



**RADA  
EVROPSKÉ UNIE**



15491/12

(OR. en)

PRESSE 447

PR CO 58

## **TISKOVÁ ZPRÁVA**

3196. zasedání Rady

**Doprava, telekomunikace a energetika**

### **Otázky týkající se dopravy**

Lucemburk 29. října 2012

Předseda

**Efthemios Flourentzou**

kyperský ministr komunikací a veřejných prací

## Hlavní výsledky zasedání Rady

Rada schválila obecný přístup k přepracovanému znění nařízení z roku 1993 o přidělování **časů** pro vzlet a přistání **na letištích EU**, která se potýkají s kapacitními problémy. Nový návrh nařízení přinese leteckým společnostem v zájmu optimalizace systému přidělování letištních časů na pozadí rostoucí přetíženosti letišť především možnost nakupovat a prodávat letištní časy. Zavádí rovněž možnost zpoplatnění opožděného vracení nevyužitých letištních časů do fondu a posiluje nezávislost koordinátorů letištních časů a spolupráci mezi nimi. Kompromis, jehož bylo na zasedání Rady dosaženo, umožňuje členským státům zavést v řádně odůvodněných případech dočasná omezení v oblasti obchodování s letištními časy, ale současně ponechává Komisi právo vyslovit se proti takovému rozhodnutí.

Rada se také dohodla na obecném přístupu ke dvěma návrhům směrnic, jimiž se stanoví povinnosti států vlajky na jedné straně a přístavních států na straně druhé, s ohledem na **prosazování Úmluvy o práci na moři**, kterou přijala v roce 2006 Mezinárodní organizace práce (ILO). Cílem Úmluvy o práci na moři je poskytnout záruky důstojných pracovních a životních podmínek na palubě plavidel a omezit sociální dumping, a zajistit tak spravedlivou hospodářskou soutěž pro majitele plavidel, kteří dodržují práva námořníků.

Rada dosáhla politické dohody o novém nařízení o **tachografech** používaných v silniční dopravě, přičemž v zásadě potvrdila obecný přístup, na němž se Rada dohodla letos v červnu. Nový návrh právního předpisu, který nahradí nařízení o tachografech z roku 1985, má zejména prostřednictvím zavedení družicově řízeného „inteligentního tachografu“, jakož i řady nových regulačních opatření omezit podvody a snížit administrativní zátěž.

Rada rovněž vydala zmocnění k podpisu a prozatímnímu provádění dohody s Evropskou organizací pro bezpečnost letového provozu (**Eurocontrol**), kterou se stanoví nový a stabilní rámec pro posílenou spolupráci.

V Radě se dále uskutečnila rozprava o navržené aktualizaci společných pravidel týkajících se pravidelných **technických prohlídek** motorových vozidel, jejímž cílem je zvýšit bezpečnost silničního provozu a ochranu životního prostředí. Výsledky rozpravy poslouží jako pokyny pro další práci na tomto návrhu.

Rada přijala bez rozpravy směrnici o vytvoření **jednotného evropského železničního prostoru**, kterou se modernizuje regulační rámec evropského železničního odvětví, vymezený třemi směrnici tzv. „prvního železničního balíčku“ z roku 2001.

# OBSAH<sup>1</sup>

<b>ÚČASTNÍCI</b> .....	<b>5</b>
<b>PROJEDNÁVANÉ BODY</b>	
<b>LETECKÁ DOPRAVA</b> .....	<b>7</b>
Aktualizace pravidel pro přidělování letištních časů – cesta k řešení problému přetíženosti letišť .....	7
Posílená spolupráce s organizací Eurocontrol .....	9
<b>NÁMOŘNÍ DOPRAVA</b> .....	<b>10</b>
Prosazování Úmluvy o práci na moři.....	10
<b>POZEMNÍ DOPRAVA</b> .....	<b>12</b>
Nařízení o tachografech .....	12
Nová pravidla týkající se pravidelných technických prohlídek vozidel .....	14
<b>JINÉ ZÁLEŽITOSTI</b> .....	<b>16</b>
<i>Ministerská konference o integrované námořní politice EU</i> .....	16
<i>Obchodování s emisemi v odvětví letecké dopravy</i> .....	16
<i>Summit o letecké dopravě věnovaný problematice jednotného evropského nebe</i> .....	16
<i>Případy kontaminace vzduchu na palubách letadel</i> .....	17
<i>Neformální zasedání ministrů dopravy a telekomunikací</i> .....	17
<i>Světový kongres na téma inteligentní dopravní systémy (ITS)</i> .....	17
<i>Evropský den bezpečnosti silničního provozu</i> .....	18
<i>Vztahy mezi EU a Ruskem v oblasti dopravy</i> .....	18

<sup>1</sup>

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

## OSTATNÍ SCHVÁLENÉ BODY

### *DOPRAVA*

- Jednotný evropský železniční prostor \* ..... 19

### *OBCHODNÍ POLITIKA*

- Antidumping – hliníkové radiátory – Čína ..... 19

### *ZAHRANIČNÍ VĚCI*

- Práva osob se zdravotním postižením – rámec na úrovni EU ..... 20

### *ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ*

- Obsah síry v lodních palivech ..... 20
- Vozidla s ukončenou životností ..... 20

### *ZAMĚSTNANOST*

- Uvolnění prostředků z Evropského fondu pro přizpůsobení se globalizaci pro Dánsko a Německo ..... 21

### *JMENOVNÍ*

- Výbor regionů ..... 21

### AKTY PŘIJATÉ PÍSEMNÝM POSTUPEM

- Omezující opatření – Guinejská republika ..... 21

# ÚČASTNÍCI

Vlády členských států a Evropská komise byly zastoupeny takto:

**Belgie:**

Olivier BELLE

náměstek stálého zástupce

**Bulharsko:**

Kamen KIČEV

náměstek ministra dopravy, informačních technologií a spojů

**Česká republika:**

Jiří ŽÁK

náměstek ministra dopravy

**Dánsko:**

Henrik Dam KRISTENSEN

ministr dopravy

**Německo:**

Peter RAMSAUER

spolkový ministr dopravy, stavebnictví a rozvoje měst

**Estonsko:**

Juhan PARTS

ministr hospodářství a komunikací

**Irsko:**

Leo VARADKAR

ministr dopravy, cestovního ruchu a sportu

**Řecko:**

Konstantinos MOUSOUROULIS

Nikolaos STATHOPOULOS

ministr pro námořní záležitosti  
generální tajemník

**Španělsko:**

Ana María PASTOROVÁ JULIÁNOVÁ

Carmen LIBREROVÁ

ministřyně veřejných prací  
generální tajemnice pro dopravu

**Francie:**

Frédéric CUVILLIER

zplnomocněný ministr při ministřyni pro ekologii,  
udržitelný rozvoj a energetiku, pověřený dopravou,  
námořním hospodářstvím a rybolovem

**Itálie:**

Mario CIACCIA

náměstek ministra infrastruktury a dopravy

**Kypr:**

Efthimios FLOURENTZOU

ministr komunikací a veřejných prací

**Lotyšsko:**

Aivis RONIS

ministr dopravy

**Litva:**

Rimvydas VAŠTAKAS

náměstek ministra dopravy a komunikací

**Lucembursko:**

Claude WISELER

Michèle EISENBARTHOVÁ

ministr udržitelného rozvoje a infrastruktur  
náměstkyně stálého zástupce

**Maďarsko:**

Olivér VÁRHELYI

náměstek stálého zástupce

**Malta:**

Austin GATT

ministr pro infrastrukturu, dopravu a komunikace

**Nizozemsko:**

Melanie SCHULTZ van HAEGEN-MAAS GEESTERANUSOVÁ

Joop AT SMA

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

**Rakousko:**

Doris BURESOVÁ

spolková ministřyně dopravy, inovací a technologií

**Polsko:**

Maciej JANKOWSKI

státní podtajemník, ministerstvo dopravy, stavebnictví  
a námořního hospodářství

**Portugalsko:**

Pedro COSTA PEREIRA

náměstek stálého zástupce

**Rumunsko:**

Valentin PREDA

státní tajemník, ministerstvo dopravy a infrastruktury

**Slovinsko:**

Uroš VAJGL

náměstek stálého zástupce

**Slovensko:**

František PALKO

státní tajemník ministerstva dopravy, výstavby  
a regionálního rozvoje

**Finsko:**

Marja RISLAKKIOVÁ

náměstkyně stálého zástupce

**Švédsko:**

Catharina ELMSÄTER-SVÄRDOVÁ

ministřyně infrastruktury

**Spojené království:**

Stephen HAMMOND

státní podtajemník ministerstva dopravy

.....

**Komise:**

Siim KALLAS

místopředseda Komise

.....

**Vlády přístupujících států byly zastoupeny takto:**

**Chorvatsko:**

Siniša HAJDAŠ DONČIĆ

ministr pro námořní záležitosti, dopravu a infrastrukturu

## **PROJEDNÁVANÉ BODY**

### **LETECKÁ DOPRAVA**

#### **Aktualizace pravidel pro přidělování letištních časů – cesta k řešení problému přetížení letišť**

Rada schválila obecný přístup k přepracovanému znění nařízení z roku 1993 o přidělování časů pro vzlet a přistání na letištích EU ([15442/12](#)). Systém přidělování letištních časů uplatňovaný na letištích, která se potýkají s významnými kapacitními nedostatky, je nástrojem umožňujícím transparentní a nediskriminační řízení omezené kapacity. Změna uvedeného nařízení má vyřešit problém rostoucího přetížení letišť.

Jejím cílem je zajistit, aby byly letištní časy na přetížených letištích přidělovány těm leteckým dopravcům, kteří jsou schopni je nejehospodárněji využít, čímž se zajistí optimální přidělování a využívání letištní kapacity. K dosažení tohoto cíle bude zavedena řada opatření:

- letecké společnosti budou mít možnost prodávat a nakupovat letištní časy („sekundární trh“);
- členské státy budou moci zavést poplatky pro letecké dopravce, kteří vracejí nevyužité letištní časy do fondu příliš pozdě na to, aby mohly být přerozděleny;
- nezávislost koordinátorů letištních časů a spolupráce mezi nimi bude posílena a transparentnost postupu přidělování letištních časů zvýšena;
- manažer struktury vzdušného prostoru v rámci jednotného evropského nebe bude zapojen do postupu přidělování letištních časů, aby mohl být zohledněn dopad přidělení letištní kapacity na konkrétním letišti na celou evropskou síť letového provozu.

Hlavní přetrvávající otázka, kterou měli ministři vyřešit, souvisela s možností leteckých společností prodávat a nakupovat letištní časy. Některé delegace žádaly zavedení záruk kvůli obavám z případných nepříznivých dopadů sekundárního trhu na ekonomicky méně ziskové regionální lety nebo z možného spekulativního využívání obchodovaných letištních časů. Další delegace však spolu s Komisí zdůraznily, že vzhledem k hrozbě roztržitého trhu je nutné uplatňovat tento systém jednotně. Jako kompromis přijatelný pro většinu delegací bylo znění návrhu nařízení předložené předsednictvím ([15282/12](#)) pozměněno tak, aby v případě, že v souvislosti se sekundárním trhem vyvstane závažný a prokazatelný problém, mohly členské státy zavést dočasná omezení. Taková omezení musí být transparentní, nediskriminační a vyvážená a dále je zapotřebí, aby byla odůvodněna a sdělována Komisi, která má právo se proti nim vyslovit. Členské státy budou povinny rozhodnutí Komise vyhovět, přičemž i toto rozhodnutí musí být odůvodněno.

Stále v rámci systému sekundárního trhu byly dále nepatrně zmírněny podmínky ohledně využití změněných letištních časů získaných výměnou za nově získané letištní časy, což je možné pouze za účelem zlepšení časového rozvržení letištních časů pro dané služby. Ministři se dohodli, že není nutné, aby byly takto změněné letištní časy provozovány po dobu celého období letového řádu.

Kompromisní znění, jehož bylo dosaženo, obsahuje rovněž řadu změn týkajících se dalších částí uvedeného návrhu nařízení:

- pokud by odejmutí letištních časů z důvodů zneužití bylo nepřiměřené, koordinátor bude mít náhradní možnost doporučit uložení sankcí;
- ustanovení týkající se zrušení letištních časů v důsledku svátků byla vypuštěna, neboť se považují za nadbytečná;
- nepatrné změny byly provedeny také v ustanoveních týkajících se postupů při koordinaci v mimořádných situacích, přístupu k databázi koordinátora, informací, které mají poskytovat letečtí dopravci, a informací, které má poskytovat koordinátor řídicímu orgánu letiště.

Pokud jde o Komisi navržené změny stávajících podmínek pro přednostní přidělování letištních časů leteckým dopravcům, kteří již měli stejné letištní časy v předchozích obdobích letového řádu („historické letištní časy“), již jednání v přípravných orgánech Rady ukázala, že velká většina členských států je proti takovým změnám. Komise na zasedání Rady znovu zdůraznila svůj návrh zvýšit minimální míru povinného skutečného využití přidělených letištních časů leteckými dopravci ze současných 80 % na 85 % a minimální počet letištních časů, které jsou požadovány pro stejnou dobu ve stejný den v týdnu („série letištních časů“), ze stávajících 5 na 15 v letním období a na 10 v zimním období. Většina členských států naopak dává přednost zachování stávajícího systému a poukazuje na skutečnost, že letecké společnosti potřebují být flexibilní, zejména proto, aby se předešlo prázdným letům provozovaným pouze s cílem neztratit nárok na příslušné letištní časy. Přesto bude možné zvýšit minimální počet letištních časů požadovaných v rámci místních zásad.

Návrh, který Komise předložila v prosinci roku 2011 ([18009/11](#)), je součástí „letištního balíčku“, jenž zahrnuje také návrh týkající se služeb pozemního odbavování a návrh týkající se provozních omezení ke snížení hluku na letištích. Tento balíček se zabývá řešením dvou klíčových otázek, a to kapacitou na letištích a kvalitou letištních služeb.

Evropský parlament, jehož souhlas je pro přijetí tohoto nařízení rovněž požadován, dosud k návrhu nezaujal postoj.



## **Posílená spolupráce s organizací Eurocontrol**

Rada vydala zmocnění k podpisu a prozatímnímu provádění dohody s Evropskou organizací pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol), kterou se stanoví nový a stabilní rámec pro posílenou spolupráci ([13792/12](#)).

Dohoda, která uvádí oblasti spolupráce a stanoví její formy a mechanismy, potvrzuje, že Eurocontrol je technickou a operativní složkou EU při rozvoji a provádění jejího programu jednotného evropského nebe, přičemž dohled nad tímto programem ponechává na úrovni EU. Poskytuje rovněž rámec pro civilně-vojenskou koordinaci uspořádání letového provozu a pro celoevropskou koordinaci přesahující hranice EU. Kromě toho se EU díky této dohodě bude moci podílet na probíhající reformě struktury řízení Eurocontrolu.

Cílem dohody je také zajistit součinnost s činnostmi Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) a zabránit zdvojení těchto činností, pokud jde o otázky bezpečnosti v rámci uspořádání letového provozu a o otázky týkající se životního prostředí.

Eurocontrol je civilně-vojenská mezivládní organizace, která má 39 smluvních stran z celé Evropy, včetně všech členských států EU s výjimkou Estonska. Hraje ústřední úlohu v uspořádání letového provozu (ATM) v Evropě a poskytuje EU v této oblasti odborné poradenství a technickou pomoc. V minulém roce byla Eurocontrolu svěřena funkce správce sítě ATM pro program jednotného evropského nebe, jehož cílem je zavést bezpečný a efektivní systém uspořádání letového provozu na evropské úrovni, a to na základě právního rámce přijatého v letech 2004 a 2009.

## NÁMOŘNÍ DOPRAVA

### Prosazování Úmluvy o práci na moři

Rada se dohodla na obecném přístupu ke dvěma návrhům směrnic, jimiž se stanoví povinnosti států vlajky na jedné straně a přístavních států na straně druhé, pokud jde o **prosazování Úmluvy o práci na moři**, kterou v roce 2006 přijala Mezinárodní organizace práce (ILO).

Cílem návrhu směrnice o **státu vlajky** ([14790/12](#)) je zajistit, aby členské státy plnily své povinnosti jako státy vlajky a kontrolovaly, zda plavidla plující pod jejich vlajkou dodržují pravidla stanovená ve směrnici 2009/13, jejímž prostřednictvím byla do právních předpisů EU začleněna velká část Úmluvy o práci na moři. Tato nová směrnice je zapotřebí z toho důvodu, že směrnice z roku 2009 provádějící dohodu mezi sociálními partnery Unie, pokud jde o uvedenou úmluvu, nezahrnuje ustanovení o prosazování.

Návrh Komise ([8241/12](#)) byl jakožto výsledek práce v přípravných orgánech Rady pozměněn zejména s cílem poskytnout delší lhůtu pro provedení a umožnit členským státům, aby vůči menším plavidlům s hrubou prostorností nižší než 200 tun nepoužívaným k mezinárodní plavbě uplatňovaly flexibilnější systém kontroly.

Slovensko má pochybnosti o zvoleném právním základu směrnice, jenž není ustanovením Smlouvy z oblasti sociální politiky, jako tomu bylo v případě směrnice z roku 2009, ale dopravním ustanovením, které Komise považovala za vhodnější. Uvedená delegace se proto zdržela hlasování a učinila prohlášení za účelem objasnění svého postoje ([14790/12 ADD 2](#)).

Návrh směrnice, jenž zahrnuje části ustanovení o prosazování obsažené v Úmluvě o práci na moři, ukládá státům vlajky, aby zavedly mechanismy inspekcí pro zajištění kontroly dodržování předpisů. Stanovuje rovněž, aby pracovníci odpovědní za ověřování dodržování předpisů měli potřebnou odbornou kvalifikaci a nezávislost. Vymezuje dále postup pro řešení stížností.

Návrhem směrnice o **státu přístavu** ([13904/12](#)) se mění směrnice 2009/16 o státní přístavní inspekci. Provedené změny se týkají zejména:

- zahrnutí nových dokumentů, zejména „osvědčení o práci na moři“ a „prohlášení o dodržování pravidel při práci na moři“, mezi dokumenty, které mají být kontrolovány;
- rozšíření inspekcí způsobem, který umožňuje pokrytí dalších požadavků Úmluvy o práci na moři;

- řešení stížností, a
- zahrnutí závažného nebo opakovaného porušení Úmluvy o práci na moři mezi důvody opravňující k zadržení lodi.

Do směrnice budou dále zahrnuta nová pravidla týkající se přenesených a prováděcích pravomocí svěřených Komisi, aby byly zohledněny nové postupy stanovené Lisabonskou smlouvou, které vstoupily v platnost až po přijetí směrnice z roku 2009.

Během jednání v přípravných orgánech Rady byly v návrhu Komise ([8239/12](#)) provedeny některé změny. Zejména bylo rozhodnuto, že na lodích plujících pod vlajkou státu, který neratifikoval celý soubor úmluv, bude vypuštěna možnost provádět vedle pravidelných inspekcí kdykoli také dodatečné inspekce. Dále byla vyjasněna situace členských států, které dosud Úmluvu o práci na moři neratifikovaly, a to prostřednictvím preambule ke směrnici, v níž je uvedeno, že tyto státy by měly vyvinout veškeré úsilí o dosažení souladu s postupy a praktickými opatřeními Úmluvy. Rada kromě toho rozšířila seznam úmluv, jimž se musí státní přístavní inspekce řídit, a zařadila na tento seznam další dvě úmluvy, a to úmluvu o kontrole škodlivých protihnilobných přípravků na plavidlech a úmluvu o občanskoprávní odpovědnosti za škody způsobené znečištěním ropnými palivy, což by mělo přispět k dalšímu zvýšení ochrany životního prostředí v přístavech EU. Obecně bylo znění návrhu směrnice uvedeno více do souladu se zněním Úmluvy.

Cílem **Úmluvy o práci na moři** Mezinárodní organizace práce je poskytnout záruky důstojných pracovních a životních podmínek na palubě plavidel a omezit sociální dumping, a zajistit tak spravedlivou hospodářskou soutěž pro majitele plavidel, kteří dodržují práva námořníků. Úmluva se vztahuje na oblasti, jako jsou např. minimální požadavky na námořníky při práci na lodi, podmínky zaměstnávání, ubytování, rekreační zařízení, jídlo a stravování, ochrana zdraví, zdravotní péče, sociální služby a sociální zabezpečení a zajištění souladu a prosazování.

## POZEMNÍ DOPRAVA

### Nařízení o tachografech

Rada dosáhla politické dohody o novém nařízení o tachografech používaných v silniční dopravě ([13725/12](#)). Tato politická dohoda potvrzuje obecný přístup, jehož bylo v Radě dosaženo letos v červnu, přičemž mírně upravuje znění některých částí s cílem zohlednit změny, které mezitím přijal Evropský parlament.

Jedna delegace nicméně uvedla, že uvedené znění návrhu nařízení nemůže podpořit, neboť by uvítala, aby byla výjimka z povinnosti používat tachograf rozšířena i na malé a střední podniky.

Politická dohoda bude po ověření právníky-lingvisty formalizována v podobě postoje v prvním čtení. Rada bude současně pokračovat v neformálních jednáních s Evropským parlamentem s cílem dosáhnout dohody o konečném znění, které má být oběma orgány společně přijato ve druhém čtení.

Nový návrh právního předpisu, který nahradí nařízení o tachografech z roku 1985, má prostřednictvím plného využití nových technologií a zavedení řady nových regulačních opatření omezit podvody a snížit administrativní zátěž.

Znění schválené Radou obsahuje tyto klíčové prvky:

Pokud jde o využití **technologie**:

- stávající ručně prováděné záznamy o poloze vozidla budou nahrazeny automatickým zaznamenáváním prostřednictvím družicového určování polohy. V zájmu snížení nákladů se použijí pouze bezplatné služby pro určování polohy.
- Dálková komunikace z tachografu poskytující základní údaje o tom, zda jsou předpisy dodržovány, navíc umožní včasné odhalování případného zmanipulování či zneužití tachografu, díky čemuž budou pracovníci kontrolních orgánů moci silniční kontroly lépe zaměřovat, a neprovádět tak kontroly zbytečné. Členské státy však nebudou povinny zajistit, aby byly jejich kontrolní orgány vybaveny nástroji, které jsou pro včasné dálkové odhalování tohoto druhu zapotřebí.
- Tachograf může být kromě toho vybaven rozhraním, které za určitých podmínek usnadní jeho začlenění do aplikací inteligentních dopravních systémů (ITS).

Návrh nařízení obsahuje rovněž záruky ochrany osobních údajů: zaznamenávání polohy vozidla se bude omezovat na místo začátku a konce denní pracovní doby, přístup k údajům bude vyhrazen pouze kontrolním orgánům a pro přístup k osobním údajům prostřednictvím vnějšího zařízení ITS bude vyžadován výslovný souhlas řidiče.

Používání „inteligentního tachografu“, tj. aplikace využívající nové družicové technologie, se stane povinným 40 měsíců po stanovení technických specifikací pro tento nový druh tachografu, tzn. pravděpodobně v letech 2017 nebo 2018.

Součástí **regulačních** změn budou přísnější požadavky platné pro dílny odpovědné za montáž a kalibraci tachografů. V zájmu snížení administrativní zátěže bude výjimka z povinnosti používat tachografy, již členské státy mohou udělit některým uživatelům, především malým a středním podnikům, rozšířena: v případě těchto uživatelů návrh nového nařízení zavádí výjimku pro přepravu do vzdálenosti 100 km, zatímco doposud se jednalo o výjimku udělovanou pouze v některých případech do vzdálenosti 50 km.

Regulační opatření se použijí dva roky po vyhlášení nařízení v Úředním věstníku Evropské unie, s výjimkou pravidel pro schvalování a kontrolu dílen a používání karet řidiče, která budou použitelná o rok dříve.

Návrh Komise integrovat do řidičského průkazu profesionálního řidiče mikročip s funkcemi karty řidiče není ve znění schváleném Radou zachován, neboť většina delegací má pochybnosti o tom, že by výhody takového sloučení odůvodňovaly související náklady.

Komise má ke znění pozměněném Radou řadu výhrad (viz prohlášení v dokumentu [13725/12 ADD 1](#)). Kromě toho, že má pochybnosti ohledně vypuštění ustanovení o sloučení karet řidiče, se domnívá, že zavedení „inteligentního tachografu“ bude provedeno příliš pozdě, a vyjádřila také obavy, pokud jde o možnost vydávání karet řidičům, kteří mají bydliště na území členských států, na něž se nevztahují Smlouvy EU (jako jsou Faerské ostrovy, Island a Grónsko).

Komise předložila svůj návrh v červenci roku 2011 ([13195/11](#)). Evropský parlament přijal postoj v prvním čtení k tomuto návrhu v červenci roku 2012.

## **Nová pravidla týkající se pravidelných technických prohlídek vozidel**

V Radě se uskutečnila rozprava o návrhu nařízení, kterým se aktualizují společná pravidla týkající se povinných pravidelných technických prohlídek motorových vozidel ([12786/12](#)). Rozprava, která vycházela z dokumentu předsednictví ([15093/12](#)), byla zaměřena na stupeň harmonizace prohlídek vozidel, jehož má být dosaženo prostřednictvím nových pravidel, jakož i na seznam vozidel, na něž se mají pravidelné prohlídky vztahovat, a na četnost těchto prohlídek. Cílem rozpravy bylo poskytnout přípravným orgánům Rady pokyny pro další práci na návrhu Komise.

Rada obecně zaujala kladný postoj k podnětu Komise pokročit v harmonizaci společných pravidel týkajících se prohlídek vozidel. Většina ministrů měla za to, že takový legislativní podnět může výrazně napomoci dosažení cílů v oblasti zvýšení bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí.

Mnohé členské státy nicméně měly výhrady k právní formě navrženého předpisu a daly by přednost směrnici před nařízením, neboť podle jejich mínění by směrnice, která ponechává více prostoru pro zohlednění zvláštních podmínek členského státu, byla z hlediska dosažení vyššího stupně harmonizace a řádného provedení vhodnější. Jedna delegace nebyla přesvědčena o tom, že by podnět, který navrhla Komise, byl v tuto chvíli zapotřebí, přičemž poukázala na vysoké náklady s ním spojené a zpochybnila jeho přínosy v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Většina členských států vyjádřila obavy ohledně seznamu vozidel, na něž se má prohlídka vztahovat, přičemž velká část delegací zpochybnila rozšíření prohlídek na dvoukolová a tříkolová vozidla, traktory a lehká přípojná vozidla. Mnohé delegace navíc nebyly přesvědčeny o vhodnosti návrhu na zvýšení četnosti prohlídek.

Aktualizace, kterou Komise předložila, má zvýšit bezpečnost silničního provozu a především přispět k dosažení cíle EU v podobě snížení počtu smrtelných silničních nehod o polovinu do roku 2020. Jejím cílem je rovněž zlepšit ochranu životního prostředí snížením emisí, jež souvisejí s nedostatečnou údržbou.

Ve srovnání se stávajícími pravidly podle směrnice z roku 2009, která stanoví minimální normy pro pravidelné technické prohlídky, Komise navrhuje rozšířit oblast působnosti prohlídek tak, aby se vztahovaly také na motocykly a skútry, jakož i na lehká přípojná vozidla (do 3,5 tuny), a zvýšit četnost prohlídek u starších vozidel. Kromě toho by měly být zavedeny nové požadavky, zejména pokud jde o zkušební zařízení, dovednosti a odbornou přípravu pracovníků provádějících prohlídky a dohled nad stanicemi technické kontroly.

Návrh stanoví, aby byla vozidla stejně jako podle současných pravidel podrobena první technické prohlídce nejpozději čtyři roky ode dne jejich první registrace a aby se jejich druhá prohlídka uskutečnila nejpozději po dalších dvou letech. K následným prohlídkám by však již nemělo docházet minimálně jednou za dva roky, nýbrž každoročně. Tato změna je považována za nezbytnou, neboť z údajů vyplývá, že počet vážných nehod způsobených technickými nedostatky výrazně vzrůstá po pěti letech. Vozidla s vysokým počtem najetých kilometrů, konkrétně 160 000 km při první pravidelné technické prohlídce, by dále měla být z bezpečnostních důvodů podrobována technickým prohlídkám každoročně. Tytéž lhůty by se měly vztahovat i na motocykly a skútry. Zařazení této kategorie vozidel do systému kontrol je považováno za nezbytné, neboť motocyklisté jsou z bezpečnostního hlediska nejvíce ohroženou skupinou účastníků silničního provozu.

Navrhované nařízení, které Komise předložila v červenci roku 2012, je součástí balíčku předpisů týkajících se technické způsobilosti vozidel, který dále obsahuje návrh nařízení o silničních technických kontrolách užitkových vozidel ([12809/12](#)) a návrh nařízení o registračních dokladech vozidel ([12803/12](#)).

## **JINÉ ZÁLEŽITOSTI**

### **Ministerská konference o integrované námořní politice EU**

Předsednictví poskytlo ministrům informace o neformální ministerské konferenci o integrované námořní politice EU, která se konala ve dnech 7. a 8. října v kyperském Limassolu. Jednání na konferenci byla věnována určení mořských a námořních činností považovaných za klíčové hnací síly růstu a zaměstnanosti, jakož i podpoře opatření, která mají být přijata na úrovni EU a na vnitrostátní úrovni a budoucímu rozvoji integrované námořní politiky. Konference přijala „Limassolské prohlášení“, podle něhož by se měla strategie Evropa 2020 opírat o agendu pro mořskou a námořní oblast ([14792/12](#)). K přijetí tohoto prohlášení došlo současně se zveřejněním sdělení Komise týkajícího se iniciativy modrého růstu, jež bylo hlavním podkladovým dokumentem konference ([13908/12](#)).

### **Obchodování s emisemi v odvětví letecké dopravy**

Komise informovala ministry o přípravách Unie na zasedání Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví ve dnech 29. října až 16. listopadu v Montrealu, na němž bude projednávána otázka opatření proti emisím skleníkových plynů z mezinárodní letecké dopravy ([15449/12](#)). EU je toho názoru, že nejlepší cestou k dosažení pokroku v této oblasti je vytvoření celosvětového rámce pro přijímání tržních opatření na základě zásady nediskriminace. Pokud by takový rámec byl schválen v dohledné budoucnosti, EU by pro zohlednění celosvětových přístupů mohla využít pružnosti svých právních předpisů v oblasti obchodování s emisemi, aniž by přitom musela slevit z cílů svého vlastního systému pro obchodování s emisemi (ETS).

Komise rovněž obeznámila ministry s posledním vývojem událostí v souvislosti s neochotou třetích zemí uplatňovat systém EU pro obchodování s emisemi (ETS) vůči svým leteckým společnostem.

### **Summit o letecké dopravě věnovaný problematice jednotného evropského nebe**

Předsednictví informovalo Radu o summitu o letecké dopravě, který uspořádalo kyperské předsednictví společně s Evropskou komisí ve dnech 11. a 12. října v Limassolu a na kterém se jednalo o pokroku, jehož bylo dosaženo při provádění jednotného evropského nebe, a o dalších potřebných krocích ([15010/12](#)). Rozprava byla zaměřena na čtyři otázky: systém sledování výkonnosti uspořádání letového provozu, funkční bloky vzdušného prostoru, program SESAR (výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe), který je technologickým pilířem iniciativy jednotného evropského nebe, a aktualizace regulačního rámce pro jednotné evropské nebe, která má být předložena Komisi. Na konferenci bylo zdůrazněno, že pro dokončení všech složek jednotného evropského nebe je zapotřebí vynaložit další úsilí.



### **Případy kontaminace vzduchu na palubách letadel**

Německá delegace vyjádřila znepokojení v souvislosti s přibývajícím počtem případů kontaminace vzduchu na palubách letadel, zejména zápachu paliva ([15117/12](#)). Podle jejího názoru by tato otázka měla být řešena na úrovni EU, a proto se obrátila na Komisi a Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví (EASA) s naléhavou žádostí o přijetí příslušných opatření.

Komise odpověděla, že nejnovější studie nepřinesly důkazy o tom, že by tyto případy představovaly skutečný bezpečnostní problém, ale že bude tuto otázku nadále sledovat.

### **Neformální zasedání ministrů dopravy a telekomunikací**

Předsednictví informovalo Radu o výsledcích neformálního zasedání ministrů dopravy a telekomunikací, které se konalo v Nikósii dne 17. července ([12750/12](#)). Ministři na tomto zasedání jednali o nejlepším možném způsobu integrace obou ústředních politik EU, tedy Digitální agendy pro Evropu a dopravní politiky EU. Účelem je plně využít zavedení inteligentních dopravních systémů (ITS), a přispět tak k bezpečnějšímu a účinnějšímu pohybu osob a zboží v rámci všech dopravních sítí. Hlavními body, na něž ministři poukazovali, bylo zpřístupnění zdrojů veřejných údajů a rozvoj ITS pro řešení otázek multimodality, jako jsou plánovače tras a integrovaný prodej jízdenek.

Závěry, které předsednictví vyvodilo z výsledků tohoto neformálního zasedání, byly představeny také na říjnovém Světovém kongresu na téma inteligentní dopravní systémy konaném ve Vídni.

### **Světový kongres na téma inteligentní dopravní systémy (ITS)**

Rakouská delegace informovala Radu o výsledcích ministerského kulatého stolu uspořádaného v rámci 19. Světového kongresu na téma inteligentní dopravní systémy konaného ve Vídni ve dnech 22. až 26. října, na němž se jednalo o nejnovějších trendech a politikách v oblasti inteligentních dopravních systémů. Jednání tohoto mezinárodního kulatého stolu, který se uskutečnil v zahajovací den kongresu, bylo zaměřeno na příklady osvědčených postupů a na potřeby a výzvy v souvislosti s rozvojem a zaváděním ITS. Závěry z jednání tohoto kulatého stolu jsou uvedeny ve společném prohlášení o společném přístupu k zavádění bezpečnějších, účinnějších a ekologicky šetrnějších dopravních systémů a rostoucím politickým závazku v podobě integrace ITS do vnitrostátních dopravních politik ([15397/12](#)).

### **Evropský den bezpečnosti silničního provozu**

Předsednictví a Komise informovaly ministry o čtvrtém Evropském dni bezpečnosti silničního provozu, který proběhl dne 25. července v Nikósii s cílem zvýšit informovanost mladých lidí o otázce bezpečnosti silničního provozu ([14844/12](#) a [15159/12](#)). Součástí akce byly praktické semináře věnované úloze vzdělávání a odborné přípravy, posílení prosazování prostřednictvím vytváření vzájemného respektu mezi policií a mladými lidmi, a dále rizikovému chování jako např. užívání alkoholu či drog nebo překračování povolené rychlosti.

### **Vztahy mezi EU a Ruskem v oblasti dopravy**

Komise informovala Radu o přibývajících problémech ve vztazích s Ruskem v odvětvích letecké, silniční a železniční dopravy ([14838/12](#)). Problematickými body jsou především poplatky za přelety nad Sibiří a diskriminace v oblasti výběru silničních poplatků a sazeb železniční nákladní dopravy. Komise požádala členské státy, aby při řešení této situace postupovaly společně.

## **OSTATNÍ SCHVÁLENÉ BODY**

### **DOPRAVA**

#### **Jednotný evropský železniční prostor\***

Rada přijala<sup>1</sup> směrnici o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (směrnice: [44/12](#), prohlášení: [14820/12 ADD 1 REV 3](#)), a to poté, co Evropský parlament schválil kompromisní znění, jehož bylo dosaženo při jednáních mezi oběma orgány.

Návrh směrnice je přepracovaným zněním tří směrnic tzv. „prvního železničního balíčku“ z roku 2001, kterým bylo v železničním odvětví zahájeno postupné zavádění hospodářské soutěže na evropské úrovni. Účelem přepracovaného znění je zjednodušit, vyjasnit a modernizovat regulační rámec pro evropské železniční odvětví s cílem zvýšit hospodářskou soutěž, posílit dohled nad trhem a zlepšit podmínky pro investice v tomto odvětví.

Pro více informací viz tiskovou zprávu o dohodě, již bylo mezi Radou a Evropským parlamentem dosaženo v červnu ([11543/12](#)).

### **OBCHODNÍ POLITIKA**

#### **Antidumping – hliníkové radiátory – Čína**

Rada přijala nařízení o uložení konečného antidumpingového cla a o konečném výběru prozatímního cla uloženého na dovoz hliníkových radiátorů pocházejících z Číny ([14704/12](#)).

---

<sup>1</sup> Rakousko, Německo a Lucembursko hlasovaly proti, Estonsko, Polsko a Slovensko se hlasování zdržely.

## **ZAHraniČNÍ VĚCI**

### **Práva osob se zdravotním postižením – rámec na úrovni EU**

Rada vytvořila rámec na úrovni EU s cílem podporovat, chránit a sledovat provádění Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením. Tento rámec na úrovni EU je doplňkem rámců a mechanismů na úrovni členských států a týká se provádění úmluvy ve dvou oblastech: v oblasti právních předpisů a politiky EU a v oblasti veřejné správy orgánů EU, např. ve vztahu k jejich zaměstnancům, jakož i při jejich vzájemných kontaktech s občany a veřejností.

## **ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

### **Obsah síry v lodních palivech**

Rada přijala směrnici, kterou se mění směrnice 1999/32/ES, pokud jde o obsah síry v lodních palivech ([PE-CONS 31/12](#)).

Emise z námořní dopravy pocházející ze spalování lodních paliv s vysokým obsahem síry se podílejí na znečišťování ovzduší emisemi oxidu siřičitého a částic, které poškozují lidské zdraví a přispívají k acidifikaci. Cílem směrnice je tudíž výrazné snížení těchto emisí a zajištění vysoké úrovně ochrany lidského zdraví a životního prostředí díky povinnému dodržování nejnovějších pravidel týkajících se norem pro lodní plavidla vydaných Mezinárodní námořní organizací (IMO) v EU, což si vyžádalo změnu směrnice 1999/32/ES.

Pro více informací viz tiskovou zprávu [15177/12](#).

### **Vozidla s ukončenou životností**

Rada rozhodla nebránit přijetí směrnice Komise, kterou se mění příloha II směrnice 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností ([13992/12](#)).

Tento akt Komise je předmětem regulativního postupu s kontrolou. Jelikož tedy Rada vyjádřila souhlas, může Komise nyní tuto směrnici přijmout, pokud Evropský parlament nevznesе námitku.

## **ZAMĚSTNANOST**

### **Uvolnění prostředků z Evropského fondu pro přizpůsobení se globalizaci pro Dánsko a Německo**

Rada přijala dvě rozhodnutí, na jejichž základě se z Evropského fondu pro přizpůsobení se globalizaci uvolňuje celková částka ve výši 12,8 milionů EUR na pomoc pracovníkům propuštěným pro nadbytečnost v Dánsku a Německu.

Částka 7,5 milionu EUR je určena pro propuštěné pracovníky největšího dánského výrobce větrných turbín Vestas Group, který ztratil významný podíl na trhu v důsledku rostoucí konkurence výrobců ze třetích zemí s nižšími náklady. Další 5,4 milionu EUR bylo poskytnuto pracovníkům propuštěným pro nadbytečnost z německé společnosti manroland, která se zabývá výrobou tiskařských strojů. Podobně jako Vestas Group i tento německý podnik ztratil významný podíl na trhu a zaznamenal prudký pokles prodeje v důsledku rostoucí konkurence výrobců ze třetích zemí s nižšími náklady.

## **JMENOVÁNÍ**

### **Výbor regionů**

Rada jmenovala pana Spyridona SPYRIDONA (Řecko) ([15140/12](#)) a paní Patricii FERGUSONOVOU, pana Paula WATSONA a pana Trevora CUMMINGSE (Spojené království) ([15137/12](#)) členy Výboru regionů na zbývající část funkčního období, tedy do 25. ledna 2015.

## **AKTY PŘIJATÉ PÍSEMNÝM POSTUPEM**

### **Omezující opatření – Guinejská republika**

Písemným postupem ukončeným dne 26. října Rada prodloužila omezující opatření vůči Guinejské republice do 27. října 2013. Rada současně pozměnila opatření týkající se zbrojního embarga a umožnila členským státům vyvázet za určitých podmínek výbušniny, a to výhradně pro užití v důlní těžbě a na investice do infrastruktury.