



EVROPSKÁ  
KOMISE

V Bruselu dne 30.1.2013  
COM(2013) 28 final

2013/0028 (COD)

Návrh

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**

**kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici**

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2013) 10 final}

{SWD(2013) 11 final}

## DŮVODOVÁ ZPRÁVA

### 1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

V bílé knize o dopravní politice, která byla přijata 28. března 2011<sup>1</sup>, Komise představila svou vizi jednotného evropského železničního prostoru s vnitřním železničním trhem, na kterém mohou evropské železniční podniky poskytovat služby bez zbytečných technických a správních překážek.

Několik politických iniciativ uznalo potenciál železniční infrastruktury jako páteře vnitřního trhu a hnací síly udržitelného růstu. Závěry Evropské rady z ledna 2012 zdůraznily význam rozvinutí růstového potenciálu plně integrovaného jednotného trhu, včetně opatření týkajících se síťových odvětví. Sdělení Komise o akcích pro stabilitu, růst a zaměstnanost přijaté 30. května 2012 vyzdvihlo význam dalšího snížení regulační zátěže a překážek vstupu do železničního odvětví. Rovněž sdělení Komise o posílení správy jednotného trhu<sup>2</sup> přijaté 6. června 2012 zdůraznilo význam odvětví dopravy.

V posledním desetiletí bylo cílem tří legislativních „železničních balíčků“ otevření vnitrostátních trhů a zvýšení konkurenceschopnosti a interoperability železnic na úrovni EU. Nařízení č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, vyhlášené v prosinci 2007, sice stanovilo rámec pro uzavírání smluv o veřejných službách a kompenzaci za závazky veřejné služby, avšak nikoli společný přístup k uzavírání smluv o přepravě cestujících po železnici. I přes nové právní předpisy EU zůstává podíl železniční dopravy na celkové dopravě v rámci EU skromný.

#### 1.2 Problémy, které je třeba řešit

Zúčastněné strany se domnívají, že podle stávajícího právního rámce nedosahují služby v přepravě cestujících po železnici uspokojivých výsledků, pokud jde o kvalitu služeb a provozní účinnost. Podle průzkumu Eurobarometru nebylo v roce 2012 s vnitrostátními a regionálními železničními systémy své země spokojeno 54 % respondentů. V rámci spotřebitelského srovnávacího přehledu za rok 2011<sup>3</sup> dosáhla celková spokojenost cestujících na železnici hodnoty 6,7 z 10, což je hluboko pod hodnocením většiny spotřebitelského zboží a služeb. Železniční přepravní služby dosahují u spotřebitelů nižšího hodnocení než všechny ostatní druhy dopravy (zejména městská doprava a letecké společnosti dosáhly lepších výsledků) a řadí se mezi trhy služeb na 27. místo z 30. Mezi nejvýkonnějšími a nejméně výkonnými systémy železniční dopravy existují velké rozdíly v provozní účinnosti. Tyto rozdíly odrážejí výrazně odlišné přístupy k užívání majetku, jako jsou kolejová vozidla a infrastruktura, jakož i k produktivitě práce. Tyto rozdíly v provozní účinnosti vedou ve srovnání s ostatními hospodářskými odvětvími (odhlédneme-li od financování infrastruktury) ke zvýšené potřebě veřejného financování, neboť mnoho železničních podniků je ztrátových.

Zlepšení kvality služeb a provozní účinnosti železničních podniků stojí v cestě řada překážek. Ty v první řadě souvisejí s přístupem na trh služeb vnitrostátní přepravy cestujících a s chybějícím konkurenčním tlakem. V mnoha členských státech je tento trh pro konkurenci uzavřen, což nejenže omezuje růst, ale vytváří rozdíly mezi členskými státy, které své trhy otevřely, a mezi těmi, které tak neučinily. Odlišné přístupy členských států k otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici brání vzniku skutečného vnitřního trhu služeb přepravy cestujících po železnici.

<sup>1</sup> Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje; KOM(2011) 144.

<sup>2</sup> Lepší správa pro jednotný trh; COM(2012) 259.

<sup>3</sup> [http://ec.europa.eu/consumers/consumer\\_research/cms\\_en.htm](http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research/cms_en.htm).

Velká většina služeb vnitrostátní přepravy cestujících však není poskytována na obchodním základě, a je proto provozována v rámci smluv o veřejných službách. Vzhledem k tomu, že pro uzavírání těchto smluv neplatí žádná společná pravidla EU, zavedly některé členské státy pro tyto smlouvy nabídková řízení, zatímco jiné je uzavírají přímo. Tato směsice regulačních systémů v EU ztěžuje železničním podnikům plné využití potenciálu působení na vnitřním trhu. Tento balíček právních předpisů se proto také zabývá hospodářskou soutěží v oblasti smluv o veřejných službách, překážkami hospodářské soutěže, jako je dostupnost vhodných kolejových vozidel pro potenciální účastníky nabídkových řízení na tyto smlouvy, a nediskriminačním přístupem k informačním systémům a integrovaným systémům prodeje přepravních dokladů tam, kde cestujícím přinášejí výhody.

### 1.3 Obecné cíle

Hlavním cílem dopravní politiky Evropské unie je vytvořit vnitřní trh dopravy, který přispěje k vysoké konkurenceschopnosti a harmonickému, vyváženému a udržitelnému rozvoji hospodářské činnosti. Bílá kniha o dopravě z roku 2011 uvádí, že většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici. Tento „modální posun“ by přispěl k 20% snížení emisí skleníkových plynů, které je stanoveno v rámci agendy Evropa 2020 – strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění<sup>4</sup>. Bílá kniha dospěla k závěru, že bez odpovídající železniční infrastruktury a inteligentnějšího přístupu k jejímu využívání nebude v oblasti dopravy možná žádná zásadní změna.

Celkovým cílem tohoto návrhu, který je součástí čtvrtého železničního balíčku, je zlepšit kvalitu služeb v přepravě cestujících po železnici a zvýšit jejich provozní účinnost, čímž dojde ke zvýšení konkurenceschopnosti a atraktivity železniční dopravy ve srovnání s jinými druhy dopravy, jakož i k dalšímu rozvoji jednotného evropského železničního prostoru.

### 1.4 Specifické cíle

Tento návrh obsahuje společná pravidla pro uzavírání smluv o veřejných službách v oblasti přepravy cestujících po železnici a doprovodná opatření na zvýšení úspěšnosti nabídkových řízení.

Cílem povinných nabídkových řízení na smlouvy o veřejných službách je zintenzivnit konkurenční tlak na vnitrostátní trhy železniční dopravy, aby se zvýšilo množství a kvalita služeb pro cestující. Nabídkové řízení na smlouvy o železničních službách může také zajistit lepší efektivnost nákladů vynaložených na veřejnou dopravu. Společná pravidla pro uzavírání smluv přispívají k vytváření jednotnějších obchodních podmínek pro železniční podniky. Tyto návrhy je třeba vnímat v souvislosti s navrhovanými změnami směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepracované znění)<sup>5</sup>, které pro železniční podniky zavádějí práva otevřeného přístupu a posilují ustanovení o nediskriminačním přístupu k železniční infrastruktuře.

## 2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

S cílem podpořit Komisi při posuzování dopadů byl o přípravu podpůrné studie a provedení cílené konzultace požádán externí poradce. Studie byla zahájena v prosinci 2011 a závěrečná zpráva byla předložena v září 2012.

<sup>4</sup> Sdělení Komise: Evropa 2020 – Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění, KOM(2010) 2020.

<sup>5</sup> Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32.

Ke shromáždění stanovisek zúčastněných stran byla místo otevřené konzultace upřednostněna široká kombinace metod cílené konzultace. Mezi 1. březnem a 16. dubnem 2012 byly 427 zúčastněným stranám působícím v železniční dopravě (železničním podnikům, provozovatelům infrastruktury, ministerstvům v oblasti veřejné dopravy, bezpečnostním orgánům, ministerstvům, profesním organizacím, organizacím pracovníků atd.) zaslány dotazníky šité na míru. Názory cestujících byly shromážděny v rámci průzkumu Eurobarometru, kterého se zúčastnilo 25 000 respondentů rovnoměrně zastupujících 25 členských států, které mají k dispozici železnice. K získání stanovisek místních a regionálních orgánů byla využita síť Výboru regionů.

Konzultace doplnilo 29. května 2012 slyšení zúčastněných stran (přibližně 85 účastníků), konference (přibližně 420 účastníků) konaná 24. září 2012 a rozhovory s konkrétními zúčastněnými stranami v průběhu roku 2012. Pracovníci Komise se setkali se zástupci Společenství evropských železnic (jako zástupcem železničních podniků), sdružení evropských provozovatelů osobní dopravy, Evropské federace pracovníků v dopravě, Evropské federace cestujících, sdružení provozovatelů evropské železniční infrastruktury a UITP (Mezinárodní sdružení veřejné dopravy). Ve Francii, v Německu, Nizozemsku, Polsku, ve Švédsku a Spojeném království byla rovněž zorganizována zvláštní zasedání se zúčastněnými stranami.

Většina respondentů (60 %) souhlasila s tím, že dodatečná nová práva otevřeného přístupu, povinná nabídková řízení nebo jejich kombinace by mohly stimulovat integraci trhu. Pokud jde o vnitrostátní železniční přepravu cestujících, vyslovilo se nejvíce respondentů pro otevřený přístup na základě testu hospodářské vyváženosti, který posoudí jeho možný dopad na životaschopnost smluv o veřejných službách (55 % respondentů). Stávající úprava byla vnímána velmi negativně (pouze 20 % podpory). Zástupci zaměstnanců očekávají, že jakékoli otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici povede ke zhoršení pracovních podmínek a zvýšení počtu stávek.

Pokud jde o povinná nabídková řízení, upřednostňovalo 45 % respondentů flexibilní možnosti podobné vyjednávacímu řízení při zadávání veřejných zakázek a přechodná období pro postupné vypsání nabídkových řízení na všechny smlouvy o veřejných službách (80 % respondentů).

Většina respondentů (60 %) se shodla na tom, že vytvoření leasingových společností pro kolejová vozidla by napomohlo zlepšení přístupu ke kolejovým vozidlům, a velká většina (75 %) se vyslovila pro plný přístup k technickým informacím poskytovaným provozovatelem infrastruktury. Pokud jde o integrovaný prodej přepravních dokladů, byla spíše než povinná opatření na úrovni EU nebo členských států upřednostňována nezávazná ustanovení nebo zmocňovací doložky umožňující dobrovolné dohody.

Dne 26. března a 19. června byl konzultován výbor pro sociální dialog v odvětví železniční dopravy, a to zejména s ohledem na jednotlivé možnosti a posouzení jejich sociálního dopadu.

Komise na základě výše uvedené externí studie a závěrů konzultací provedla kvalitativní a kvantitativní posouzení dopadů různých možností modernizace stávajícího regulačního rámce.

Z posouzení dopadů vyplynulo, že s ohledem na ekonomické, environmentální a sociální dopady by nejlepších výsledků dosáhla kombinace následujících opatření, která by od roku 2019 do roku 2035 vytvořila čistou současnou hodnotu ve výši 21 až 29 miliard EUR:

- široce definovaná práva otevřeného přístupu podléhající testu jejich dopadu na hospodářskou vyváženost smluv o veřejných službách,
- smlouvy o veřejných službách udělené za konkurenčních podmínek,

- dobrovolné vnitrostátní integrované systémy prodeje přepravních dokladů a
- povinnost členských států zajistit železničním podnikům, které se chtějí účastnit veřejného nabídkového řízení, nediskriminační přístup k vhodným kolejovým vozidlům.

### 3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

#### 3.1 Definice příslušného místního orgánu (čl. 2 písm. c))

Tato změna zvyšuje právní jistotu upřesněním, že „příslušný místní orgán“ pokrývá městské aglomerace nebo venkovské oblasti, a nikoli velké části vnitrostátního území.

#### 3.2 Vymezení toho, jak příslušné orgány definují závazky veřejné služby a územní působnost smluv o veřejných službách (čl. 2 písm. e) a nový článek 2a)

Tento článek stanoví flexibilní, avšak formalizovaný a transparentní postup pro vymezení závazků veřejné služby a územní působnosti smluv o veřejných službách, pokud se příslušné orgány domnívají, že na území, pro které jsou příslušné, je nezbytný veřejný zásah k dosažení politicky žádoucí úrovně mobility. Od příslušných orgánů vyžaduje, aby vypracovaly plány veřejné dopravy, ve kterých vymezí cíle politiky veřejné přepravy cestujících, jakož i nabídkové a výkonnostní modely veřejné přepravy cestujících. Rovněž vyžaduje, aby příslušné orgány v zájmu dosažení cílů vymezených v plánech veřejné dopravy odůvodnily druh a rozsah závazků veřejné služby, které mají v úmyslu uložit provozovatelům veřejné dopravy, a působnost smlouvy o veřejných službách. Musí uplatnit kritéria založená na obecných zásadách Smlouvy, jako je vhodnost, nezbytnost a proporcionalita, jakož i ekonomická kritéria, jako je nákladová efektivnost a finanční udržitelnost. Tento článek také vyžaduje, aby příslušné orgány zajistily vhodné konzultace se zúčastněnými stranami, např. s organizacemi cestujících a zaměstnanců a s provozovateli přepravy. V případě železniční dopravy je nezbytné, aby nezávislé regulační subjekty v oblasti železniční dopravy zajistily právní přezkum postupu. Kromě toho flexibilním způsobem stanoví prahovou hodnotu pro maximální objem železniční přepravy cestujících v rámci každé smlouvy o veřejných službách, aby byla při zohlednění různé velikosti a správní struktury trhů železniční přepravy cestujících v členských státech zajištěna účinná hospodářská soutěž.

#### 3.3 Poskytnutí provozních, technických a finančních informací o přepravě cestujících, na kterou se vztahuje smlouva o veřejných službách, jež má být předmětem nabídkového řízení (čl. 4 odst. 6 a nový čl. 4 odst. 8)

Toto nové ustanovení v čl. 4 odst. 8 ukládá příslušným orgánům, aby potenciálním účastníkům nabídkového řízení na smlouvu o veřejných službách poskytly určité provozní, technické a finanční údaje, aby účastníci na základě dobré informovanosti mohli učinit nabídku, čímž dojde k posílení hospodářské soutěže. Změna čl. 4 odst. 6 ujasňuje, že příslušné orgány musí v nabídkové dokumentaci jasně uvést, zda vyžadují, aby provozovatelé veřejných služeb splňovali sociální normy nebo kritéria.

#### 3.4 Horní hranice pro přímé uzavírání smluv na malé objemy a přímé uzavírání smluv s malými nebo středními podniky (čl. 5 odst. 4)

Toto ustanovení zavádí konkrétní horní hranice pro hodnotu přímého uzavírání smluv na malé objemy železniční dopravy. Stávající hranice se orientují na autobusovou dopravu a druhy drážní dopravy jiné než železniční. Navrhovaná hranice pro železniční dopravu je založena na logice, podle které se přímé uzavření smlouvy povolí v případě, že by náklady na organizaci nabídkového řízení přesáhly očekávané přínosy. Odpovídající hranice vyjádřená ve vlakových kilometrech odráží průměrné jednotkové náklady na poskytování železniční dopravy.

### 3.5 Povinné nabídkové řízení na smlouvy v železniční dopravě (čl. 5 odst. 6 a článek 4)

Zrušení čl. 5 odst. 6 odebrává příslušným orgánům možnost rozhodnout se, zda uzavřít smlouvu o veřejných službách v železniční dopravě přímo nebo na základě nabídkového řízení. Obecné pravidlo nabídkového řízení se bude vztahovat rovněž na železniční dopravu.

### 3.6 Omezení uzavírání smluv (nový čl. 5 odst. 6)

Toto ustanovení v zájmu posílení hospodářské soutěže po zavedení nabídkového řízení na smlouvy v železniční dopravě umožňuje, aby příslušné orgány rozhodly, že smlouvy na přepravu cestujících po železnici, jež se vztahují na části stejné sítě nebo soubor tras, budou uzavřeny s různými železničními podniky. Za tímto účelem mohou příslušné orgány rozhodnout o omezení počtu smluv, které mají být po uskutečnění nabídkového řízení uzavřeny s tímž železničním podnikem.

### 3.7 Přístup k železničním kolejovým vozidlům (nový článek 5a a nový článek 9a)

Zavedení povinnosti pro členské státy, která spočívá v zajištění účinného a nediskriminačního přístupu k vhodným železničním kolejovým vozidlům pro provozovatele, kteří chtějí poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících po železnici, odstraňuje velkou překážku účinné hospodářské soutěže v oblasti smluv o veřejných službách. V členských státech, které nemají řádně fungující trhy leasingu železničních kolejových vozidel, je na příslušných orgánech, aby s cílem otevřít trh přijaly opatření k zajištění přístupu ke kolejovým vozidlům. Jelikož se však situace a potřeby mohou v každé zemi lišit, ponechává nové ustanovení příslušným orgánům široký prostor pro výběr nejvhodnějších způsobů k dosažení tohoto cíle a zároveň uvádí nejčastěji používaná opatření. Podrobnosti postupu a opatření k zajištění přístupu ke kolejovým vozidlům budou vymezeny v prováděcích aktech na základě přezkumného postupu podle článku 9a tohoto nařízení.

### 3.8 Zveřejnění určitých informací o smlouvách o veřejných službách (čl. 7 odst. 1 a 2)

Toto ustanovení ukládá příslušným orgánům, aby do svých každoročních zpráv o závazcích veřejné služby, jakož i do oznámení předběžných informací o plánovaných nabídkových řízeních zahrnuly informace o datu zahájení a době trvání smluv o veřejných službách. Tyto dodatečné informace a povinnost členských států usnadnit přístup ke každoročním zprávám zveřejňovaným příslušnými orgány zvýší transparentnost, pokud jde o uzavřené smlouvy o veřejných službách a pravděpodobné nové smlouvy, což provozovatelům dopravy pomůže připravit se na budoucí nabídková řízení.

### 3.9 Přejícné období platné pro nabídkové řízení (čl. 8 odst. 2)

Toto ustanovení jasně uvádí, že desetileté přejícné období do 2. prosince 2019 se vztahuje pouze na čl. 5 odst. 3 týkající se povinnosti příslušných orgánů organizovat nabídkové řízení. Všechna ostatní ustanovení článku 5 (týkající se např. možnosti uzavřít smlouvu přímo s vnitřním provozovatelem, smlouvu na malý objem nebo jako mimořádné opatření a právního přezkumu rozhodnutí o uzavření smlouvy) jsou platná okamžitě.

### 3.10 Přejícné období pro stávající smlouvy v přepravě po železnici (nový čl. 8 odst. 2a)

Toto ustanovení zavádí dodatečné přejícné období pro smlouvy o veřejných službách v přepravě po železnici, které se uzavřou přímo mezi 1. lednem 2013 a 2. prosincem 2019. Platnost těchto smluv může trvat až do jejího skončení, avšak pouze nejpozději do 31. prosince 2022. To dává železničním podnikům, s nimiž byla smlouva o veřejných službách uzavřena přímo, dostatek času přizpůsobit se a připravit se na nabídková řízení.

3.11 Přizpůsobení ustanovení nařízení č. 1370/2007 týkajících se osvobození od povinnosti oznámení státní podpory a podmínek slučitelnosti státní podpory na základě požadavků Smlouvy

Ve svých návrzích změn nařízení (ES) č. 994/98 (zmocňovací nařízení)<sup>6</sup> Komise navrhla rovněž změnu nařízení (ES) č. 1370/2007 a v souladu s postupy podle čl. 108 odst. 4 a článku 109 Smlouvy začlenila podporu pro koordinaci dopravy nebo náhradu určitých plnění souvisejících s pojmem veřejné služby, jak je uvedeno v článku 93 Smlouvy, do oblasti působnosti zmocňovacího nařízení. Komise nyní očekává, že následné, budoucí nařízení o blokových výjimkách převezme podstatu stávající výjimky kromě případu, kdy tento legislativní návrh týkající se odvětví železniční dopravy změni nařízení č. 1370/2007.

---

<sup>6</sup> Návrh nařízení Rady, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 994/98 ze dne 7. května 1998 o použití článků 92 a 93 Smlouvy o založení Evropského společenství na určité kategorie horizontální státní podpory a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, COM(2012) 730 v konečném znění, 5.12.2012.

Návrh

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**

**kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici**

(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<sup>7</sup>,s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>8</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V posledním desetiletí nebyl růst přepravy cestujících po železnici dostatečně vysoký, aby ve srovnání s automobilovou a leteckou dopravou dokázal zvýšit svůj podíl na celkové dopravě. Podíl přepravy cestujících po železnici v Evropské unii zůstává s 6 % víceméně stabilní. Služby v přepravě cestujících po železnici nedrží tempo s vývojem v oblasti dostupnosti a kvality.
- (2) Trh Unie v oblasti mezinárodních služeb v přepravě cestujících po železnici je od roku 2010 otevřen hospodářské soutěži. Kromě toho některé členské státy otevřely své služby vnitrostátní přepravy cestujících hospodářské soutěži, a to buď zavedením práv otevřeného přístupu, organizováním nabídkových řízení či obou opatření.
- (3) V bílé knize o dopravní politice z 28. března 2011<sup>9</sup> Komise oznámila svůj úmysl dokončit vnitřní trh železniční dopravy, který umožní železničním podnikům v Unii poskytovat všechny druhy železničních dopravních služeb bez zbytečných technických a správních překážek.
- (4) Když příslušné orgány organizují veřejné služby v přepravě cestujících, musí zajistit, že závazky veřejné služby a územní působnost smluv o veřejných službách jsou vhodné, nezbytné a proporcionální, aby dosáhly cílů politiky veřejné přepravy cestujících na jejich území. Tato politika by měla být stanovena v plánech veřejné dopravy a ponechávat prostor pro tržní dopravní řešení. Postup vymezování plánů veřejné dopravy a závazků veřejné služby by měl být pro příslušné zúčastněné strany, včetně potenciálních subjektů vstupujících na trh, transparentní.

<sup>7</sup> Úř. věst. C , , s. .

<sup>8</sup> Úř. věst. C , , s. .

<sup>9</sup> Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje; KOM(2011) 144.



- (5) Aby zajistily solidní financování k dosažení cílů plánů veřejné dopravy, musí příslušné orgány stanovit závazky veřejné služby tak, aby dosáhly cílů veřejné dopravy nákladově efektivním způsobem při zohlednění kompenzace za čistý finanční dopad těchto závazků, a musí zajistit dlouhodobou finanční udržitelnost veřejné dopravy poskytované v rámci smluv o veřejných službách.
- (6) Je zvláště důležité, aby příslušné orgány splňovaly tato kritéria pro závazky veřejné služby a působnost smluv o veřejných službách, má-li trh veřejné přepravy cestujících po železnici fungovat hladce, neboť doprava s otevřeným přístupem musí být se smlouvami o veřejných službách řádně koordinována. Z toho důvodu by nezávislý regulační subjekt v oblasti železniční dopravy měl zajistit správné uplatňování a transparentnost tohoto postupu.
- (7) V zájmu usnadnění hospodářské soutěže v oblasti těchto smluv je třeba stanovit maximální roční objem smlouvy o veřejných službách na přepravu cestujících po železnici a zároveň dát příslušným orgánům určitou flexibilitu k optimalizaci objemu v souladu s hospodářskými a provozními hledisky.
- (8) K usnadnění přípravy nabídkových řízení, a tím i posílení hospodářské soutěže, musí příslušné orgány zajistit, aby všichni provozovatelé veřejných služeb, kteří mají zájem se těchto řízení účastnit, obdrželi určité informace o dopravních službách a infrastruktuře, na které se smlouva o veřejných službách vztahuje.
- (9) Některé horní hranice pro přímé uzavírání smluv o veřejných službách je třeba u železniční dopravy přizpůsobit konkrétním hospodářským podmínkám, za nichž nabídková řízení v tomto odvětví probíhají.
- (10) Zavedení vnitřního trhu služeb v přepravě cestujících po železnici vyžaduje, aby společná pravidla pro nabídková řízení na smlouvy o veřejných službách v tomto odvětví byla ve všech členských státech uplatňována harmonizovaným způsobem.
- (11) V zájmu vytvoření rámcových podmínek, které společnosti umožní plně těžit z výhod účinného otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici je důležité, aby členské státy zajistily odpovídající úroveň sociální ochrany zaměstnanců provozovatelů veřejných služeb.
- (12) Pokud to za vhodných ekonomických a nediskriminačních podmínek neumožňuje trh, musí přístup provozovatelů veřejných služeb ke kolejovým vozidlům usnadnit příslušné orgány pomocí odpovídajících a účinných opatření.
- (13) S cílem umožnit lépe organizovanou reakci trhu musí být některé klíčové prvky nadcházejících nabídkových řízení na smlouvy o veřejných službách zcela transparentní.
- (14) V souladu s vnitřní logikou nařízení (ES) č. 1370/2007 je třeba ujasnit, že přechodné období do 2. prosince 2019 odkazuje pouze na povinnost organizovat nabídková řízení na smlouvy o veřejných službách.
- (15) Příprava železničních podniků na povinná nabídková řízení na smlouvy o veřejných službách vyžaduje více času, aby společně, s nimiž byly tyto smlouvy v minulosti uzavírány přímo, byla umožněna účinná a udržitelná vnitřní restrukturalizace. Pro smlouvy uzavřené přímo mezi datem vstupu tohoto nařízení v platnost a 3. prosincem 2019 jsou proto nezbytná přechodná opatření.
- (16) Jakmile bude dosaženo otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici, měla by být zavedena odpovídající ustanovení, neboť příslušné orgány

možná budou muset přijmout opatření k zajištění vysoké úrovně hospodářské soutěže tím, že omezí počet smluv uzavřených s jedním železničním podnikem.

- (17) K zajištění jednotných podmínek pro provádění článku 5a tohoto nařízení by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí<sup>10</sup>.
- (18) V souvislosti se změnami nařízení (ES) č. 994/98 (zmocňovací nařízení)<sup>11</sup> Komise rovněž navrhla změnu nařízení (ES) č. 1370/2007 (COM(2012) 730/3). S cílem uvést do souladu přístup k nařízením o blokových výjimkách v oblasti státní podpory a v souladu s postupy stanovenými v čl. 108 odst. 4 a článku 109 Smlouvy by podpora pro koordinaci dopravy nebo náhrada za určitá plnění související s pojmem veřejné služby, jak je uvedeno v článku 93 Smlouvy, měly být začleněny do oblasti působnosti zmocňovacího nařízení.
- (19) Nařízení (ES) č. 1370/2007 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,  
PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

### Článek 1

Nařízení (ES) č. 1370/2007 se mění takto:

1. a) v článku 2 se písmeno c) nahrazuje tímto:  
„c) „příslušným místním orgánem“ příslušný orgán, jehož územní působnost není celostátní a jenž pokrývá dopravní potřeby městské aglomerace nebo venkovské oblasti;“
- b) v článku 2 se písmeno e) doplňuje tímto:  
„Z rozsahu závazků veřejné služby se vylučuje veškerá veřejná doprava, která přesahuje rámec toho, co je nezbytné k využití síťových účinků na místní, regionální nebo nižší než vnitrostátní úrovni.“
2. Vkládá se článek 2a, který zní:  
„Článek 2a  
Plány veřejné dopravy a závazky veřejné služby

  1. Příslušné orgány vypracují a pravidelně aktualizují plány veřejné dopravy vztahující se na všechny relevantní druhy dopravy na území, pro něž jsou příslušné. V těchto plánech veřejné dopravy jsou vymezeny cíle politiky veřejné dopravy a způsoby jejich provedení, přičemž se vztahují na všechny relevantní druhy dopravy na území, pro něž jsou orgány příslušné. Zahrnují alespoň:
    - a) strukturu sítě nebo tras;
    - b) základní požadavky, které musí splňovat nabídka veřejné dopravy, jako je přístupnost, územní propojitelnost, bezpečnost, modální a intermodální

<sup>10</sup> Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

<sup>11</sup> Návrh nařízení Rady, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 994/98 ze dne 7. května 1998 o použití článků 92 a 93 Smlouvy o založení Evropského společenství na určité kategorie horizontální státní podpory a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, COM(2012) 730 v konečném znění, 5.12.2012.

propojení v hlavních dopravních uzlech, charakteristické znaky nabídky, jako je doba provozu, četnost přepravních služeb a minimální stupeň využití kapacity;

- c) normy kvality týkající se hledisek, jako je vybavení zastávek a kolejových vozidel, přesnost a spolehlivost, čistota, služby a informace pro zákazníky, vyřizování stížností a opravné prostředky, sledování kvality služeb;
- d) zásady tarifní politiky;
- e) provozní požadavky, jako je přeprava jízdních kol, řízení provozu, nouzové plány v případě narušení provozu.

Při vypracovávání plánů veřejné dopravy příslušné orgány zohlední zejména platná pravidla týkající se práv cestujících a ochrany v oblasti sociální, zaměstnanecké a environmentální.

Příslušné orgány po konzultaci s příslušnými zúčastněnými stranami plány veřejné dopravy přijmou a zveřejní. Pro účely tohoto nařízení jsou příslušnými zúčastněnými stranami, které mají být zohledněny, alespoň provozovatelé dopravy, případně provozovatelé infrastruktury, a zástupci organizací cestujících a zaměstnanců.

- 2. Stanovení závazků veřejné služby a uzavírání smluv o veřejných službách musí být v souladu s platnými plány veřejné dopravy.
- 3. Specifikace závazků veřejné služby pro veřejnou přepravu cestujících a jejich oblast působnosti se stanoví takto:
  - a) vymezí se v souladu s čl. 2 písm. e);
  - b) musí být přiměřené k dosažení cílů plánu veřejné dopravy;
  - c) nepřekračují rámec toho, co je nezbytné a proporcionální k dosažení cílů plánu veřejné dopravy.

Při posuzování přiměřenosti podle písmene b) se zohlední, zda veřejný zásah do poskytování přepravy cestujících je vhodným způsobem dosažení cílů plánu veřejné dopravy.

U veřejné přepravy cestujících po železnici se v posouzení nezbytnosti a proporcionality podle písmene c) zohlední přepravní služby poskytované podle čl. 10 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepracované znění)<sup>12</sup> a zváží veškeré informace podané provozovatelům infrastruktury a regulačním subjektům podle čl. 38 odst. 4 první věty uvedené směrnice.

- 4. Specifikace závazků veřejné služby a související kompenzace za čisté finanční dopady závazků veřejné služby musí:
  - a) dosáhnout cílů plánu veřejné dopravy nákladově nejefektivnějším způsobem;
  - b) finančně udržet poskytování veřejné přepravy cestujících v souladu s požadavky stanovenými v plánu veřejné dopravy z dlouhodobého hlediska.

<sup>12</sup> Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32.

5. Při přípravě specifikací stanoví příslušný orgán návrh specifikací závazků veřejné služby a jejich rozsah, základní kroky při posuzování jejich souladu s požadavky stanovenými v odstavcích 2, 3 a 4 a výsledky posouzení.

Příslušný orgán tyto specifikace vhodným způsobem konzultuje s příslušnými zúčastněnými stranami, a to přinejmenším s provozovateli dopravy, případně provozovateli infrastruktury a zástupci organizací cestujících a zaměstnanců, a jejich stanoviska zváží.

6. U veřejné přepravy cestujících po železnici:
- a) zajistí soulad posouzení a postupu stanovených v tomto článku regulační subjekt uvedený v článku 55 směrnice 2012/34/EU, a to i z vlastní iniciativy;
  - b) je maximální roční objem smlouvy o veřejných službách vyjádřený ve vlakových kilometrech buď 10 milionů vlakových kilometrů, nebo jedna třetina celkového objemu vnitrostátní veřejné přepravy cestujících po železnici poskytované v rámci smlouvy o veřejných službách, podle toho, která hodnota je vyšší.“

3. Článek 4 se mění takto:

- a) V odstavci 1 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) jasně vymezit závazky veřejné služby stanovené v čl. 2 písm. e) a článku 2a, které musí provozovatel veřejných služeb plnit, a dotčené územní oblasti;“

- b) V odst. 1 písm. b) se poslední věta nahrazuje tímto:

„V případě smluv o veřejných službách neuzavřených v souladu s čl. 5 odst. 3 se tyto ukazatele stanoví takovým způsobem, aby žádná kompenzace nemohla překročit částku nezbytnou k pokrytí čistého finančního dopadu na náklady a příjmy, které nastaly při plnění závazků veřejné služby, s přihlédnutím k příjmům provozovatele veřejných služeb získaným z této činnosti a přiměřenému zisku;“

- c) Odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„Pokud příslušné orgány v souladu s vnitrostátním právem vyžadují, aby provozovatelé veřejných služeb splňovali určité normy kvality a sociální normy nebo stanovili sociální a kvalitativní kritéria, musí být tyto normy a kritéria zahrnuty v dokumentaci nabídkového řízení a ve smlouvách o veřejných službách.“

- d) Doplnuje se nový odstavec 8, který zní:

„8. Příslušné orgány všem zúčastněným stranám poskytnou příslušné informace k přípravě nabídky v rámci nabídkového řízení. Tyto informace zahrnují údaje o poplavce cestujících, jízdném, nákladech a příjmech souvisejících s veřejnou přepravou cestujících, která je předmětem nabídkového řízení, a podrobnosti o specifikacích infrastruktury, jež jsou důležité pro provoz požadovaných vozidel nebo kolejových vozidel, aby zúčastněné strany na základě dobré informovanosti mohly vypracovat obchodní plány. Provozovatelé železniční infrastruktury podpoří příslušné orgány při poskytování všech příslušných specifikací infrastruktury. Nesoulad s výše uvedenými ustanoveními musí být předmětem právního přezkumu stanoveného v čl. 5 odst. 7.“

4. Článek 5 se mění takto:

- a) Odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Není-li to zakázáno vnitrostátním právem, mohou příslušné orgány rozhodnout o přímém uzavření smluv o veřejných službách:

- a) pokud se jejich průměrná roční hodnota odhaduje na méně než 1 000 000 EUR nebo méně než 5 000 000 EUR v případě smlouvy o veřejných službách zahrnující veřejnou dopravu po železnici, nebo
- b) pokud se týkají poskytnutí méně než 300 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně nebo méně než 150 000 kilometrů v případě smlouvy o veřejných službách zahrnující veřejnou dopravu po železnici.

V případě smlouvy o veřejných službách uzavřené přímo s malým nebo středním podnikem, který provozuje maximálně 23 silničních vozidel, mohou být tyto prahy navýšeny buď na průměrnou roční odhadovanou hodnotu nižší než 2 000 000 EUR nebo na poskytnutí méně než 600 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.“

b) Odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„Příslušné orgány mohou v zájmu zvýšení hospodářské soutěže mezi železničními podniky rozhodnout, že se smlouvy na veřejnou přepravu cestujících po železnici, jež se vztahují na části stejné sítě nebo soubor tras, uzavřou s různými železničními podniky. Za tímto účelem mohou příslušné orgány před zahájením nabídkového řízení rozhodnout o omezení počtu smluv, které mají být uzavřeny s tímž železničním podnikem.“

5. Vkládá se článek 5a, který zní:

„Článek 5a

Kolejová vozidla

1. Členské státy v souladu s pravidly státní podpory přijmou nezbytná opatření, aby zajistily provozovatelům, kteří chtějí poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících po železnici v rámci smlouvy o veřejných službách, účinný a nediskriminační přístup k vhodným kolejovým vozidlům pro veřejnou přepravu cestujících po železnici.
2. Pokud na příslušném trhu neexistují leasingové společnosti, které poskytují pronájem kolejových vozidel uvedených v odstavci 1 za nediskriminačních a obchodně schůdných podmínek všem dotčeným provozovatelům veřejné přepravy cestujících po železnici, zajistí členské státy, aby riziko zbytkové hodnoty kolejových vozidel nesl v souladu s pravidly státní podpory příslušný orgán, jestliže o to provozovatelé, kteří mají v úmyslu a jsou schopni účastnit se nabídkových řízení na smlouvy o veřejných službách, požádají, aby se nabídkových řízení mohli účastnit.

Příslušný orgán může splnit požadavek stanovený v prvním pododstavci jedním z těchto způsobů:

- a) tím, že sám pořídí kolejová vozidla používaná pro plnění smlouvy o veřejných službách s cílem dát je vybranému provozovateli veřejných služeb k dispozici za tržní cenu nebo jako součást smlouvy o veřejných službách podle čl. 4 odst. 1 písm. b), článku 6 a případně přílohy;
- b) tím, že poskytne záruku na financování kolejových vozidel používaných pro plnění smlouvy o veřejných službách za tržní cenu nebo jako součást smlouvy o veřejných službách podle čl. 4 odst. 1 písm. b), článku 6 a

případně přílohy. Tato záruka může pokrývat riziko zbytkové hodnoty, přičemž musí dodržovat příslušná platná pravidla státní podpory;

- c) tím, že se ve smlouvě o veřejných službách zaváže, že po uplynutí platnosti smlouvy za tržní cenu převezme kolejová vozidla.

V případech uvedených v písmenech b) a c) má příslušný orgán právo požádat provozovatele veřejných služeb, aby po uplynutí platnosti smlouvy o veřejných službách převedl kolejová vozidla na nového provozovatele, se kterým se uzavře smlouva. Příslušný orgán může novému provozovateli veřejné dopravy uložit, aby kolejová vozidla převzal. Převod se uskuteční za tržní ceny.

3. Jsou-li kolejová vozidla převedena na nového provozovatele veřejné dopravy, poskytne příslušný orgán v nabídkové dokumentaci podrobné informace o nákladech na údržbu kolejových vozidel a o jejich fyzickém stavu.
4. Komise do [18 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme opatření, která podrobně stanoví postup pro uplatňování odstavců 2 a 3 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 9a odst. 2.“

6. V článku 6 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Všechny kompenzace související s obecným pravidlem nebo smlouvou o veřejných službách musí být v souladu s článkem 4, a to bez ohledu na způsob, jakým byla smlouva uzavřena. Jakákoli kompenzace jakékoli povahy související se smlouvou o veřejných službách neuzavřenou podle čl. 5 odst. 3 nebo související s obecným pravidlem musí být rovněž v souladu s přílohou.“

7. Článek 7 se mění takto:

- a) Odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Každý příslušný orgán jednou za rok zveřejní souhrnnou zprávu o závazcích veřejné služby, za něž je odpovědný, datu zahájení a době trvání smluv o veřejných službách, o vybraných provozovatelích veřejných služeb a o platbách kompenzací a výlučných právech poskytnutých uvedeným provozovatelům veřejných služeb prostřednictvím kompenzace. Tato zpráva rozlišuje mezi autobusovou dopravou a železniční dopravou, umožní sledovat a posoudit výkon, kvalitu a financování sítě veřejné dopravy a v případě potřeby poskytne informace o povaze a rozsahu jakýchkoli udělených výlučných práv. Členské státy usnadní centrální přístup k těmto zprávám, například prostřednictvím společného internetového portálu.“

- b) V odstavci 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„d) plánované datum zahájení a dobu trvání smlouvy o veřejných službách.“

8. Článek 8 se mění takto:

- a) V odstavci 2 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„2. Aniž je dotčen odstavec 3, musí být uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě po železnici s výjimkou jiných druhů drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaj, v souladu s čl. 5 odst. 3 od 3. prosince 2019. Veškeré smlouvy o veřejných službách v přepravě jinými druhy drážní dopravy a po silnici musí být uzavřeny v souladu s čl. 5 odst. 3 nejpozději do 3. prosince 2019. Během tohoto přechodného období, které trvá do 3. prosince 2019, přijmou členské státy opatření, aby postupně

dosáhly souladu s čl. 5 odst. 3, a tím se vyhnuly vážným strukturálním problémům zejména v souvislosti s přepravní kapacitou.“

b) Vkládá se odstavec 2a, který zní:

„2a. Platnost smluv o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici přímo uzavřených mezi 1. lednem 2013 a 2. prosincem 2019 může trvat až do data jejího skončení. Jejich platnost však v žádném případě nepřesáhne 31. prosince 2022.“

c) V odstavci 3 se v druhém pododstavci poslední věta nahrazuje tímto:

„Platnost smluv uvedených v písmenu d) může trvat až do doby jejího ukončení, pokud tyto smlouvy mají omezenou dobu trvání podobnou dobám trvání uvedeným v článku 4.“

9. Vkládá se článek 9a, který zní:

„Článek 9a

Postup projednávání ve výborech

1. Komisi je nápomocen Výbor pro jednotný evropský železniční prostor zřízený článkem 62 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepřacované znění)<sup>13</sup>. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.“

## Článek 2

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

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

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament  
předseda*

*Za Radu  
předseda*

---

<sup>13</sup> Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32.