EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 22.12.2021
COM(2021) 832 final

2021/0437 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení (EU) 2020/1429, pokud jde o délku referenčního období pro uplatňování dočasných opatření týkajících se zpoplatnění použití železniční infrastruktury

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Odvětví železniční dopravy má pro Evropskou unii strategický význam. Zásadně přispívá k celkovému hospodářství a zaměstnanosti v EU tím, že přímo zaměstnává více než 900 000 lidí, z nichž přibližně 500 000 zaměstnávají železniční podniky a zhruba 400 000 provozovatelé infrastruktury (údaj z konce roku 2018)[1].

Železniční doprava je zásadní pro strategii EU pro udržitelnější odvětví dopravy, hospodářskou a sociální soudržnost a propojenost Evropanů v rámci členských států i mezi nimi. Železniční doprava je významnou součástí skladby druhů dopravy v EU, jelikož nabízí čistou mobilitu a vykazuje vysokou účinnost. Je tudíž zásadní pro dosažení cílů Zelené dohody z důvodu své hodnoty jako nejudržitelnějšího a z hlediska životního prostředí nejšetrnějšího druhu dopravy.

V roce 2018 bylo po evropské železnici přepraveno přibližně 1,6 miliardy tun nákladu a 7,1 miliardy cestujících. Ve stejném roce dosáhl objem osobní dopravy v EU 400 miliard osobokilometrů z přibližně 5 bilionů osobokilometrů celkové pozemní dopravy. Osobní železniční doprava má převážně vnitrostátní charakter, přeshraniční doprava představovala v roce 2018 pouze 7 %[2].

V roce 2018[3] dosáhl objem nákladní dopravy v EU 435 miliard tunokilometrů z 2,3 bilionu tunokilometrů celkové pozemní dopravy. Přibližně polovina celkové železniční nákladní dopravy má přeshraniční charakter. Díky tomu má železniční nákladní doprava silný evropský rozměr.

Značný dopad na železniční dopravu v Unii má od začátku roku 2020 rozšíření onemocnění COVID-19. Železniční osobní a nákladní doprava poklesla v důsledku omezení mobility a následného snížení poptávky po dopravě. Během první vlny pandemie na jaře 2020 zastavili provozovatelé železniční dopravy většinu mezinárodních vlaků osobní dopravy. V porovnání s minulým rokem klesl během první vlny pandemie počet cestujících ve vnitrostátní železniční dopravě až o 90 %. Několik provozovatelů, zejména nových účastníků na trhu, muselo svůj provoz zastavit, přičemž provozovatelé železniční nákladní dopravy hlásili prudký pokles objemu přepravovaných nákladů v souvislosti se zpomalením, nebo dokonce zastavením výroby v mnoha průmyslových odvětvích kvůli dopadu pandemie. V průběhu léta 2020 zůstával objem poptávky a dopravy na nízké úrovni jak v osobní, tak nákladní dopravě.

Druhá vlna pandemie na podzim 2020 donutila mnoho zemí přijmout další opatření omezující mobilitu občanů. Propuknutí třetí vlny pandemie zabránilo rychlému oživení

---

1 Pracovní dokument útvarů Komise, který je připojen k Sedmé zprávě o sledování vývoje na železničním trhu podle čl. 15 odst. 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU (COM(2021) 5 final).

2 Tamtéž.

3 Tamtéž.

železničního provozu, zejména pokud jde o osobní železniční dopravu. V říjnu a listopadu 2020 zavedly členské státy nová omezení mobility a během roku 2021 je rušily jen částečně a postupně. Počet cestujících se dosud nevrátil na úroveň před pandemií a doba návratu na úroveň před pandemií může být delší, než se očekávalo, zejména u komerční osobní dopravy. Dopad pandemie na odvětví dopravy je tedy nadále značný. Vznik nové, extrémně nakažlivé varianty COVID-19 omikron na podzim roku 2021 s dosud neznámými vlastnostmi ve srovnání s předchozími variantami vyvolává obavy ohledně čtvrté vlny pandemie a přísnějších opatření proti šíření nákazy.

Dne 7. října 2020 přijaly Evropský parlament a Rada nařízení (EU) 2020/1429, kterým se stanoví opatření pro udržitelný železniční trh s ohledem na rozšíření onemocnění COVID-19[4]. Cílem nařízení bylo umožnit zúčastněným stranám v oblasti železniční dopravy, aby se lépe vypořádaly s finančními dopady pandemie COVID-19 a zareagovaly na svou urgentní potřebu likvidity snížením, prominutím nebo odkladem splatnosti poplatků za minimální přístupový balík a za přístup k infrastruktuře napojení k zařízením služeb.

Tato podpůrná opatření se vztahovala na poplatky splatné během celého referenčního období stanoveného v článku 1 nařízení, tj. od 1. března 2020 do 31. prosince 2020 (dále jen „referenční období“). Oblast působnosti byla v tomto časovém rámci omezena, aby se zajistilo, že opatření budou uplatňována pouze po nezbytnou dobu.

Článek 5 nařízení (EU) 2020/1429 zmocnil Komisi k tomu, aby – na základě údajů poskytnutých provozovateli infrastruktury a prokazujících trvalé snižování objemu železniční dopravy, které je prokazatelně spojeno s rozšířením onemocnění COVID-19 – referenční období prodloužila prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci nejvýše o šest měsíců. Referenční období mohlo být prodlouženo do 14. dubna 2022.

Komise toto přenesení pravomoci uplatnila dvakrát[5] a referenční období prodloužila do 31. prosince 2021. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci pro účely prodloužení referenčního období byla svěřena Komisi na dobu jednoho roku ode dne 13. října 2020 a nyní vypršela.

Podle údajů pokrývajících období do září 2021, které Komisi poskytli provozovatelé železniční infrastruktury v Unii, pandemie zasáhla silněji segment osobní dopravy, zejména segment komerční osobní dopravy, přičemž došlo k výraznému snížení její nabídky ve všech členských státech a dosud nenastal návrat k úrovni roku 2019. Počet osobních vlaků v rámci závazku veřejné služby pohybujících se po železniční síti v období od ledna do září 2021 je srovnatelný s počtem týkajícím se stejného období v roce 2019, zatímco v roce 2020 byl ve srovnání s rokem 2019 o 7,8 % nižší. Počet komerčních osobních vlaků v období od ledna do září 2021 však byl stále o 21,5 % nižší než ve stejném období v roce 2019, což znamená,

[4] Úř. věst. L 333, 12.10.2020, s. 1.

[5] Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/2180 ze dne 18. prosince 2020, kterým se prodlužuje referenční období nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1429, kterým se stanoví opatření pro udržitelný železniční trh s ohledem na rozšíření onemocnění COVID-19 (Úř. věst. L 433, 22.12.2020, s. 37), a nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1061 ze dne 28. června 2021, kterým se prodlužuje referenční období nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1429 ze dne 7. října 2020, kterým se stanoví opatření pro udržitelný železniční trh s ohledem na rozšíření onemocnění COVID-19 (Úř. věst. L 229, 29.6.2021, s. 1).

že ve srovnání se stejným obdobím v roce 2020, kdy byl ve srovnání s rokem 2019 o 23,3 % nižší, nedošlo k žádnému oživení. Počet nákladních vlaků pohybujících se po železniční síti byl stále o 2,5 % nižší než v odpovídajícím období v roce 2019. Podobné trendy lze pozorovat, je-li doprava vyjádřena ve vlakových kilometrech. V období od ledna do září 2021 byly služby v rámci závazku veřejné služby vyjádřené ve vlakových kilometrech o 5,2 % nižší ve srovnání se stejným obdobím v roce 2019. Komerční osobní doprava vyjádřená ve vlakových kilometrech zůstala v roce 2021 o 25,6 % nižší než ve stejném období v roce 2019, což odpovídá (nízké) úrovni dosažené již v roce 2020. Vlakové kilometry ujeté nákladními vlaky pohybujícími se po železniční síti vykazovaly určité známky oživení, ale v období od ledna do září 2021 zůstaly o 2,6 % nižší ve srovnání se stejným obdobím v roce 2019. Z toho vyplývá, že snížení úrovně železničního provozu v důsledku dopadu pandemie COVID-19 stále přetrvává.

Je proto nezbytné změnit nařízení (EU) 2020/1429 za účelem dalšího prodloužení referenčního období.

Vzhledem k tomu, že pandemie ještě neskončila a přetrvává určitá míra nepředvídatelnosti budoucího vývoje, je rovněž nezbytné přenést na Komisi pravomoc dále prodlužovat výše uvedené období, pokaždé nejvýše o šest měsíců, a to v souladu se stávajícím právním rámcem.

Navrhuje se proto prodloužit referenční období do 30. června 2022 a svěřit Komisi pravomoc k přijímání aktů v přenesené pravomoci za účelem dalšího prodloužení tohoto období do 31. prosince 2023. Rovněž se navrhuje, aby přenesení pravomoci skončilo ke stejnému datu, tj. k 31. prosinci 2023. Všechna ostatní ustanovení stávajícího nařízení by měla zůstat nezměněna.

Z důvodu nepředvídatelného vývoje šíření onemocnění COVID-19, a zejména z důvodu náhlého výskytu nových variant vzbuzujících obavy, nebylo možné přijmout příslušná opatření včas. Nařízení (EU) 2020/1429 vyžaduje, aby Komise založila rozhodnutí o možném prodloužení referenčního období na údajích, které mají provozovatelé infrastruktury poskytnout po uplynutí první poloviny trvání prodloužení referenčního období. Komise nebyla s to přijmout další prodloužení referenčního období před vypršením přenesených pravomocí, neboť nezbytné údaje v té době ještě nebyly k dispozici.

Aby se zabránilo mezerám v uplatňování opatření po 31. prosinci 2021 (konec stávajícího referenčního období), mělo by se toto nařízení vztahovat i na období před jeho vstupem v platnost. Vzhledem k povaze opatření stanovených tímto nařízením nejsou v důsledku zpětného uplatnění porušena legitimní očekávání dotčených osob.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Cílem tohoto návrhu je zajistit prodloužení a kontinuitu stávajících mimořádných opatření, která byla zavedena s cílem zmírnit dopady rozšíření onemocnění COVID-19 na železniční dopravu a zachovat integritu jednotného evropského železničního prostoru. Uvedená opatření doplňují a zohledňují právní rámec stanovený směrnicí 2012/34/EU.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Účinné fungování jednotného evropského železničního prostoru závisí na hospodářské výkonnosti účastníků trhu a na zachování již dosažených výsledků, pokud jde o nezávislost řízení provozovatelů infrastruktury a železničních podniků, transparentnost ustanovení o výběru poplatků a přístupu k síti, nediskriminaci a rovné zacházení při přidělování tras a u systémů zpoplatnění, jakož i otevírání trhu. Negativní hospodářské důsledky rozšíření onemocnění COVID-19 pro zúčastněné strany na železničním trhu by mohly ohrozit jejich finanční životaschopnost a případně by mohly mít vážné negativní účinky na fungování dopravního systému, což by mělo negativní dopad na hospodářství jako celek. Údaje o objemech shromážděné od provozovatelů infrastruktury v EU za období od března 2020 do září 2021 jasně ukazují, že dopad pandemie na železniční dopravu dosud nebyl překonán a že oživení bylo slabé. Cílem navrhovaného pozměňujícího nařízení je proto i nadále řešit přetrvávající dopady na toto odvětví. To by bylo rovněž v souladu s rozšířením platnosti dalších opatření, která členským státům a podnikům a občanům v EU pomáhají vypořádat se s negativním dopadem pandemie. Dne 18. listopadu 2021 například Komise prodloužila dočasný rámec státní podpory[6] do 30. června 2022, což členským státům v případě potřeby umožňuje pokračovat v jejich režimech podpory a zajistit, že nebude muset být náhle přerušeno poskytování nezbytné finanční podpory podnikům, které jsou stále zasaženy krizí.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Tato iniciativa je založena na článku 91 Smlouvy o fungování Evropské unie, jenž je rovněž právním základem nařízení (EU) 2020/1429.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Členské státy nemohou dostatečně dosáhnout cílů návrhu z tohoto důvodu: poplatky za přístup k trati jsou komplexně regulovány na úrovni EU, a proto se členské státy nemohou odchýlit od pravidel Unie, pokud neexistují zvláštní evropské právní předpisy. Směrnice 2012/34/EU členským státům neumožňuje v souvislosti s výskytem onemocnění COVID-19 reagovat na nepředvídatelné dopady na železniční dopravu, zejména úpravou pravidel pro výběr poplatků a přidělování kapacity. To bylo povoleno pouze výjimečně a do určité míry nařízením (EU) 2020/1429. Kromě toho podle znění uvedeného nařízení se členské státy i nadále rozhodují, zda provedou stanovená opatření, a to s ohledem na prostředky, které mají k dispozici, pokud jde o veřejné financování. Navrhované prodloužení uplatňování opatření stanovených v nařízení (EU) 2020/1429 je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

[6] Sdělení Komise — Šestá změna dočasného rámce pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy COVID-19 a změna přílohy sdělení Komise členským státům o uplatňování článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na krátkodobé pojištění vývozních úvěrů (2021/C 473/01) (Úř. věst. C 473, 24.11.2021, s. 1).

- **Proporcionalita**

Návrh nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cíle, jímž je zmírnění dopadu současného rozšíření onemocnění COVID-19 tak, že se na omezenou dobu prodlouží cílené odchylky ze směrnice 2012/34/EU povolené podle nařízení (EU) 2020/1429. Navržené opatření je proto přiměřené. Prodloužení referenčního období je v souladu s předchozími prodlouženími a odráží závěry, které lze vyvodit z údajů, jež jsou v současné době k dispozici. Rovněž se navrhuje, aby se v závislosti na budoucím vývoji pandemie prodloužila doba, po níž bude Komisi svěřena pravomoc k prodloužení referenčního období.

- **Volba nástroje**

Jelikož se jedná o návrh na změnu stávajícího nařízení, měl by být použit stejný nástroj.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Jedná se o naléhavé opatření, které je vyvoláno nepředvídatelnou povahou pandemie COVID-19.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Formální konzultace se zúčastněnými stranami nebyla vzhledem k naléhavosti věci provedena. Orgány členských států i zúčastněné strany však vyzvaly Komisi, aby prodloužila platnost nařízení (EU) 2020/1429.

Zejména sdružení v odvětví železniční dopravy zastupující železniční podniky se opakovaně obrátila na Komisi a požadovala, aby byla opatření nadále uplatňována. Navíc členské státy a provozovatelé infrastruktury již taková opatření zavedli.

Vzhledem k tomu, že směrnice 2012/34/EU neobsahuje vhodná ustanovení pro nouzové situace, a vzhledem k přetrvávajícím dopadům pandemie na odvětví železniční dopravy je třeba prodloužit možné uplatňování stávajících opatření.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Jak bylo vysvětleno, sběr výsledků odborných konzultací v obvyklé míře nebyl vzhledem k naléhavosti situace možný. Komise však čerpala ze zkušeností získaných během svých kontaktů s členskými státy a zúčastněnými stranami v oblasti železniční dopravy a z neustálého monitorování objemu železniční dopravy prostřednictvím vstupů, které v posledních dvou letech poskytli provozovatelé infrastruktury.

- **Posouzení dopadů**

Posouzení dopadů nebylo vzhledem k naléhavosti situace provedeno.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Nevztahuje se na tento návrh.

- **Základní práva**

Nevztahuje se na tento návrh.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Nevztahuje se na tento návrh.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Uvedené opatření nezahrnuje žádné zvláštní plány monitorování nebo podávání zpráv. Komise by však měla sledovat vývoj rozšíření onemocnění COVID-19 a jeho dopadu na jednotný evropský železniční prostor a v případě potřeby by měla být zmocněna k přijetí aktu v přenesené pravomoci, aby mohla prodloužit období, jichž se toto opatření týká.

- **Informativní dokumenty (u směrnic)**

Žádné.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Článkem 1 navrhovaného nařízení se mění článek 1, čl. 5 odst. 2 a čl. 6 odst. 2 nařízení (EU) 2020/1429, přičemž se prodlužuje referenční období, jeho maximální další prodloužení a doba, po níž bude Komisi v tomto ohledu příslušná pravomoc svěřena.

Článek 2 stanoví, že navrhované nařízení se použije ode dne 1. ledna 2022.

2021/0437 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení (EU) 2020/1429, pokud jde o délku referenčního období pro uplatňování dočasných opatření týkajících se zpoplatnění použití železniční infrastruktury

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[1],

po poradě s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem[2],

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Pandemie COVID-19 vedla k prudkému poklesu v železniční dopravě v důsledku významného poklesu poptávky. To mělo vážný dopad na železniční podniky.

(2) Tyto okolnosti se vymykají kontrole železničních podniků, které nepřetržitě čelí značným problémům s likviditou a velkým ztrátám, přičemž v některých případech mohou být ohroženy úpadkem.

(3) S cílem omezit negativní hospodářské dopady pandemie COVID-19 a podpořit železniční podniky umožnilo nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1429[3] členským státům, aby povolily provozovatelům infrastruktury snížit, prominout nebo odložit poplatky za přístup k železniční infrastruktuře. Tato možnost byla poskytnuta pro referenční období od 1. března 2020 do 31. prosince 2020 a dále prodloužena nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1061[4] do 31. prosince 2021. Komise již nemá pravomoc uvedené referenční období dále prodlužovat.

---

1 Stanovisko ze dne [je třeba aktualizovat v konečném znění předloženém Evropským parlamentem a Radou].

2 Postoj Evropského parlamentu ze dne [je třeba aktualizovat v konečném znění předloženém Evropským parlamentem a Radou] a rozhodnutí Rady ze dne [je třeba aktualizovat v konečném znění předloženém Evropským parlamentem a Radou].

3 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1429 ze dne 7. října 2020, kterým se stanoví opatření pro udržitelný železniční trh s ohledem na rozšíření onemocnění COVID-19 (Úř. věst. L 333, 12.10.2020, s. 1).

4 Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2021/1061 ze dne 28. června 2021, kterým se prodlužuje referenční období nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1429 ze dne 7. října 2020, kterým se stanoví opatření pro udržitelný železniční trh s ohledem na rozšíření onemocnění COVID-19 (Úř. věst. L 229, 29.6.2021, s. 1).

(4) Pandemie COVID-19 pokračuje a vznik velmi nakažlivých a nepředvídatelných variant, jako je varianta COVID-19 omikron, vyvolává nejistotu ohledně budoucnosti a rizik nových omezujících opatření.

(5) Negativní dopad pandemie COVID-19 na železniční dopravu přetrvává a je možné, že železniční podniky budou i nadále zasaženy, což záleží na budoucím vývoji pandemie. Ve snaze reagovat na naléhavé potřeby tohoto odvětví by referenční období podle nařízení (EU) 2020/1429 mělo být prodlouženo do 30. června 2022.

(6) Nepředvídatelný vývoj rozšíření onemocnění COVID-19, náhlý výskyt nových variant a potřeba posoudit jejich dopad na železniční odvětví vyžadují rychlou a pružnou reakci v oblasti regulace. Aby se zabránilo vzniku mezery v reakci na současnou situaci, je vhodné zajistit kontinuitu uplatňování opatření po 31. prosinci 2021. Vzhledem k povaze opatření stanovených tímto nařízením nepovede zpětné uplatnění tohoto prodloužení referenčního období k porušení legitimních očekávání dotčených osob.

(7) Komise by měla průběžně analyzovat hospodářský dopad rozšíření onemocnění COVID-19 na odvětví železniční dopravy a Unie by měla mít možnost bez zbytečného odkladu prodloužit dobu uplatňování opatření stanovených tímto nařízením, budou-li nepříznivé podmínky přetrvávat. Přenesení pravomocí svěřených nařízením (EU) 2020/1429 by mělo být za stejných podmínek prodlouženo do 31. prosince 2023.

(8) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž prodloužení uplatňování dočasných pravidel pro zpoplatnění použití železniční infrastruktury stanovených v reakci na naléhavou situaci způsobenou rozšířením onemocnění COVID-19, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej, z důvodu rozsahu nebo účinků činnosti, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii (dále je „Smlouva o EU“). V souladu se zásadou proporcionality stanovenou ve zmíněném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení uvedeného cíle.

(9) Nařízení (EU) 2020/1429 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(10) Pro dosažení rychlé použitelnosti opatření stanovených tímto nařízením by toto nařízení mělo vstoupit v platnost co nejdříve, a to prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změny nařízení (EU) 2020/1429

Nařízení (EU) 2020/1429 se mění takto:

(1) v článku 1 se druhá věta nahrazuje tímto:

„Vztahuje se na použití železniční infrastruktury pro vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravu, jehož se uvedená směrnice týká, v období od 1. března 2020 do 30. června 2022 (dále jen „referenční období“).“

(2) v čl. 5 odst. 2 se druhá věta nahrazuje tímto:

„Každou z těchto změn lze referenční období prodloužit pouze nejvýše o šest měsíců a referenční období nelze prodloužit na dobu po 31. prosinci 2023.“

(3) v článku 6 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 5 odst. 2 je Komisi svěřena do 31. prosince 2023.“

Článek 2

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. ledna 2022.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda/předsedkyně*