interinstitucionální spis: 2013/0016 (COD)

- obecný přístup
6014/13 TRANS 40 CODEC 227
14258/13 TRANS 499 CODEC 2164

Rada přijala obecný přístup k přepracovanému znění směrnice o bezpečnosti železnic z roku 2004, jež je součástí technického pilíře čtvrtého železničního balíčku; znění obecného přístupu je uvedeno v dokumentu 14813/13. Cílem návrhu je dále zlepšit bezpečnost železnic v Unii a usnadnit přístup na trh pro služby železniční dopravy. Rada se dohodla, že do tohoto zápisu z jednání vloží následující prohlášení Itálie, Lucemburska a Švédska.

Prohlášení Itálie

„Italská delegace podporuje zavedení navrhované nové směrnice o bezpečnosti železnic i cíle této směrnice. Tímto prohlášením nicméně zamýšlí před nadcházejícími jednáními s Evropským parlamentem upozornit na řadu kritických otázek, které ve znění návrhu zůstávají zachovány.

1. Je nanejvýš důležité, aby v rámci přípravy znění nového nařízení o Evropské agentuře pro železnice (ERA) byla zaručena nezávislost odvolacího senátu jakožto subjektu pověřeného řešením veškerých sporů mezi ERA a vnitrostátními bezpečnostními orgány, pokud jde o vydávání osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům (čl. 10 odst. 1f). Itálie je přesvědčena, že tuto otázku bude třeba znovu posoudit, jakmile bude znění nového nařízení (jímž bude pozměněno nařízení (ES) č. 881/2004) vypracováno.
2. Nová směrnice stanoví, že se činnosti dohledu (čl. 16a odst. 1 písm. c)) prováděné vnitrostátními bezpečnostními orgány rozšiřují tak, že zahrnují i subjekty odpovědné za údržbu. Podle názoru Itálie musí být ozřejmáno, že by vnitrostátní bezpečnostní orgány měly zajistit, aby železniční podniky a provozovatelé infrastruktury monitorovali subjekty odpovědné za údržbu v rámci svých vlastních systémů zajišťování bezpečnosti.

Dále má Itálie za to, že by železniční podniky měly být odpovědné za dohled nad stavem bezpečnosti subjektů, s nimiž vstupují do obchodních vztahů. Itálie se tudíž i nadále staví vysoce kriticky ke znění čl. 16a odst. 4aaa, v němž je stanoveno, že vnitrostátní orgány mohou vykonávat dohled nad stavem bezpečnosti nejrozličnějších subjektů, na něž nová směrnice odkazuje, a to dokonce i subjektů, jejichž činnost není vázána výhradně na odvětví železniční dopravy (výrobci, opravárenské podniky, držitelé, poskytovatelé služeb, veřejní zadavatelé, dopravci, odesílatelé, příjemci, nakladci, vykládci, plniči, vypouštěči).“

Prohlášení Lucemburska

„Lucembursko je v zásadě pro vytvoření jediného osvědčení a pro přenesení souvisejících pravomocí na Evropskou agenturu pro železnice.

Domnívá se však, že příliš spěšné provedení takovéto reformy s dalekosáhlými důsledky bez vyčkání na výsledky hodnocení stávajících právních předpisů, pravidel, mechanismů a postupů je neodpovědné (teprve v červnu roku 2013 vstoupila v platnost dvě nová nařízení).

V této souvislosti Lucembursko vyjadřuje politování zejména nad oddělením vydávání osvědčení od dohledu. Toto rozdělení úkolů mezi agenturu a vnitrostátní orgány bude mít pravděpodobně za následek, že se nepodaří zachovat stávající úroveň bezpečnosti. Hodnocení dopadů přiložené k návrhu Komise se touto otázkou navíc vůbec nezabývá. Možnost takového vývoje je pro Lucembursko nepřijatelná, neboť bezpečnost železniční dopravy je pro ně absolutním a neoddiskutovatelným cílem.

Na základě těchto úvah a v konstruktivním duchu Lucembursko během jednání předložilo návrh alternativního přístupu vycházejícího z níže uvedených zásad.

System navržený Lucemburskem by se opíral výhradně o vnitrostátní bezpečnostní orgány. Přístupem Lucemburska by však postup navrhovaný Komisí nebyl zásadním způsobem přepracován. Evropskou agenturu pro železnice by nahradil vnitrostátní orgán, jenž by jednal jakožto vedoucí orgán. Stanovení vedoucího orgánu by záviselo na sídle dotčeného železničního podniku.

Uvedený alternativní přístup by měl následující výhody:

- zamezilo by se oddělení činnosti hodnocení od činnosti dohledu;
- systém by byl méně složitý, neboť by z něj byl vyřazen subjekt neposkytující žádnou reálnou přidanou hodnotu;
- zamezilo by se výraznému navýšení počtu zaměstnanců agentury.

Lucembursko s lítostí konstatuje, že nezískalo žádnou záruku, že by rozptýlila jeho obavy ve věci dostupnosti finančních prostředků a odborné způsobilosti, že bude Evropská agentura pro železnice potřebovat pro plnění svých nových úkolů.

Z naznačených důvodů si Lucembursko vyhrazuje postoj k návrhu, přičemž konečné rozhodnutí vysloví až po jednáních o všech třech návrzích, jež spadají do technického pilíře čtvrtého železničního balíčku.“

Prohlášení Švédska

„Švédsko potvrzuje kompromisní znění revidovaného návrhu směrnice o bezpečnosti železnic vypracované Radou. Hlubší harmonizace bezpečnostních pravidel a postupů v oblasti vydávání osvědčení je základem pro úspěšný rozvoj evropského železničního prostoru, a v důsledku pak i pro otevřenější trh v odvětví železniční dopravy.

Švédsko nicméně spatřuje určité problémy, pokud jde o nová ustanovení týkající se přidělování odpovědnosti za bezpečnost podle článku 4. Podle stávající směrnice tuto odpovědnost jasně nesou provozovatelé infrastruktury a železniční podniky. Rovněž mají odpovědnost za služby poskytované vlastními dodavateli. V rámci nového systému nesou provozovatelé infrastruktury a železniční podniky v těchto otázkách odpovědnost i nadále. Současně je však individuální odpovědnost za bezpečnost připisována i jednotlivým subjektům, jako jsou dodavatelé materiálů a zákazníci. Těmto subjektům je tudíž svěřena odpovědnost upravená veřejnoprávními předpisy, která nemá v jiných odvětvích pozemní dopravy obdobu.

Uvedená část návrhu by mohla oslabit motivaci daných subjektů, aby takto uloženou odpovědnost a související náklady přijímaly. V důsledku by tak mohla být oslabena i stabilní kultura bezpečnosti, již se odvětví železniční dopravy vyznačuje. Vystává při tom riziko, že na jejím místě vznikne jiná kultura, v níž se odpovědnost bude přesouvat ze subjektu na subjekt. Kromě toho je možno se obávat, že uvedená část návrhu oslabí konkurenceschopnost odvětví železniční dopravy. Poskytovatelé služeb, kteří provádějí nakládky a vykládky zboží, jsou mnohdy zákazníky železničních podniků, kteří by se nové odpovědnosti mohli vyhnout tím, že odvětví železniční dopravy opustí.

Švédsko se obává, že v rámci provádění předmětné směrnice do svých vnitrostátních právních předpisů budou členské státy v otázce vyváženého rozdělování odpovědnosti mezi dotčené subjekty čelit značným potížím.“

7. Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU)

č. 912/2010 o zřízení Agentury pro evropský GNSS [první čtení]

Interinstitucionální spis: 2013/0022 (COD)

– obecný přístup

6347/13 TRANS 60 MAR 17 AVIATION 20 CAB 6 ESPACE 11

FIN 82 CSC 12 CODEC 315

14274/13 TRANS 503 MAR 145 AVIATION 167 CAB 38 ESPACE 74 FIN 583

CSC 111 CODEC 2171

Rada přijala obecný přístup k návrhu, jehož cílem je uvést nařízení o Agentuře pro evropský GNSS (globální družicový navigační systém) do souladu s novým rámcem řízení, zavedeným připravovaným nařízením o provádění evropských družicových navigačních systémů, zejména pokud jde o činnosti bezpečnostní akreditace. Tento nový rámec pro řízení vstoupí v platnost dne 1. ledna 2014. Rada se dohodla, že do tohoto zápisu z jednání vloží následující prohlášení Německa a Nizozemska.

Prohlášení Německa a Nizozemska

„Spolková republika Německo a Nizozemsko nejsou proti přijetí navrhovaného celkového kompromisního znění nařízení, kterým se mění nařízení (EU) č. 912/2010 o zřízení Agentury pro evropský GNSS, avšak zdůrazňují, že v zásadě odmítají právo veta, jež může Evropská komise uplatnit ve věci volby předsedy správní rady (čl. 5 odst. 7).

Takovéto právo veta není zakotveno v žádném ustanovení společného přístupu týkajícího se agentur EU a je v rozporu se zněním čl. 6 odst. 4 a čl. 15b odst. 2 třetího pododstavce tohoto nařízení.

Evropská komise má v této oblasti již značný vliv, neboť sestavuje seznam kandidátů na pozici výkonného ředitele. Udělit Evropské komisi navíc právo volbu vetovat je tudíž nepatřičné. Ani ve stávajícím nařízení o agentuře (EU) č. 912/2010 není toto právo veta přiznáno.

Souhlas Spolkové republiky Německo a Nizozemska s navrhovaným celkovým kompromisním zněním nepředstavuje změnu postoje Německa nebo Nizozemska ve věci společného přístupu týkajícího se agentur EU a nejsou jím dotčeny jejich postoje týkající se jiných agentur.“

8. Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel [první čtení]

Interinstitucionální spis: 2013/0072 (COD)

– orientační rozprava

7615/13 AVIATION 47 CONSOM 47 CODEC 616

13830/13 AVIATION 154 CONSOM 167 CODEC 2061

V Radě proběhla politická rozprava na základě otázek uvedených v dokumentu 13830/13.