



V Bruseli 8. 11. 2017  
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**

**ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1073/2009 o spoločných pravidlách prístupu na  
medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy**

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2017) 358 final} - {SWD(2017) 359 final} - {SWD(2017) 360 final} -  
{SWD(2017) 361 final}

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

### 1. KONTEXT NÁVRHU

#### • Dôvody a ciele návrhu

Tento návrh je súčasťou druhého balíka mobility, ktorého zámerom je bojovať proti zmene klímy, posilniť európsky priemysel a zvýšiť jeho konkurencieschopnosť, ako aj zlepšiť kvalitu života občanov a ich možnosť výberu v rámci každodennej mobility. Sloboda voľne sa pohybovať po území Európskej únie je jej zásadným úspechom. Vďaka tomu môžu občania bezproblémovo cestovať z jedného členského štátu do druhého, či už je to za prácou, alebo na dovolenku. Týmto návrhom sa zlepši mobilita občanov na dlhé vzdialenosti a zvýši sa využívanie udržateľných druhov dopravy. Prinesie služby, ktoré budú lepšie reagovať na potreby občanov, najmä občanov s nižším príjmom, pričom zároveň prinesie výhody v environmentálnej, hospodárskej a sociálnej oblasti. Tento návrh je prínosom aj z hľadiska rastúceho globálneho dopytu po dopravných spojeniach zo všetkých geografických oblastí a zaisťuje sa ním prístupnosť pre širšiu skupinu obyvateľstva. Priamo sa tak prispieva k prioritám Komisie v oblasti zamestnanosti, rastu a energetickej únie.

Nariadenie (ES) č. 1073/2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 561/2006<sup>1</sup> bolo prijaté v rámci legislatívneho balíka s nariadením č. 1071/2009 o prístupe k povolaniu prevádzkovateľa cestnej dopravy<sup>2</sup>. Týmto dvomi nariadeniami sa spoločne regulujú podmienky prístupu k povolaniam a na trh v oblasti osobnej cestnej dopravy. Obe nariadenia prispievajú k dobrému fungovaniu jednotného trhu cestnej dopravy, jeho efektívnosti a konkurencieschopnosti.

V nariadení (ES) č. 1073/2009 sa vymedzujú ustanovenia, ktoré musia dodržiavať podniky, ktoré chcú pôsobiť na medzinárodnom trhu osobnej cestnej dopravy a na ďalších národných trhoch okrem trhu vlastného členského štátu usadenia (čo je známe ako kabotáž). Obsahuje ustanovenia o dokumentoch, ktoré má týmto podnikom vydať členský štát registrácie (licencia Spoločenstva) a povoľujúci orgán (povolenie na vykonávanie pravidelnej dopravy). Ďalej obsahuje ustanovenia o sankciách za porušenie týchto povinností, ako aj ustanovenia o spolupráci medzi členskými štátmi.

V rokoch 2015 až 2017 sa vykonalo hodnotenie *ex post* nariadenia<sup>3</sup>, pričom sa dospelo k záveru, že nariadením sa len čiastočne dosiahol pôvodný cieľ, ktorým bolo podporiť autobusovú a autokarovú dopravu ako udržateľnú alternatívu individuálnej automobilovej dopravy. Zistilo sa, že vďaka otvoreniu národných trhov s pravidelnou autokarovou a autobusovou dopravou vznikne kritické množstvo prevádzkovateľov dopravy, ktorí následne zavedú aj medzinárodnú dopravu, čoho výsledkom bude väčší vplyv na počet medzinárodných tratí a frekvencií spojov ako len pri samotných celoeurópskych právnych predpisoch. Ďalším otvorením národných trhov sa posilní rozvoj medzinárodného trhu s pravidelnou dopravou, nehovoriac o prínosoch pre cestujúcich uskutočňujúcich vnútroštátne cesty. Ako hlavné problémy boli určené prekážky na národných trhoch brzdiace rozvoj medzimestskej autokarovej a autobusovej dopravy a nízky podiel udržateľných druhov

<sup>1</sup> Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 88.

<sup>2</sup> Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51.

<sup>3</sup> [SWD\(2017\) 361](#).

osobnej dopravy. Zámerom tohto návrhu, ktorý je iniciatívou regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT)<sup>4</sup>, je tieto nedostatky napraviť.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Tento návrh je súčasťou prebiehajúceho širšieho preskúmania právnych predpisov v oblasti cestnej dopravy. Úzko súvisí s inými existujúcimi právnymi aktmi o cestnej doprave, najmä s právnymi predpismi o prístupe k povolaniu [nariadenie (ES) č. 1071/2009], právnymi predpismi v sociálnej oblasti [nariadenie (ES) č. 561/2006<sup>5</sup>, smernica 2002/15/ES<sup>6</sup>, smernica 2006/22/ES<sup>7</sup> a nariadenie (EÚ) č. 165/2014<sup>8</sup>], ako aj s právnym predpisom o Eurovignette (smernica 1999/62/ES<sup>9</sup>). Uľahčenie poskytovania medzimestskej autobusovej a autokarovej dopravy, ako sa navrhuje v predložennom návrhu, sa preto zjednoduší spoločným posúdením pravidiel vnútorného trhu, sociálnych pravidiel a pravidiel vysielania pracovníkov, aby sa zaistili spravodlivé pracovné podmienky pre vodičov aj spravodlivá hospodárska súťaž medzi prevádzkovateľmi dopravy.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Tento návrh je v úplnom súlade s prioritou Komisie vytvoriť hlbší a spravodlivejší vnútorný trh. Posilní sa ním vnútorný trh osobnej cestnej dopravy s využitím autobusovej a autokarovej dopravy. Zároveň je v súlade s cieľmi nízkoemisnej mobility a cieľom energetickej únie, ktorým je dekarbonizácia dopravy, ako aj spoločnou dopravnou politikou opísanou v bielej knihe s názvom „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“ z roku 2011<sup>10</sup>. Návrhom sa vytvoria nové obchodné príležitosti pre prevádzkovateľov dopravy v tomto sektore, čím sa zároveň zvýšia príležitosti v oblasti zamestnanosti a rastu, ako aj možnosť voľby pre cestujúcich. Týmto návrhom sa znižuje aj regulačné zaťaženie prevádzkovateľov osobnej cestnej dopravy a objasňuje sa právny rámec, pričom oba tieto ciele sú súčasťou programu EÚ REFIT.

## 2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právny základ nariadenia a navrhovanej zmeny vychádza z hlavy VI (Doprava) Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ), najmä z článku 91, v ktorom sa okrem iného stanovuje, že Európsky parlament a Rada stanovujú spoločné pravidlá platné pre medzinárodnú dopravu do členského štátu alebo z členského štátu, alebo pri prechode cez územie jedného alebo viacerých členských štátov, ako aj podmienky, za ktorých môže prepravca, ktorý nemá sídlo na území členského štátu, v tomto členskom štáte uskutočňovať dopravu.

---

<sup>4</sup> Iniciatíva č. 9, príloha 2 k pracovnému programu Komisie na rok 2017.

<sup>5</sup> Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1.

<sup>6</sup> Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 35.

<sup>7</sup> Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35.

<sup>8</sup> Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1.

<sup>9</sup> Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42.

<sup>10</sup> KOM(2011) 144 v konečnom znení z 28.3.2011.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Podľa článku 4 ods. 2 písm. g) ZFEÚ má EÚ s členskými štátmi spoločné právomoci v oblasti dopravy. Zmeny existujúcich pravidiel však môže vykonať iba samotný zákonodarca EÚ.

Množstvo rôznych pravidiel prístupu na národné trhy autobusovej a autokarovej dopravy navyše obmedzuje možnosť dopravcov rozšíriť vykonávanie dopravy v celoeurópskych sieťach autokarovej dopravy a znemožňuje im integrovať svoje dopravné služby s inými službami autokarovej dopravy alebo druhmi dopravy. Členské štáty samostatne nedokážu zaviesť ani zaistiť súdržnosť a koordináciu jednotných pravidiel prístupu na trh, ktoré sú potrebné na vytvorenie skutočného vnútorného trhu osobnej cestnej dopravy. Pravidlá je preto nutné zabezpečiť na úrovni EÚ.

- **Proporcionalita**

Ako sa uvádza v oddiele 7.3 správy o posúdení vplyvu, návrh politiky je vo vzťahu k identifikovaným problémom primeraný a neprekračuje rámec toho, čo je potrebné na ich riešenie. Návrh obsahuje len niekoľko cielených zmien nariadenia. Tie pomôžu zlepšiť existujúci regulačný rámec, v ktorom sektor osobnej cestnej dopravy v EÚ pôsobí, pričom pre zainteresované strany sa nevytvárajú žiadne ďalšie regulačné požiadavky, ktoré by vzhľadom na zistené problémy neboli primerané.

- **Výber nástroja**

Keďže právnym aktom, ktorý sa má zmeniť, je nariadenie, pozmeňujúci akt by mal mať v zásade rovnakú formu.

### **3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU**

- **Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

S týmto návrhom<sup>11</sup> bol prijatý pracovný dokument útvarov Komisie k hodnoteniu *ex post* nariadenia (ES) č. 1073/2009.

Zistili sa tieto hlavné problémy:

- sektor medzimestskej autokarovej a autobusovej dopravy nedokázal rásť tempom, ktoré by bolo porovnateľné s ostatnými druhmi dopravy, pričom podiel tohto druhu dopravy v priebehu dlhšieho obdobia ďalej klesal,
- na národných trhoch existujú prekážky, ktoré bránia rozvoju medzimestskej autobusovej a autokarovej dopravy,
- medzinárodná pravidelná autobusová a autokarová doprava bez konkurencieschopnej medzimestskej dopravy je pre používateľov menej atraktívna,
- rozsah cieľov pôvodného nariadenia nezahŕňal problém diskriminácie v prístupe k staniciam,
- administratívne náklady na vstup sú neúmerne vysoké.

---

<sup>11</sup> Pozri poznámku pod čiarou č. 3.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Konzultácie so zainteresovanými stranami uskutočnené v rámci prípravy tohto návrhu boli v súlade s minimálnymi štandardmi pre konzultácie so zainteresovanými stranami, ktoré sú stanovené v oznámení Komisie z 11. decembra 2002 [KOM(2002) 704 v konečnom znení].

Proces konzultácií zahŕňal päť samostatných konzultačných činností. Použili sa otvorené a ciele konzultačné metódy a rôzne konzultačné nástroje.

Pokiaľ ide o otvorenú konzultáciu, v čase od 14. decembra 2016 do 15. marca 2017 sa uskutočnila 13-týždňová online verejná konzultácia (vzťahujúca sa na hodnotenie *ex post* aj posúdenie vplyvu).

Hlavné ciele boli:

- pomôcť overiť problémy, s ktorými sa sektor stretáva, zistené počas hodnotenia *ex post*,
- potvrdiť ciele možných politických zásahov, a
- získať stanovisko zainteresovaných strán, pokiaľ ide o vhodnosť a očakávaný vplyv zásahov.

Konzultácia mala formu dvoch dotazníkov, z ktorých jeden bol určený širokej verejnosti a druhý špecializovanejší bol určený hlavným zainteresovaným stranám. Komisii bolo doručených spolu 171 príspevkov. Z 18 odpovedí na všeobecný dotazník prišlo: 8 odpovedí od občanov/spotrebiteľov; 7 odpovedí od spoločností; 2 odpovede od mimovládnych organizácií a 1 odpoveď od iných respondentov. Zo 153 odpovedí na špecializovaný dotazník prišlo: 68 odpovedí od spoločností pôsobiacich v dopravnom reťazci; 28 odpovedí od mimovládnych orgánov; 17 odpovedí od pracovníkov v osobnej cestnej doprave; 7 odpovedí od regulačných orgánov; 3 odpovede od vládnych orgánov EÚ; 3 odpovede od orgánov presadzovania práva; 1 odpoveď od občana/spotrebiteľa; 1 odpoveď od akademickej obce a 25 odpovedí od iných respondentov.

V rámci cieleňých konzultácií sa poslal podrobný dotazník hlavným zainteresovaným stranám identifikovaným počas úvodnej etapy štúdie. Vypracované boli štyri rôzne dotazníky, z ktorých každý bol prispôbený danému druhu zainteresovanej strany: 20 odpovedí prišlo od ministerstiev/regulačných orgánov; 2 odpovede prišli od celoeurópskych organizácií; 3 odpovede od prevádzkovateľov dopravy a 6 odpovedí od združení prevádzkovateľov dopravy.

S cieľom získať lepší prehľad o skúsenostiach zainteresovaných strán, ako aj o ich názoroch na rôzne zvažované opatrenia, sa viedli aj pohovory. Bola to aj príležitosť požiadať o kvantitatívne údaje potrebné na posúdenie vplyvu. V každom prípade boli vopred predložené konkrétne otázky a/alebo sa požiadalo o objasnenie informácií poskytnutých v dotazníkoch. Pohovory sa viedli so 6 ministerstvami/regulačnými orgánmi; 4 celoeurópskymi organizáciami; 4 prevádzkovateľmi dopravy a 4 združeniami prevádzkovateľov dopravy.

Medzi Európanmi v EÚ-28 sa vykonal osobitný prieskum verejnej mienky Eurobarometra<sup>12</sup> týkajúci sa autokarovej dopravy. V období od 18. marca 2017 do 27. marca 2017 sa

<sup>12</sup> Pozri [https://data.europa.eu/euodp/sk/data/dataset/S2144\\_87\\_1\\_457\\_ENG](https://data.europa.eu/euodp/sk/data/dataset/S2144_87_1_457_ENG).

uskutočnilo 27 901 pohovorov. Cieľom tohto prieskumu bolo získať názory Európanov na rad otázok súvisiacich so spokojnosťou s existujúcou autokarovou dopravou v ich členských štátoch a dôvody využívania/nevyužívania takejto dopravy. Hlavné zistenia prieskumu:

- v celej EÚ využíva autokarovú dopravu len menšina respondentov, pričom šesť z desiatich (64 %) sa vyjadrilo, že na vnútroštátne cestovanie nikdy nevyužíva autokarovú dopravu,
- najčastejším uvádzaným dôvodom využívania autokarovej dopravy boli nízke ceny (33 %),
- najčastejšie uvádzané dôvody, ktoré by nepoužívateľov s väčšou pravdepodobnosťou viedli k ich využívaniu, bolo nevlastnenie auta (37 %), nižšie ceny (26 %) a rozsiahlejšia sieť tratí a staníc (11 %).

V priebehu hodnotenia *ex post* a posúdenia vplyvu sa usporiadalo niekoľko seminárov pre zainteresované strany, stretnutí a iných podujatí.

Informácie získané počas konzultácií potvrdili existenciu hlavných problémov zistených počas hodnotenia *ex post*.

Pokiaľ ide o možné politické opatrenia, všetky zainteresované strany dôrazne podporili nutnosť riešenia diskriminácie pri poskytovaní prístupu k staniciam. Reakcie na možné politické opatrenia, ktorými by sa odstránili obmedzenia prístupu na národné trhy medzimestskej dopravy, boli zmiešané, pričom niektoré skupiny zainteresovaných strán zmeny podporili a iné vyjadrili neochotu. Skupiny zastupujúce prevádzkovateľov dopravy, prevádzkovatelia dopravy a jednotlivci pôsobiaci v tomto odvetví všeobecne viac podporujú spoločné rámce, zatiaľ čo niektoré vládne orgány, regulačné orgány a mimovládne organizácie zdôrazňujú potrebu vytvoriť dohody o prístupe na trh zohľadňujúce okolnosti jednotlivých členských štátov a zabezpečujúce ochranu pre zmluvy o službách vo verejnom záujme.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

K sprievodnej podpornej štúdii k posúdeniu vplyvu, ktoré bolo vykonané v auguste 2017, prispel externý dodávateľ<sup>13</sup>.

- **Posúdenie vplyvu**

Tento návrh sa opiera o posúdenie vplyvu, ktoré dvakrát posudzoval výbor pre kontrolu regulácie (ďalej ako „výbor“). Výbor najprv 24. júla 2017 vydal záporné stanovisko, po ktorom 13. septembra 2017 nasledovalo kladné stanovisko s výhradami. Všetky hlavné pripomienky výboru sa riešili v revidovanej verzii posúdenia vplyvu. Ako sa spomína v prílohe 1 k správe o posúdení vplyvu, výhrady sa riešili takto:

- posilnila sa argumentácia s cieľom objasniť potrebu konania na úrovni EÚ,
- vymedzenie problému sa preformulovalo a revidovalo tak, aby sa zohľadnil nízky podiel udržateľných druhov dopravy,

---

<sup>13</sup> Pozri poznámku pod čiarou č. 3.

- revidovali sa všeobecné ciele. Existujú dva všeobecné ciele, ktoré sa dopĺňajú a vzájomne sa nevyklučujú,
- opísali sa pravdepodobné reakcie na zavedenie komerčnej dopravy a očakávaný vplyv na zmluvy o službách vo verejnom záujme a predložili sa modely zmlúv, ktoré sa zvyčajne používajú na napojenie vidieckych oblastí,
- zahrnuli sa rozdiely v sektoroch cestnej a železničnej dopravy jednotlivých krajín a
- predložili sa ďalšie informácie o staniciach a objasnilo sa, že posúdenie vplyvu je zamerané na rovnocennosť prístupu k staniciam.

V rámci posúdenia vplyvu sa zvažovali dva súbory balíkov politických opatrení.

- V prvom sa riešili problémy neúmerne vysokých administratívnych nákladov na vstup a obmedzený prístup k národným trhom medzimestskej dopravy.
- V druhom súbore dvoch balíkov politických opatrení sa riešil problém obmedzeného prístupu ku kľúčovej infraštruktúre.

Problémy súvisiace s prístupom na trh a problémy súvisiace s prístupom k staniciam nie sú vzájomne prepojené a geografická pôsobnosť účinku je v každom prípade odlišná. Výrazné obmedzenia prístupu na trh sa konkrétne týkajú len 14 členských štátov, zatiaľ čo problém diskriminačného prístupu k staniciam sa vyskytuje v celej EÚ-28. V oboch súboroch sa balíky politických opatrení vymedzili tak, aby vyjadrovali rastúcu mieru regulačných zásahov a očakávaného vplyvu.

Prvým balíkom politických opatrení by sa otvoril prístup na trh pravidelnej dopravy s možnosťou zamietnuť povolenie, ak by bola ohrozená hospodárska rovnováha existujúcej zmluvy o službách vo verejnom záujme.

Druhým balíkom politických opatrení sa členským štátom poskytuje možnosť zamietnuť povolenie, ak by sa navrhovaným novým dopravným spojením prepravujúcim cestujúcich na vzdialenosti menej než 100 kilometrov vzdušnou čiarou ohrozila hospodárska rovnováha existujúcej zmluvy o službách vo verejnom záujme.

Tretím balíkom politických opatrení sa vypúšťa proces udeľovania povolení pre pravidelnú dopravu prepravujúcu cestujúcich na vzdialenosť viac než 100 kilometrov vzdušnou čiarou.

Štvrtým balíkom politických opatrení sa nabádajú prevádzkovatelia dopravy a riaditelia staníc, aby dopravcom prevádzkujúcim pravidelnú dopravu poskytli spravodlivý a primeraný prístup bez diskriminácie medzi prevádzkovateľmi dopravy.

Piaty balík politických opatrení obsahuje pravidlá rovnakého prístupu, v ktorých sa od prevádzkovateľov dopravy a riaditeľov staníc vyžaduje, aby dopravcom prevádzkujúcim pravidelnú dopravu poskytli spravodlivý a primeraný prístup bez diskriminácie medzi prevádzkovateľmi dopravy.

V posúdení sa ukázalo, že najlepším postupom by bola kombinácia druhého a piateho balíka politických opatrení. Celkovo sa táto kombinácia považuje za najúčinnjšiu, pričom sa odhaduje, že v EÚ-28 sa ňou počas posudzovaného obdobia (2015 – 2035) dosiahnu administratívne úspory pre podniky a orgány verejnej správy v rozsahu okolo 1,56 miliardy EUR. Táto kombinácia by mala pozitívny vplyv aj na dopravu ako takú, keďže by viedla

k zvýšeniu objemu činnosti autokarovej dopravy o viac ako 11 % v roku 2030 v porovnaní so základnou úrovňou a k zvýšeniu podielu tohto druhu dopravy o takmer jeden percentuálny bod. Pre EÚ-28 by sa počas posudzovaného obdobia zlepšila sieť spojení pre znevýhodnené sociálne skupiny v objeme o 62 miliárd osobokilometrov v roku 2030 a súčasne by vzniklo 85 000 nových pracovných miest a prispelo by sa k zníženiu nákladov spojených s nehodovosťou o 2,8 miliardy EUR. Rovnako by táto kombinácia mala pozitívny vplyv na životné prostredie, keďže by sa v EÚ-28 dosiahli čisté kumulatívne úspory nákladov na emisie CO<sub>2</sub> vo výške 183 miliónov EUR a čisté kumulatívne úspory nákladov na znečistenie ovzdušia by dosiahli 590 miliónov EUR. Očakáva sa, že táto možnosť by v obmedzenej miere vyvolala presun zo železničnej dopravy na cestnú dopravu a viedla by k poklesu podielu železničnej dopravy o 0,4 percentuálneho bodu v roku 2030 v porovnaní so základnou úrovňou (z 8,4 % na 8 %). Znamenalo by to pokles príjmov pri zmluvách o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave o 1,4 % a zvýšenie subvencií pri zmluvách o službách vo verejnom záujme v autokarovej doprave o necelé 1 %. Udržateľnosť zmlúv o službách vo verejnom záujme s pôsobnosťou v odľahlých mestských oblastiach by tým nebola ohrozená.

Návrh je v súlade s uprednostňovanou možnosťou uvedenou v posúdení vplyvu.

- **Vhodnosť právnych predpisov a ich zjednodušenie**

Návrhom sa sleduje cieľ programu REFIT spočívajúci vo zvyšovaní účinnosti a znižovaní regulačného zaťaženia v prospech podnikov. Dosiahne sa to najmä urýchlením povoľovacieho konania, keďže sa zníži počet dôvodov na zamietnutie povolenia pre novú autokarovú linku. Povoľovacie konanie je jednoduchšie a transparentnejšie, čím sa v konečnom dôsledku odstráni prekážky pre nových účastníkov trhu. Pre prevádzkovateľov dopravy prínos spočíva v tom, že menej dôvodov na zamietnutie im pri posudzovaní životaschopnosti novej linky dáva väčšiu istotu. Lepším prístupom k staniciam sa skrátí čas potrebný na získanie prístupu podnikov k staniciam a umožní im to spustiť nové autokarové linky skôr a rýchlejšie si zabezpečiť postupný nárast príjmov. A napokon vypustenie potreby jazdného listu povedie k tomu, že dopravca bude mať menej administratívnej práce.

- **Základné práva**

V návrhu sa dodržiavajú základné práva a zásady uznané najmä v Charte základných práv Európskej únie<sup>14</sup>.

#### **4. VPLYV NA ROZPOČET**

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Únie.

#### **5. INÉ PRVKY**

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Komisia bude monitorovať a vyhodnotí vykonávanie a efektívnosť nariadenia. Komisia predloží správu o vykonávaní a účinkoch tohto nariadenia najneskôr do piatich rokov od dátumu, od ktorého sa začne uplatňovať. Očakáva sa, že prostredníctvom liberalizácie národných trhov pravidelnej autokarovej a autobusovej dopravy toto nariadenie prispeje k lepšiemu fungovaniu trhu osobnej cestnej dopravy. Relevantné informácie sa majú získať od príslušných vnútroštátnych orgánov a prostredníctvom prieskumu medzi prevádzkovateľmi osobnej cestnej dopravy.

---

<sup>14</sup> Charta základných práv Európskej únie, Ú. v. EÚ C 326, 26.10.2012, s. 391.



- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Návrh má tieto hlavné prvky:

## Kapitola I – VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

### Článok 1 – Rozsah pôsobnosti

Článok 1 ods. 4 v súčasnosti zahŕňa vnútroštátnu osobnú cestnú dopravu v prenájme alebo za úhradu, ktorú dočasne vykonáva dopravca, ktorý nie je usadený v danom členskom štáte, v rozsahu pôsobnosti nariadenia. Navrhuje sa zmeniť toto ustanovenie tak, aby sa do rozsahu pôsobnosti nariadenia začlenila všetka pravidelná doprava v prenájme alebo za úhradu vykonávaná dopravcom, ktorý nie je usadený v danom členskom štáte.

### Článok 2 – Vymedzenie pojmov

Navrhuje sa zmeniť bod 2 s cieľom objasniť, že expresná doprava by sa mala považovať za pravidelnú dopravu.

Navrhuje sa zmeniť bod 7 s cieľom aktualizovať vymedzenie pojmu v nadväznosti na liberalizáciu vnútroštátnej pravidelnej dopravy.

Navrhuje sa doplniť nové vymedzenie pojmov stanica a prevádzkovateľ stanice. Vymedzenie týchto pojmov je nevyhnutnou podmienkou úpravy prístupu k staniciam.

Navrhuje sa doplniť nové vymedzenie realizovateľnej alternatívy s cieľom objasniť, ktoré ďalšie stanice má prevádzkovateľ stanice oznámiť dopravcovi v prípade, že mu zamietne prístup k svojej vlastnej stanici.

### Článok 3a – Regulačný orgán

Navrhuje sa doplniť nový článok, v ktorom sa od členských štátov bude vyžadovať, aby vymenovali regulačný orgán nezávislý od akéhokoľvek iného subjektu verejného sektora. Cieľom tejto požiadavky je zabrániť prípadným konfliktom záujmov v prípade, že regulačný orgán uskutočňuje hospodársku analýzu, ktorej zámerom je určiť, či je ohrozená hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme, alebo keď koná ako odvolací orgán pre prístup k staniciam. Týmto vymenovaným orgánom môže byť nový alebo existujúci orgán. K tejto nezávislosti by mali prispievať aj stanovené postupy vymenúvania zamestnancov. Daný orgán by mal byť schopný získavať požadované informácie a presadzovať svoje rozhodnutia primeranými sankciami. A napokon, veľkosť regulačného orgánu v jednotlivých členských štátoch by mala zodpovedať objemu činností v oblasti osobnej cestnej dopravy v danom členskom štáte.

## Kapitola II – LICENCIA SPOLOČENSTVA A PRÍSTUP NA TRH

### Článok 5 – Prístup na trh

Z článku 5 ods. 3 sa navrhuje vypustiť piaty pododsek, keďže sa vychádza z toho, že požiadavka na oznámenie mien/obchodných názvov dopravcov a prípojov na trase príslušným orgánom už nemá význam a spôsobuje zbytočnú administratívnu záťaž.

### Článok 5a – Prístup k staniciam

Navrhuje sa doplniť nový článok, v ktorom sa bude vyžadovať, aby bol dopravcom udelený prístup k staniciam za spravodlivých, rovnocenných, nediskriminačných a transparentných podmienok na účely prevádzkovania pravidelnej dopravy. Podmienky prístupu k staniciam by sa mali zverejniť.

#### Článok 5b – Postup udeľovania prístupu k staniciam

Navrhuje sa doplniť nový článok, v ktorom sa stanoví postup získavania prístupu k staniciam. Žiadosti o prístup by sa mali zamietnuť len v prípade, že stanica nemá dostatočnú kapacitu. Rozhodnutia o žiadostiach o prístup by mali byť prijaté do dvoch mesiacov a mali by obsahovať primerané odôvodnenie. Dopravcovia by mali mať možnosť podať regulačnému orgánu odvolanie proti rozhodnutiam. Rozhodnutie regulačného orgánu by malo byť záväzné.

### Kapitola III – PRAVIDELNÁ DOPRAVA PODLIEHAJÚCA POVOLENIU

#### Článok 8 – Povoľovacie konanie pre medzinárodnú prepravu cestujúcich na vzdialenosť menej než 100 kilometrov vzdušnou čiarou

Článok 8 sa mení tak, aby sa v ňom stanovovalo povoľovacie konanie pre medzinárodnú pravidelnú dopravu cestujúcich na vzdialenosť menej než 100 kilometrov vzdušnou čiarou. Od povoľujúcich orgánov sa vyžaduje, aby sa usilovali o dohodu ostatných členských štátov, v ktorých cestujúci nastupujú, vystupujú a cez ktoré sa prepravujú na vzdialenosti menej než 100 kilometrov. Povolenia sa neudelia, iba ak je zamietnutie oprávnené na základe jasne vymedzených dôvodov. Ak príslušné orgány nedokážu dosiahnuť dohodu o povolení, záležitosť sa môže postúpiť Komisii. Komisia musí prijať rozhodnutie, ktoré bude platiť, až kým povoľujúci orgán neprijme svoje rozhodnutie.

#### Článok 8a – Povoľovacie konanie pre medzinárodnú prepravu cestujúcich na vzdialenosť 100 kilometrov a viac vzdušnou čiarou

Doplňa sa článok 8a s cieľom stanoviť postup udeľovania povolení pre medzinárodnú pravidelnú dopravu cestujúcich na vzdialenosť 100 kilometrov a viac vzdušnou čiarou. Odmietnutie novej dopravy nemožno odôvodniť tým, že ohrozuje hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme.

#### Článok 8b – Povoľovacie konanie pre vnútroštátnu pravidelnú dopravu

Navrhuje sa doplniť článok 8b s cieľom stanoviť povoľovacie konanie pre vnútroštátnu pravidelnú dopravu. Povolenie pre novú dopravu cestujúcich na vzdialenosť menej než 100 kilometrov vzdušnou čiarou možno zamietnuť, ak ohrozuje hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme. Vzhľadom na rozdiely v spôsobe organizácie rôznych druhov verejnej dopravy členských štátov na ich území a odlišné geografické podmienky členských štátov možno túto vzdialenosť zvýšiť na 120 kilometrov, ak nová navrhovaná doprava má obsluhovať miesto odchodu a miesto určenia, na ktorých je už doprava zabezpečená jednou alebo viacerými zmluvami o službách vo verejnom záujme.

#### Článok 8c – Rozhodnutia povoľujúcich orgánov

Navrhuje sa doplniť článok 8c, v ktorom sa vymedzujú rozhodnutia povoľovacích orgánov. Povoľujúce orgány podľa neho môžu udeľovať povolenia, udeľovať obmedzené povolenia alebo zamietajú povolenia. Vyžaduje sa, aby rozhodnutia o zamietnutí povolení alebo udelení obmedzených povolení boli odôvodnené. Stanovujú sa tu dôvody zamietnutia žiadosti.

## Článok 8d – Obmedzenie práva na prístup

Navrhuje sa doplniť článok 8d s cieľom stanoviť postup ochrany zmlúv o službách vo verejnom záujme. Členské štáty môžu zamietnuť žiadosti o povolenia len vtedy, ak ohrozujú hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme. Iba stanovené zainteresované strany môžu požiadať regulačný orgán o vykonanie hospodárskej analýzy. Regulačný orgán môže dospieť k záveru, že povolenie možno udeliť, možno udeliť povolenie za istých podmienok alebo možno povolenie zamietnuť. Závery regulačného orgánu by mali byť záväzné.

## Kapitola IV – OSOBITNÁ PRAVIDELNÁ DOPRAVA OSLOBODENÁ OD POVOLENIA

### Článok 12 – Kontrolné dokumenty

Navrhuje sa vypustiť článok 12 ods. 1 až 5 s cieľom zrušiť jazdný list ako kontrolný dokument príležitostnej dopravy. Mala by sa tak odstrániť zbytočná administratívna záťaž.

### Článok 13 – Miestne zázazdy

Navrhuje sa vypustiť článok 13, keďže miestne zázazdy sú podľa článku 15 liberalizované, a tento článok je teda zbytočný.

## Kapitola V – KABOTÁŽ

### Článok 15 – Povolená kabotáž

Navrhuje sa zmeniť tento článok tak, aby sa v ňom stanovovalo, že sa vypúšťa požiadavka, aby sa pravidelná doprava vykonávala ako súčasť medzinárodnej pravidelnej dopravy, ako aj zákaz kabotážnej dopravy v podobe pravidelnej dopravy vykonávanej nezávisle od pravidelnej dopravy. Miestne zázazdy sú povolenou kabotážnou dopravou a vzťahuje sa na ne pododsek b).

### Článok 17 – Kontrolné dokumenty pre kabotážnu dopravu

Navrhuje sa vypustiť článok 17, aby sa jazdné listy už nevyžadovali pre kabotážnu dopravu vo forme príležitostnej dopravy. Kontrolné dokumenty pre osobitnú pravidelnú dopravu sú uvedené v článku 12 ods. 6.

## Kapitola VI – KONTROLY A SANKCIE

### Článok 19 – Kontroly na cestách a v podnikoch

Navrhuje sa vymedziť v článku 19 ods. 2, že dopravcovia vykonávajúci kabotážnu prepravu v podobe pravidelnej dopravy musia povoliť vykonanie kontroly, keďže vykonávanie takejto dopravy bude povolené nezávisle od vykonávania medzinárodnej prepravy cestujúcich.

## Kapitola VII – VYKONÁVANIE

### Článok 28 – Predkladanie správ

Navrhuje sa stanoviť povinnosti predkladania správ, aby mala Komisia konzistentné a spoľahlivé informácie od všetkých členských štátov, ktoré by jej umožnili monitorovať a vyhodnocovať vykonávanie a účinnosť tohto právneho predpisu. V návrhu nového odseku 5

sa stanovuje, že Komisia do 5 rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia podá Európskemu parlamentu a Rade správu o tom, do akej miery nariadenie prispelo k lepšiemu fungovaniu trhu osobnej cestnej dopravy.

## Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,****ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1073/2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po predložení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>15</sup>,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>16</sup>,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Pri uplatňovaní nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009<sup>17</sup> sa zistilo, že prevádzkovatelia dopravy sa na národných trhoch stretávajú s prekážkami znemožňujúcimi rozvoj medzimestskej autokarovej dopravy. Osobná cestná doprava navyše nedrží krok s vyvíjajúcimi sa potrebami občanov z hľadiska dostupnosti a kvality a podiel udržateľných druhov dopravy je stále nízky. V dôsledku toho sú niektoré skupiny občanov znevýhodnené, pokiaľ ide o dostupnosť osobnej dopravy, a väčšia miera používania automobilov spôsobuje viac nehôd na cestách, vyššej emisie a väčšie dopravné zaťaženie.
- (2) Na zabezpečenie jednotného rámca pre medzimestskú prepravu cestujúcich pravidelnou autokarovou a autobusovou dopravou v celej Únii by sa nariadenie (ES) č. 1073/2009 malo vzťahovať na všetku pravidelnú medzimestskú prepravu. Rozsah pôsobnosti uvedeného nariadenia by sa teda mal rozšíriť.
- (3) V každom členskom štáte by sa mal vymenovať nezávislý a nestranný regulačný orgán s cieľom zaistiť riadne fungovanie trhu osobnej cestnej dopravy. Môže to byť orgán, ktorý je zodpovedný aj za iné regulované sektory, ako je napríklad železničná doprava, energetika či telekomunikácie.
- (4) Vykonávanie komerčnej pravidelnej dopravy by nemalo ohrozovať hospodársku rovnováhu existujúcich zmlúv o službách vo verejnom záujme. Práve preto by mal byť regulačný orgán schopný vykonávať objektívnu hospodársku analýzu.

<sup>15</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .<sup>16</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .<sup>17</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 561/2006 (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 88).

- (5) Pravidelná doprava vo forme kabotážnej prepravy by mala byť podmienená získaním licencie Spoločenstva. S cieľom umožniť účinnú kontrolu takejto dopravy zo strany orgánov presadzovania práva by sa mali objasniť pravidlá vydávania licencií Spoločenstva.
- (6) V záujme zaistenia spravodlivej hospodárskej súťaže na trhu by prevádzkovatelia pravidelnej dopravy mali mať práva prístupu k staniciam v Únii za spravodlivých, rovnocenných, nediskriminačných a transparentných podmienok. Odvolania proti rozhodnutiam o zamietnutí alebo obmedzení prístupu by sa mali podávať regulačnému orgánu.
- (7) Mali by sa prispôbiť niektoré pravidlá týkajúce sa povoločovacieho konania, pričom treba zachovať povolenia pre pravidelnú dopravu.
- (8) Povolenia pre vnútroštátnu aj medzinárodnú pravidelnú dopravu by mali podliehať povoločovaciemu konaniu. Povolenie by sa malo udeliť, pokiaľ neexistujú konkrétne dôvody na jeho zamietnutie, ktoré možno pripísať žiadateľovi, alebo pokiaľ daná doprava neohrozuje hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme. Mala by sa zaviesť hraničná vzdialenosť, aby sa zaistilo, že komerčná pravidelná doprava neohrozuje hospodársku rovnováhu existujúcich zmlúv o službách vo verejnom záujme. V prípade, že je na tratiach doprava už zabezpečená prostredníctvom jednej alebo viacerých zmlúv o službách vo verejnom záujme, táto hranica sa môže zvýšiť.
- (9) Dopravcovia, ktorí nie sú usadení v danom členskom štáte, by mali mať možnosť prevádzkovať vnútroštátnu pravidelnú dopravu za rovnakých podmienok ako dopravcovia, ktorí sú usadení v tomto členskom štáte.
- (10) Administratívne formálne požiadavky by sa mali čo najviac obmedziť bez toho, aby sa zrušili kontroly a sankcie, ktorými sa zaručuje správne uplatňovanie a účinné presadzovanie nariadenia (ES) č. 1073/2009. Jazdný list predstavuje zbytočnú administratívnu záťaž, a preto by sa mal zrušiť.
- (11) Miestne zájazdy sú povolenou kabotážnou prepravou a vzťahujú sa na ne všeobecné pravidlá kabotáže. Článok o miestnych zájazdoch by sa preto mal vypustiť.
- (12) Vzhľadom na dôležitosť účinného presadzovania nariadenia (ES) č. 1073/2009 by sa pravidlá pre kontroly na cestách a v podnikoch mali zmeniť tak, aby zahŕňali aj kabotážnu prepravu.
- (13) V rozsahu, v akom sa týmto nariadením harmonizujú pravidlá na národných trhoch týkajúce sa pravidelnej autokarovej a autobusovej dopravy a prístupu k staniciam, členské štáty nie sú schopné v dostatočnej miere dosiahnuť jeho ciele, a to podpora medzimestskej mobility a zvýšenie podielu udržateľných spôsobov osobnej dopravy. Únia preto môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie sledovaných cieľov.
- (14) S cieľom zohľadniť vývoj na trhu a technický pokrok by sa právomoci prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mali udeliť Komisii, aby mohla zmeniť prílohy I a II k nariadeniu (ES) č. 1073/2009 a aby mohla uvedené nariadenie doplniť o pravidlá týkajúce sa formátu osvedčení pre dopravu na vlastnú potrebu, formátu žiadostí o povolenie a samotných povolení, postup a kritériá, z ktorých treba vychádzať pri určení toho, či navrhovaná dopravná činnosť môže ohroziť hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme, a povinnosti

členských štátov, pokiaľ ide o prekladanie správ. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva<sup>18</sup>. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov by sa všetky dokumenty mali doručiť Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady by mali mať systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

(15) Nariadenie (ES) č. 1073/2009 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

**PRIJALI TOTO NARIADENIE:**

### *Článok 1*

Nariadenie (ES) č. 1073/2009 sa mení takto:

1. V článku 1 sa odsek 4 nahrádza takto:

„4. Toto nariadenie sa uplatňuje na vnútroštátnu osobnú cestnú dopravu v prenájme alebo za úhradu, ktorú vykonáva dopravca, ktorý nie je usadený v danom členskom štáte, ako sa stanovuje v kapitole V.“;

2. Článok 2 sa mení takto:

a) bod 2 sa nahrádza takto:

„2. ‚pravidelná doprava‘ je doprava, ktorou sa zabezpečuje preprava cestujúcich v presne určených v intervaloch po presne určených tratiach, pričom na trati buď nie sú medziľahlé zastávky alebo cestujúci nastupujú a vystupujú na vopred určených zastávkach;“;

b) bod 7 sa nahrádza takto:

„7. ‚kobotážna doprava‘ je vnútroštátna osobná cestná doprava v prenájme alebo za úhradu, ktorú vykonáva dopravca v hostiteľskom členskom štáte;“;

c) dopĺňajú sa tieto body 9 až 11:

„9. ‚stanica‘ je objekt s minimálnou plochou 600 m<sup>2</sup>, ktorý poskytuje parkovacie plochy používané autokarmi a autobusmi na vystupovanie a nastupovanie cestujúcich;

10. ‚prevádzkovateľ stanice‘ je subjekt zodpovedný za udeľovanie prístupu k stanici;

11. ‚realizovateľná alternatíva‘ je iná stanica, ktorá je pre dopravcu hospodársky prijateľná a ktorá mu umožňuje prevádzkovať príslušnú osobnú dopravu.“;

3. Pred kapitolu II sa vkladá tento článok 3a:

### *„Článok 3a*

#### **Regulačný orgán**

1. Každý členský štát vymenuje jeden vnútroštátny regulačný orgán pre sektor osobnej cestnej dopravy. Tento orgán musí byť nestranný a organizačne, funkčne, hierarchicky a pri prijímaní rozhodnutí právne oddelený a nezávislý od akéhokoľvek iného verejného alebo súkromného orgánu. Musí byť

<sup>18</sup> Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

nezávislý od akéhokoľvek príslušného orgánu, ktorý sa zúčastňuje na zadávaní zmluvy o službách vo verejnom záujme.

Regulačný orgán môže byť zodpovedný aj za iné regulované sektory.

2. Regulačný orgán pre sektor osobnej cestnej dopravy musí mať potrebnú organizačnú kapacitu z hľadiska ľudských aj iných zdrojov, ktoré musia zodpovedať dôležitosti daného sektora v dotknutom členskom štáte.

3. Regulačný orgán vykonáva tieto úlohy:

- a) uskutočňuje hospodárske analýzy na posúdenie toho, či nová navrhovaná doprava môže ohroziť hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme;
- b) zbiera a poskytuje informácie o prístupe k staniciam; a
- c) rozhoduje o odvolaniach proti rozhodnutiam prevádzkovateľov staníc.

4. Pri výkone svojich úloh môže regulačný orgán požadovať relevantné informácie od príslušných orgánov, prevádzkovateľov staníc, žiadateľov o povolenie a akejkoľvek tretej strany pôsobiacej na území dotknutého členského štátu.

Požadované informácie sa poskytnú v primeranej lehote stanovenej regulačným orgánom, ktorá nesmie prekročiť jeden mesiac. V odôvodnených prípadoch môže regulačný orgán predĺžiť lehotu na predloženie informácií najviac o dva týždne. Regulačný orgán musí byť schopný presadzovať žiadosti o informácie prostredníctvom účinných, primeraných a odrádzajúcich sankcií.

5. Členské štáty zabezpečia súdne preskúmanie rozhodnutí prijatých regulačným orgánom. Preskúmanie môže mať odkladný účinok len v prípade, keď bezprostredný účinok rozhodnutia regulačného orgánu môže spôsobiť odvolávajúcej sa strane nenahraditeľnú alebo zjavne neprimeranú škodu. Týmto ustanovením nie sú dotknuté právomoci súdu prerokúvajúceho odvolania, ktoré sú mu zverené ústavným právom dotknutého členského štátu.

6. Rozhodnutia regulačného orgánu sa zverejnia.“;

4. Článok 4 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Medzinárodná preprava osôb a kabotážna doprava autokarom a autobusom sa vykonáva na základe držby licencie Spoločenstva vydanéj príslušnými orgánmi členského štátu, v ktorom je dopravca usadený.“;

b) v odseku 2 sa tretí pododsek nahrádza takto:

„Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 26 prijímať delegované akty s cieľom meniť prílohy I a II na účely ich prispôsobenia technickému pokroku.“;

5. Článok 5 sa mení takto:

a) v odseku 3 sa vypúšťa piaty pododsek;

b) v odseku 5 sa tretí pododsek nahrádza takto:

„Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 26 prijímať delegované akty, ktorými sa stanovuje formát osvedčení.“;

6. Vkladá sa tento článok 5a:



## „Článok 5a

### **Prístup k staniciam**

1. Prevádzkovatelia staníc udelia dopravcom právo na prístup k staniciam na účely vykonávania pravidelnej dopravy vrátane všetkých objektov alebo služieb poskytovaných v danej stanici, a to za spravodlivých, rovnocenných, nediskriminačných a transparentných podmienok.

2. Prevádzkovatelia staníc sa usilujú vyhovieť všetkým požiadavkám na prístup s cieľom zaistiť optimálne využívanie staníc.

Žiadosti o prístup možno zamietnuť len na základe nedostatočnej kapacity.

V prípade, že prevádzkovateľ stanice zamietne žiadosť o prístup, poskytne informácie o realizovateľných alternatívach.

3. Prevádzkovatelia staníc musia zverejňovať aspoň tieto informácie v dvoch alebo viacerých úradných jazykoch Únie:

- a) zoznam všetkých poskytovaných služieb a ceny za tieto služby;
- b) pravidlá plánovaného pridelenia kapacity;
- c) aktuálny cestovný poriadok a pridelenie kapacity.

Tieto informácie sprístupňuje zadarmo v elektronickej podobe prevádzkovateľ stanice a regulačný orgán na vyžiadanie, prípadne na webových lokalitách, ak existujú.

Informácie sa podľa potreby aktualizujú a menia.“;

7. Vkladá sa tento článok 5b:

## „Článok 5b

### **Postup udeľovania prístupu k staniciam**

1. Dopravca, ktorý má záujem o prístup k stanici, predloží žiadosť prevádzkovateľovi stanice.

2. Ak prístup nemožno poskytnúť v súlade so žiadosťou, prevádzkovateľ stanice začne konzultácie so všetkými zainteresovanými dopravcami s cieľom vyhovieť žiadosti.

3. Prevádzkovateľ stanice rozhodne o žiadosti o prístup k stanici do dvoch mesiacov od dátumu predloženia žiadosti dopravcom. V rozhodnutiach o prístupe sa uvádzajú dôvody, z ktorých sa vychádzalo.

4. Žiadatelia sa môžu proti rozhodnutiam prevádzkovateľov staníc odvolať. Odvolania sa podávajú regulačnému orgánu.

5. Keď regulačný orgán prerokúva odvolanie proti rozhodnutiu prevádzkovateľa stanice, odôvodnené rozhodnutie prijme v rámci pevne stanovenej lehoty, v každom prípade však do troch týždňov od získania všetkých relevantných informácií.

Rozhodnutie regulačného orgánu o odvolaní je záväzné. Regulačný orgán musí byť schopný presadzovať svoje rozhodnutia prostredníctvom sankcií, ktoré sú účinné, primerané a odrádzajúce.

Rozhodnutie môže byť podrobené iba súdnemu preskúmaniu.“;

7. Článok 6 sa mení takto:
- a) v odseku 1 sa prvá veta prvého pododseku nahrádza takto:  
„Povolenia sa vydávajú v papierovej alebo elektronickej forme na meno dopravcu a sú neprenosné na iné osoby.“;
- b) odsek 4 sa nahrádza takto:  
„4. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 26 prijímať delegované akty, ktorými sa stanovuje formát povolení.“;
8. Článok 7 sa mení takto:
- a) odseky 1 a 2 sa nahrádzajú takto:  
„1. Žiadosti o povolenie na vykonávanie pravidelnej dopravy sa predkladajú povoľujúcemu orgánu v papierovej alebo elektronickej forme.  
2. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 26 prijímať delegované akty, ktorými sa stanovuje formát žiadostí.“;
9. Článok 8 sa nahrádza takto:

*„Článok 8*

**Povoľovacie konanie pre medzinárodnú prepravu cestujúcich na vzdialenosť menej než 100 kilometrov vzdušnou čiarou**

1. Povolenia sa vydávajú na základe súhlasu príslušných orgánov všetkých členských štátov, na ktorých území cestujúci nastupujú alebo vystupujú a prepravujú sa na vzdialenosti menej než 100 kilometrov vzdušnou čiarou. Povoľujúci orgán zašle takýmto príslušným orgánom kópiu žiadosti spolu s kópiami inej relevantnej dokumentácie do dvoch týždňov od prijatia žiadosti spolu so žiadosťou o ich súhlas. Povoľujúci orgán zároveň zašle tieto dokumenty na informačné účely príslušným orgánom iných členských štátov, cez ktorých územie trať prechádza.
2. Príslušné orgány členských štátov, ktoré dostali žiadosť o súhlas, oznámia povoľujúcemu orgánu svoje rozhodnutie do troch mesiacov. Táto lehota sa počíta od dátumu doručenia žiadosti o súhlas, ktorý sa preukazuje potvrdením o prijatí žiadosti. Ak príslušné orgány členských štátov, ktoré dostali žiadosť o súhlas, nesúhlasia, musia uviesť dôvody.  
Ak príslušné orgány členských štátov, ktoré dostali žiadosť o súhlas, neodpovedia v lehote stanovenej v prvom pododseku, považuje sa to za ich súhlas.
3. Povoľujúci orgán rozhodne o žiadosti do štyroch mesiacov od dátumu predloženia žiadosti zo strany dopravcu.
4. Povolenie sa udelí, pokiaľ zamietnutie nemožno odôvodniť na základe jedného alebo viacerých dôvodov uvedených v článku 8c ods. 2 písm. a) až d).
5. Ak jeden z príslušných orgánov nesúhlasí s povolením, vec môže byť postúpená Komisii, a to do dvoch mesiacov od prijatia jeho odpovede.
6. Po konzultácii s členskými štátmi, ktorých príslušné orgány nesúhlasili, Komisia prijme rozhodnutie do štyroch mesiacov od prijatia oznámenia povoľujúceho orgánu. Toto rozhodnutie nadobudne účinnosť 30 dní odo dňa jeho oznámenia dotknutým členským štátom.

7. Rozhodnutie Komisie platí, kým členské štáty nedosiahnu dohodu a povoľujúci orgán neprijme rozhodnutie o žiadosti.“

10. Vkladajú sa tieto články 8a až 8d:

*„Článok 8a*

**Povoľovacie konanie pre medzinárodnú prepravu cestujúcich na vzdialenosť  
100 kilometrov a viac vzdušnou čiarou**

1. Povoľujúci orgán rozhodne o žiadosti do dvoch mesiacov od dátumu predloženia žiadosti dopravcom.
2. Povolenie sa udelí, pokiaľ zamietnutie nemožno odôvodniť na základe jedného alebo viacerých dôvodov uvedených v článku 8c ods. 2 písm. a) až c).
3. Povoľujúci orgán zašle príslušným orgánom všetkých členských štátov, na ktorých území cestujúci nastupujú alebo vystupujú, ako aj príslušným orgánom členských štátov, cez ktorých územie sa uskutočňuje preprava bez nastupovania alebo vystupovania cestujúcich, na informačné účely kópiu žiadosti spolu s kópiami akejkoľvek inej relevantnej dokumentácie a svoj posudok.

*Článok 8b*

**Povoľovacie konanie pre vnútroštátnu pravidelnú dopravu**

1. Povoľujúci orgán rozhodne o žiadosti do dvoch mesiacov od dátumu predloženia žiadosti dopravcom. Lehota sa môže predĺžiť na štyri mesiace v prípade, že je potrebná analýza v súlade s článkom 8c ods. 2 písm. d).
2. Povolenia na vnútroštátnu pravidelnú dopravu sa udelia, pokiaľ zamietnutie nie je možné odôvodniť na základe jedného alebo viacerých dôvodov uvedených v článku 8c ods. 2 písm. a) až c), a ak sa v rámci danej dopravy prepravujú cestujúci na vzdialenosť menej než 100 kilometrov vzdušnou čiarou, v článku 8c ods. 2) písm. d).
3. Vzdialenosť uvedená v odseku 2 sa môže zvýšiť na 120 kilometrov, ak pravidelná doprava, ktorá sa má začať vykonávať, bude obsluhovať miesto odchodu a miesto určenia, na ktorých je už doprava zabezpečená jednou alebo viacerými zmluvami o službách vo verejnom záujme.

*Článok 8c*

**Rozhodnutia povoľujúcich orgánov**

1. V súlade s postupmi stanovenými v článku 8, 8a alebo 8b povoľujúci orgán udelí povolenie, udelí povolenie s výhradami alebo žiadosť zamietne. Povoľujúci orgán oznámi svoje rozhodnutie všetkým príslušným orgánom uvedeným v článku 8 ods. 1.
2. V rozhodnutiach o zamietnutí žiadosti alebo o udelení povolenia s výhradami sa uvedú dôvody, z ktorých sa vychádzalo.  
Povolenie sa udelí, pokiaľ zamietnutie nemožno odôvodniť na základe jedného alebo viacerých z týchto dôvodov:  
a) žiadateľ nie je schopný zabezpečiť dopravu, ktorá je predmetom žiadosti, s vybavením, ktoré má priamo k dispozícii;

- b) žiadateľ nesplnil požiadavky vnútroštátnych alebo medzinárodných právnych predpisov pre cestnú dopravu, a najmä podmienky a požiadavky týkajúce sa povolení na medzinárodnú osobnú cestnú dopravu, alebo sa dopustil závažných porušení právnych predpisov Únie v oblasti cestnej dopravy, najmä s ohľadom na pravidlá uplatniteľné na vozidlá a čas jazdy a odpočinku pre vodičov;
- c) v prípade žiadosti o obnovenie povolenia neboli splnené podmienky povolenia;
- d) regulačný orgán na základe objektívnej hospodárskej analýzy určil, že touto dopravou by sa ohrozila hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme.

Povoľujúce orgány nesmú zamietnuť žiadosť len na základe toho, že dopravca ponúka nižšie ceny ako iní cestní dopravcovia, ani na základe toho, že danú linku už prevádzkujú iní cestní dopravcovia.

3. Členské štáty musia zabezpečiť, aby rozhodnutia, ktoré prijíma povoľujúci orgán, podliehali súdnemu preskúmaniu. Toto preskúmanie môže mať odkladný účinok, len ak bezprostredný účinok rozhodnutia povoľujúceho orgánu môže spôsobiť odvolávajúcej sa strane nenahraditeľnú alebo zjavne neprímeranú škodu. Týmto ustanovením nie sú dotknuté právomoci súdu prerokúvajúceho odvolania, ktoré sú mu zverené ústavným právom dotknutého členského štátu.

#### *Článok 8d*

#### **Obmedzenie práva na prístup**

1. Členské štáty môžu obmedziť právo na prístup na medzinárodný a vnútroštátny trh pravidelnej dopravy, ak navrhovaná pravidelná doprava prepravuje cestujúcich na vzdialenosti menej než 100 kilometrov vzdušnou čiarou a ak by táto doprava ohrozila hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme.

2. Príslušné orgány, ktoré udelili verejnú zákazku na poskytnutie služby, alebo prevádzkovatelia služby vo verejnom záujme vykonávajúci verejnú zákazku na poskytnutie služby môžu požiadať regulačný orgán, aby vykonal analýzu, či dôjde k ohrozeniu hospodárskej rovnováhy zmluvy o službách vo verejnom záujme.

Regulačný orgán túto žiadosť preskúma a rozhodne, či hospodársku analýzu vykoná. Svoje rozhodnutie potom oznámi zainteresovaným stranám.

3. Keď regulačný orgán vykoná hospodársku analýzu, oznámi jej výsledky a svoj záver zainteresovaným stranám do šiestich týždňov po doručení všetkých relevantných informácií. Regulačný orgán môže dospieť k záveru, že povolenie sa má udeliť, že povolenie sa má udeliť za istých podmienok alebo že povolenie sa má zamietnuť.

Záver regulačného orgánu sú pre povoľujúce orgány záväzné.

4. Príslušné orgány a prevádzkovatelia služby vo verejnom záujme poskytnú regulačnému orgánu potrebné informácie na účely odsekov 2 a 3.

5. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 26 prijímať delegované akty stanovujúce postup a kritériá, podľa ktorých sa má postupovať pri uplatňovaní tohto článku.“;
11. V článku 9 sa prvý odsek nahrádza takto:  
„Články 8, 8a, 8b a 8c sa uplatnia primerane v prípade žiadostí o obnovenie povolení alebo o zmenu podmienok, za ktorých sa musí vykonávať doprava podliehajúca povoleniu.“;
12. Názov kapitoly IV sa nahrádza takto:  
„OSOBITNÁ PRAVIDELNÁ DOPRAVA OSLOBODENÁ OD POVOLENIA“
13. V článku 12 sa vypúšťajú odseky 1 až 5;
14. Článok 13 sa vypúšťa;
15. Článok 15 sa nahrádza takto:

*„Článok 15*

**Povolená kabotáž**

Kabotáž je povolená pre túto dopravu:

- a) osobitnú pravidelnú dopravu vykonávanú dočasne za predpokladu, že sa uskutočňuje na základe zmluvy medzi organizátorom a dopravcom;
  - b) príležitostnú dopravu vykonávanú dočasne;
  - c) pravidelnú dopravu vykonávanú v súlade s týmto nariadením.“;
16. Článok 17 sa vypúšťa;
17. V článku 19 ods. 2 sa prvá veta nahrádza takto:  
„2. Dopravcovia prevádzkujúci kabotáž alebo medzinárodnú prepravu cestujúcich autokarom a autobusom umožnia vykonanie všetkých kontrol zameraných na zabezpečenie správneho vykonávania dopravy, najmä pokiaľ ide o čas jazdy a odpočinku.“;
18. Článok 20 sa nahrádza takto:

*„Článok 20*

**Vzájomná pomoc**

1. Členské štáty si navzájom pomáhajú pri zabezpečovaní uplatňovania a monitorovania tohto nariadenia. Vymieňajú si informácie prostredníctvom vnútroštátnych kontaktných miest ustanovených podľa článku 18 nariadenia (ES) č. 1071/2009.
  2. Regulačné orgány spolupracujú pri vykonávaní hospodárskych analýz toho, či by navrhovaná pravidelná doprava ohrozila zmluvu o službách vo verejnom záujme na medzinárodné prevádzkovanie verejnej dopravy. Povoľujúci orgán sa radí s regulačnými orgánmi všetkých ostatných členských štátov, cez ktorých územie prechádza príslušná medzinárodná pravidelná doprava, a ak je to potrebné, vyžiada sa od nich všetky potrebné informácie ešte pred prijatím rozhodnutia.“;
19. Článok 26 sa nahrádza takto:

*„Článok 26*

## Výkon delegovanej právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
  2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 4 ods. 2, článku 5 ods. 5, článku 6 ods. 4, článku 7 ods. 2, článku 8d ods. 5 a článku 28 ods. 3 sa Komisii udeľuje na neurčito od [dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].
  3. Európsky parlament alebo Rada môžu delegovanie právomocí uvedených v článku 4 ods. 2, článku 5 ods. 5, článku 6 ods. 4, článku 7 ods. 2, článku 8d ods. 5 a článku 28 ods. 3 kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
  4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016.
  5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
  6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 4 ods. 2, článku 5 ods. 5, článku 6 ods. 4, článku 7 ods. 2, článku 8d ods. 5 a článku 28 ods. 3 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.“;
20. Článok 28 sa nahrádza takto:

### „Článok 28

#### **Predkladanie správ**

1. Členské štáty každý rok vždy najneskôr do 31. januára a po prvýkrát do 31. januára [*... prvý január po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia*] oznamujú Komisii počet povolení pravidelnej dopravy, ktoré boli vydané v predchádzajúcom roku, a celkový počet povolení pravidelnej dopravy, ktoré sú platné k 31. decembru daného roka. Uvedené informácie sa poskytujú samostatne za každý cieľový členský štát pravidelnej dopravy. Členské štáty oznamujú Komisii aj údaje o kabotáži, ktorú vo forme osobitnej pravidelnej dopravy a príležitostnej dopravy vykonali počas predchádzajúceho roka dopravcovia, ktorí sú usadení v danom členskom štáte.
2. Príslušné orgány v hostiteľskom členskom štáte každý rok vždy najneskôr do 31. januára a po prvýkrát do 31. januára [*... prvý január po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia*] oznamujú Komisii štatistické údaje o počte vydaných povolení na vykonávanie kabotážnej dopravy vo forme

pravidelnej dopravy uvedenej v článku 15 písm. c) počas predchádzajúceho roka.

3. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 26 prijímať delegované akty, ktorými sa stanoví formát tabuľky, ktorá sa použije na oznamovanie štatistických údajov podľa odsekov 1 a 2, a údaje, ktoré sa majú poskytovať.

4. Členské štáty každý rok vždy najneskôr do 31. januára a po prvýkrát do 31. januára [... prvý január po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia] informujú Komisiu o počte dopravcov, ktorí sú k 31. decembru predchádzajúceho roka držiteľmi licencie Spoločenstva, a o počte osvedčených kópií zodpovedajúcich počtu vozidiel, ktoré sú k uvedenému dňu v prevádzke.

5. Komisia do [vložiť dátum vypočítaný ako 5 rokov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia] predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tohto nariadenia. Táto správa musí obsahovať informácie o tom, v akom rozsahu toto nariadenie prispelo k lepšiemu fungovaniu trhu osobnej cestnej dopravy.“

## Článok 2

### Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od [XX].

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

*Za Európsky parlament  
predseda*

*Za Radu  
predseda*