

Úřední věstník

Evropské unie

C 70 E

Svazek 50

České vydání

Informace a oznámení

27. března 2007

Oznámení č.

Obsah

Strana

III Přípravné akty

Rada

2007/C 70 E/01

Společný postoj (ES) č. 2/2007 ze dne 11. prosince 2006 přijatý Radou v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy o založení Evropského společenství, s ohledem na přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 1

2007/C 70 E/02

Společný postoj (ES) č. 3/2007 ze dne 11. prosince 2006 přijatý Radou v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy o založení Evropského společenství, s ohledem na přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002 ⁽¹⁾ 21

CS

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

III

(Přípravné akty)

RADA

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 2/2007

přijatý Radou dne 11. prosince 2006

s ohledem na přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2007 ze dne ... o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70

(2007/C 70 E/01)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na články 71 a 89 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Článek 16 Smlouvy potvrzuje místo, které zauímají služby obecného hospodářského zájmu mezi společnými hodnotami Unie.
- (2) Podle čl. 86 odst. 2 Smlouvy podniky pověřené poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu podléhají pravidlům obsaženým v této smlouvě, zvláště pravidlům hospodářské soutěže, pokud uplatnění těchto pravidel nebrání právně nebo fakticky plnění zvláštních úkolů, které jim byly svěřeny.
- (3) Článek 73 Smlouvy představuje *lex specialis* ve vztahu k čl. 86 odst. 2. Stanoví pravidla pro kompenzace závazků veřejné služby v odvětví pozemní dopravy.

- (4) Hlavními cíli bílé knihy Komise ze dne 12. září 2001: „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout“ je zaručit bezpečné, účinné a vysoce kvalitní služby v přepravě cestujících prostřednictvím regulované hospodářské soutěže, která rovněž zajistí transparentnost a fungování veřejných služeb v přepravě cestujících, a to s ohledem na sociální a environmentální faktory a faktory regionálního rozvoje, nebo s cílem nabídnout zvláštní tarifní podmínky určitým kategoriím cestujících, např. důchodcům, a odstranit nerovnosti mezi dopravními podniky z různých členských států, které mohou vést k podstatnému narušení hospodářské soutěže.

- (5) Mnoho služeb v pozemní přepravě cestujících, které jsou z hlediska obecného hospodářského zájmu nezbytné, nemůže být v současné době provozováno na obchodním základě. Příslušné orgány členských států musejí mít možnost zasáhnout s cílem zajistit poskytování těchto služeb. Mechanismy, které mohou tyto orgány využívat pro zajištění poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, jsou zejména tyto: udělování výlučných práv provozovatelům veřejných služeb, poskytování finančních kompenzací provozovatelům veřejných služeb a vymezení obecných pravidel v oblasti provozování veřejné dopravy, která se týkají všech provozovatelů. Pokud si členské státy zvolí, v souladu s tímto nařízením, možnost vyloučit z oblasti působnosti tohoto nařízení určitá obecná pravidla, měl by se použít obecný režim pro státní podpory.

- (6) Mnoho členských států přijalo alespoň pro část svého trhu veřejné dopravy právní předpisy upravující udělování výlučných práv a uzavírání smluv o veřejných službách, a to na základě transparentního a spravedlivého výběrového řízení. V důsledku toho značně vzrostl obchod mezi členskými státy a někteří provozovatelé veřejných služeb dnes poskytují veřejné služby v přepravě cestujících ve více než jednom členském státě. Vývoj vnitrostátních

⁽¹⁾ Úř. věst. C 195, 18.8.2006, s. 20.

⁽²⁾ Úř. věst. C 192, 16.8.2006, s. 1.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 14. listopadu 2001 (Úř. věst. C 140 E, 13.6.2002, s. 262), společný postoj Rady ze dne 11. prosince 2006 a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

právních předpisů však vedl k používání různých postupů a ke vzniku právní nejistoty, pokud jde o práva provozovatelů veřejných služeb a povinnosti příslušných orgánů. Nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách⁽¹⁾ se nezabývá způsobem, jakým by smlouvy o veřejných službách měly být ve Společenství uzavírány, a ani okolnostmi, za nichž by měly být předmětem nabídkového řízení. Je tedy třeba aktualizovat právní rámec Společenství.

- (7) Provedené studie a zkušenosti členských států, ve kterých existuje hospodářská soutěž v odvětví veřejné dopravy již několik let, ukazují, že při použití přiměřených ochranných opatření umožňuje zavedení regulované hospodářské soutěže mezi provozovateli poskytování lákavějších, modernějších a levnějších služeb, aniž by byli provozovatelé veřejných služeb omezeni v plnění zvláštních úkolů, které jim byly přiděleny. Tento postup byl schválen Evropskou radou v rámci tzv. lisabonského procesu ze dne 28. března 2000, kterým se Komise, Rada a členské státy vyzývají, aby v rámci svých příslušných pravomocí „urychlily liberalizaci v odvětvích, jako je ... doprava“.
- (8) Trhům přepravy cestujících, které jsou deregulované a na kterých neexistují výlučná práva, by mělo být umožněno zachovat si svou povahu a způsob fungování, pokud tato povaha a způsob jsou slučitelné s požadavky Smlouvy.
- (9) Aby mohly organizovat veřejné služby v přepravě cestujících způsobem nejlépe odpovídajícím potřebám veřejnosti, musí mít všechny příslušné orgány možnost volně vybrat provozovatele veřejných služeb, s ohledem na zájmy malých a středních podniků, za podmínek stanovených tímto nařízením. K zajištění uplatňování zásady transparentnosti, zásady rovného zacházení s konkurenčními provozovateli a zásady proporcionality při poskytování kompenzací či udělování výlučných práv je třeba ve smlouvě o veřejných službách mezi příslušným orgánem a vybraným provozovatelem veřejných služeb vymezit povahu závazků veřejné služby a dohodnutou odměnu. Forma nebo označení této smlouvy se mohou lišit podle právních systémů členských států.
- (10) Na rozdíl od nařízení (EHS) č. 1191/69, jehož oblast působnosti zahrnuje veřejné služby v přepravě cestujících po vnitrozemských vodních cestách, se nepovažuje za vhodné, aby byla v tomto nařízení upravena otázka uzavírání smluv o veřejných službách v tomto specifickém odvětví. Organizace veřejných služeb v přepravě cestujících po vnitrozemských vodních cestách tedy podléhá dodržování obecných zásad Smlouvy, nezvolili si členské státy možnost použití tohoto nařízení pro toto

specifické odvětví. Ustanovení tohoto nařízení nebrání začlenění služeb v přepravě po vnitrozemských vodních cestách do širší městské, příměstské nebo regionální sítě veřejné přepravy cestujících.

- (11) Na rozdíl od nařízení (EHS) č. 1191/69, jehož oblast působnosti zahrnuje služby v nákladní dopravě, se nepovažuje za vhodné, aby se toto nařízení vztahovalo na uzavírání smluv o veřejných službách v tomto specifickém odvětví. Organizace služeb v nákladní dopravě by tedy po dobu tří let ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost měla podléhat dodržování obecných zásad Smlouvy.
- (12) Z hlediska práva Společenství není podstatné, zda budou veřejné služby v přepravě cestujících provozovány veřejnými nebo soukromými podniky. Toto nařízení je založeno na zásadě neutrality, pokud jde o úpravu vlastnictví podle článku 295 Smlouvy, na zásadě svobody členských států vymezit služby obecného hospodářského zájmu podle článku 16 Smlouvy a na zásadách subsidiarity a proporcionality podle článku 5 Smlouvy.
- (13) Některé služby, často spojené s konkrétní infrastrukturou, jsou provozovány především z důvodu svého historického nebo turistického významu. Na tyto služby, jejichž účel se od poskytování veřejné přepravy cestujících značně liší, se tak nevztahují pravidla a postupy použitelné na požadavky veřejné služby.
- (14) Pokud jsou příslušné orgány odpovědné za organizaci sítě veřejné dopravy, může tato organizace vedle skutečného provozování dopravních služeb zahrnovat celou řadu dalších činností a povinností, které mohou příslušné orgány svobodně vykonávat samy, nebo jejich vykonávání zcela či částečně svěřit třetí straně.
- (15) Dlouhodobé smlouvy mohou vést k uzavření trhu na období delší, než je nezbytné, čímž může dojít ke snížení příznivých účinků konkurenčního tlaku. Aby se co nejméně narušovala hospodářská soutěž a při tom se zachovala kvalita služeb, měly by být smlouvy o veřejných službách uzavírány na dobu určitou. Je však nezbytné stanovit možnost prodloužení smluv o veřejných službách o maximálně polovinu jejich původní doby trvání, pokud musí provozovatel veřejných služeb investovat do aktiv, jejichž doba amortizace je výjimečně dlouhá, a, z důvodu jejich zvláštního charakteru a obtíží, v případě nejvzdálenějších regionů, jak jsou vymezeny v článku 299 Smlouvy. Navíc pokud provozovatel veřejných služeb investuje do infrastruktury nebo do kolejových vozidel a vozidel částky výjimečně vysoké částky a pokud je smlouva uzavřena na základě spravedlivého nabídkového řízení, mělo by být možné i delší prodloužení.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (EHS) č. 1893/91 (Úř. věst. L 169, 29.6.1991, s. 1).

- (16) Pokud by uzavřením smlouvy o veřejných službách došlo ke změně provozovatele veřejných služeb, měly by mít příslušné orgány možnost žádat po vybraném provozovateli veřejných služeb uplatňování ustanovení směrnice Rady 2001/23/ES ze dne 12. března 2001 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se zachování práv zaměstnanců v případě převodů podniků, závodů nebo částí podniků nebo závodů⁽¹⁾. Tato směrnice nebrání členským státům zachovávat podmínky přechodu jiných práv zaměstnanců, než jsou práva, na která se vztahuje směrnice 2001/23/ES, a tak případně brát v úvahu sociální normy zavedené vnitrostátními právními a správními předpisy, kolektivními smlouvami nebo dohodami uzavřenými mezi sociálními partnery.
- (17) Při zachování zásady subsidiarity mohou příslušné orgány stanovit normy kvality pro závazky veřejné služby, například ohledně minimálních pracovních podmínek, práv cestujících, potřeb osob se sníženou pohyblivostí nebo ohledně ochrany životního prostředí.
- (18) S výhradou příslušných ustanovení vnitrostátního práva se může jakýkoliv místní orgán, nebo v případě jeho neexistence jakýkoli celostátní orgán, rozhodnout, že bude na území, které spravuje, poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících sám, nebo že jejich poskytováním pověří bez nabídkového řízení vnitřního provozovatele. S cílem zajistit rovné podmínky hospodářské soutěže však musí tato možnost zajištění služeb z vlastních zdrojů podléhat přísné kontrole. Požadovanou kontrolu by měl vykonávat příslušný orgán nebo skupina příslušných orgánů poskytující integrované veřejné služby v přepravě cestujících společně nebo prostřednictvím svých členů. Navíc příslušný orgán poskytující vlastní přepravní služby nebo vnitřní provozovatel by měly mít zakázáno účastnit se nabídkových řízení mimo území uvedeného orgánu. Orgánu ovládajícímu vnitřního provozovatele by také mělo být umožněno zakázat tomuto provozovateli účast v nabídkových řízeních organizovaných na jeho území. Omezení činností vnitřního provozovatele nejsou v rozporu s možností přímého uzavírání smluv o veřejných službách, týkají-li se přepravy po železnici, s výjimkou jiných druhů drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaje. Přímé uzavírání smluv o železniční přepravě těžkých nákladů ponechává nedotčenu možnost příslušných orgánů uzavřít s vnitřním provozovatelem smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících týkající se jiných druhů drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaje.
- (19) Uzavírání smluv na subdodávky může přispět k účinnější veřejné přepravě cestujících a umožňuje účast jiných podniků, než je provozovatel veřejných služeb, s kterým byla uzavřena smlouva o veřejných službách. S ohledem na nejlepší využití veřejných financí by však měly mít příslušné orgány možnost stanovit podmínky pro uzavírání smluv na subdodávky v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících, zejména v případě služeb provozovaných vnitřním provozovatelem. Subdodavatel by dále neměl být zbaven možnosti účastnit se nabídkových řízení na území kteréhokoli příslušného orgánu. Výběr subdodavatele příslušným orgánem nebo jeho vnitřním provozovatelem je třeba provést v souladu s právem Společenství.
- (20) Pokud se veřejný orgán rozhodne, že svěří poskytování služeb obecného zájmu třetí straně, musí vybrat provozovatele veřejných služeb v souladu s právem Společenství týkajícím se veřejných zakázek a koncesí, jak je stanoveno v článcích 43 až 49 Smlouvy, jakož i se zásadami transparentnosti a rovného zacházení. Ustanoveními tohoto nařízení nejsou dotčeny zejména povinnosti veřejných orgánů na základě směrnic o zadávání veřejných zakázek, pokud smlouvy o veřejných službách spadají do jejich oblasti působnosti.
- (21) Některá nabídková řízení vyžadují, aby příslušné orgány definovaly a popsaly komplexní systémy. Tyto orgány by proto měly být při uzavírání smluv v těchto případech oprávněny po předložení nabídek vyjednávat podrobnosti s některými nebo se všemi případnými provozovateli veřejných služeb.
- (22) Nabídkové řízení na smlouvy o veřejných službách by nemělo být povinné, pokud se smlouva týká nízkých částek nebo malých vzdáleností. U větších částek nebo vzdáleností by v této souvislosti měly mít příslušné orgány možnost zohlednit zvláštní zájmy malých a středních podniků. Příslušným orgánům by nemělo být dovoleno rozdělit smlouvy nebo sítě za účelem vyhnutí se nabídkovému řízení.
- (23) Pokud existuje nebezpečí přerušování poskytování služeb, měly by být příslušné orgány oprávněny zavést mimořádná krátkodobá opatření, než bude uzavřena nová smlouva o veřejných službách v souladu se všemi podmínkami pro uzavírání těchto smluv podle tohoto nařízení.
- (24) Veřejná přeprava cestujících po železnici vyvolává specifické otázky v oblasti investičního zatížení a nákladů na infrastrukturu. V březnu 2004 Komise předložila návrh změny směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství⁽²⁾, aby byl všem železničním podnikům Společenství zajištěn přístup k infrastruktuře všech členských států pro účely provozování služeb mezinárodní osobní dopravy. Cílem tohoto nařízení je stanovit právní rámec pro poskytování kompenzací nebo výlučných práv v případě smluv o veřejných službách, a nikoliv další otevírání trhu železničních služeb.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 82, 22.3.2001, s. 16.

⁽²⁾ Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164).

- (25) Pokud se jedná o veřejné služby, toto nařízení umožňuje každému příslušnému orgánu v rámci smlouvy o veřejných službách, aby si vybral svého provozovatele veřejných služeb v přepravě cestujících. S ohledem na různorodost územní organizace jednotlivých členských států mohou být příslušné orgány v odůvodněných případech oprávněny uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě po železniční přímě.
- (26) Kompenzace poskytovaná příslušnými orgány k pokrytí nákladů vzniklých při plnění závazků veřejné služby musí být vypočítána způsobem vylučujícím její poskytnutí v nadměrné výši. Pokud má příslušný orgán v úmyslu uzavřít smlouvu o veřejných službách bez nabídkového řízení, měl by rovněž dodržovat podrobná pravidla zajišťující, že výše kompenzace je přiměřená, a zohledňující požadavek účinnosti a kvality služeb.
- (27) Vhodným zohledněním veškerých účinků plnění závazků veřejné služby na poptávku po veřejných službách v přepravě cestujících ve vzorci pro výpočet uvedeném v příloze mohou příslušný orgán a provozovatel veřejných služeb prokázat, že nedošlo k nadměrnému poskytnutí kompenzací.
- (28) Uvažují-li příslušné orgány o uzavření smluv o veřejných službách, s výjimkou mimořádných opatření a smluv týkajících se malých vzdáleností, měly by přijmout opatření nezbytná k zveřejnění této skutečnosti nejméně jeden rok předem, aby mohli případní provozovatelé veřejných služeb zareagovat.
- (29) Přímě uzavírané smlouvy o veřejných službách by měly podléhat zvýšené transparentnosti.
- (30) Jelikož budou příslušné orgány a provozovatelé veřejných služeb potřebovat čas, aby se přizpůsobili ustanovením tohoto nařízení, měla by být přijata přechodná opatření. S ohledem na postupné uzavírání smluv o veřejných službách podle tohoto nařízení by měly členské státy předložit Komisi během šesti měsíců po uplynutí první poloviny přechodného období zprávu o pokroku. Komise může na základě těchto zpráv navrhnout vhodná opatření.
- (31) Během přechodného období mohou příslušné orgány zavádět ustanovení tohoto nařízení v různé době. Proto je možné, že během tohoto období se nabídkových řízení na smlouvy o veřejných službách na trzích, které byly rychleji otevřeny regulované hospodářské soutěži, budou účastnit provozovatelé veřejných služeb z trhů, na které se ještě nevztahují ustanovení tohoto nařízení. Aby se přiměřenými opatřeními předešlo jakékoli nerovnováze při otevírání trhu veřejné dopravy, měly by mít příslušné orgány možnost v druhé polovině přechodného období odmítnout nabídky předložené podniky, u kterých není více než polovina z celkové hodnoty jimi poskytovaných veřejných dopravních služeb udělena v souladu s tímto nařízením, pokud toto odmítnutí není diskriminační a pokud tak bylo rozhodnuto před vypsaním nabídkového řízení.
- (32) V bodech 87 až 95 rozsudku ze dne 24. července 2003 ve věci C-280/00 Altmark Trans GmbH (¹) Soudní dvůr Evropských společenství rozhodl, že kompenzace za veřejné služby nepředstavují zvýhodnění ve smyslu článku 87 Smlouvy, pokud jsou splněny čtyři kumulativní podmínky. Pokud nejsou tyto podmínky splněny a jsou splněny obecné podmínky pro použití ustanovení čl. 87 odst. 1 Smlouvy, představují kompenzace za veřejné služby státní podporu a vztahují se na ně články 73, 86, 87 a 88 Smlouvy.
- (33) Kompenzace za veřejné služby se mohou v odvětví pozemní osobní dopravy ukázat jako nezbytné pro to, aby podniky odpovědné za veřejné služby fungovaly podle zásad a za podmínek, které jim umožňují plnit jejich úkoly. Tyto kompenzace mohou být za určitých podmínek slučitelné se Smlouvou podle článku 73 Smlouvy. Zaprvé musí být poskytnuty za účelem zajištění poskytování služeb, které jsou službami obecného zájmu ve smyslu Smlouvy. Zadruhé, aby se předešlo neodůvodněnému narušení hospodářské soutěže, nemohou překročit výši, která je nezbytná k pokrytí čistých nákladů vzniklých při plnění závazků veřejné služby, s přihlédnutím k příjmům získaným z této činnosti a přiměřenému zisku.
- (34) Kompenzace poskytnuté příslušnými orgány v souladu s ustanoveními tohoto nařízení tedy mohou být osvobozeny od požadavku předchozího oznámení podle čl. 88 odst. 3 Smlouvy.
- (35) Tímto nařízením se nahrazuje nařízení (EHS) č. 1191/69, a proto je třeba uvedené nařízení zrušit. Třileté přechodné období napomůže postupnému ukončení kompenzací u veřejných služeb v nákladní dopravě, které nejsou povoleny Komisí podle článků 73, 86, 87 a 88 Smlouvy. Jakákoli jiná kompenzace v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících než ta, která spadá pod toto nové nařízení, která by mohla představovat státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy, by měla být v souladu s ustanoveními článků 73, 86, 87 a 88 Smlouvy, včetně jakéhokoli příslušného výkladu Soudního dvora Evropských společenství a zvláště jeho rozhodnutí ve věci C-280/00 Altmark Trans GmbH. Při posuzování takových případů by proto Komise měla použít zásady podobné zásadám stanoveným v tomto nařízení nebo případně v jiných právních předpisech v oblasti služeb obecného hospodářského zájmu.

(¹) Sb. rozh. 2003 s. I-7747.

(36) Na oblast působnosti nařízení Rady (EHS) č. 1107/70 ze dne 4. června 1970 o poskytování podpor dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách⁽¹⁾ se vztahuje toto nařízení. Uvedené nařízení je považováno za překonané, neboť omezuje použití článku 73 Smlouvy, aniž by poskytovalo odpovídající právní základ pro povolání současných investičních programů zejména ve vztahu k investicím do dopravní infrastruktury v rámci partnerství veřejného a soukromého sektoru. Mělo by proto být zrušeno, aby bylo možné řádně používat článek 73 Smlouvy na neustálý vývoj v odvětví, aniž by tím bylo dotčeno toto nařízení nebo nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 ze dne 26. června 1969 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků⁽²⁾. S cílem dále usnadnit používání příslušných pravidel Společenství předloží Komise v roce 2006 návrh pokynů o státní podpoře pro investice do železnic, včetně investic do infrastruktury.

(37) Komise vypracuje zprávu za účelem vyhodnocení provádění tohoto nařízení a vývoje poskytování veřejné přepravy cestujících ve Společenství, zejména kvality veřejných služeb v přepravě cestujících a účinků přímého uzavírání smluv o veřejných službách. K této zprávě budou v případě nezbytnosti přiloženy odpovídající návrhy na změnu tohoto nařízení,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Účel a oblast působnosti

1. Účelem tohoto nařízení je definovat, jak mohou příslušné orgány v souladu s pravidly práva Společenství zasahovat do odvětví veřejné přepravy cestujících, aby zajistily poskytování služeb obecného zájmu, které jsou mimo jiné čtenější, bezpečnější, kvalitnější nebo levnější než služby, které by mohly nabídnout samotné tržní mechanismy.

Za tímto účelem vymezuje toto nařízení podmínky, za nichž příslušné orgány poskytují kompenzace při ukládání nebo sjednávání závazků veřejné služby provozovatelům veřejných služeb za vzniklé náklady nebo udělují výlučná práva za plnění závazků veřejné služby.

2. Toto nařízení se vztahuje na vnitrostátní a mezinárodní provozování veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici či jiným druhem drážní dopravy a po silnici, s výjimkou služeb, které jsou provozovány zejména z důvodu svého historického nebo turistického významu. Členské státy mohou toto nařízení

použít pro veřejné služby v přepravě cestujících po vnitrozemských vodních cestách.

3. Toto nařízení se nepoužije na koncese na stavební práce ve smyslu čl. 1 odst. 3 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb⁽³⁾ nebo čl. 1 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby⁽⁴⁾.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se:

- a) „veřejnou přepravou cestujících“ rozumí služby v přepravě cestujících obecného hospodářského zájmu, které jsou veřejnosti nabízeny nediskriminačním způsobem a nepřetržitě;
- b) „příslušným orgánem“ rozumí jakýkoli veřejný orgán nebo skupina veřejných orgánů členského státu nebo členských států, jenž má pravomoc zasahovat do veřejné přepravy cestujících v dané územní oblasti, nebo jakýkoli jiný orgán mající takovou pravomoc;
- c) „příslušným místním orgánem“ rozumí jakýkoli příslušný orgán, jehož územní působnost není celostátní;
- d) „provozovatelem veřejných služeb“ rozumí jakýkoli veřejný nebo soukromý podnik nebo skupina podniků provozující veřejné služby v přepravě cestujících nebo jakýkoli jiný veřejný subjekt, který poskytuje veřejné služby v přepravě cestujících;
- e) „závazkem veřejné služby“ rozumí požadavek, který vymezí nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecném zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek;
- f) „výlučným právem“ rozumí právo opravňující provozovatele veřejných služeb k provozování některých veřejných služeb v přepravě cestujících na určité trase, síti nebo v určité oblasti, s vyloučením dalších takových provozovatelů;
- g) „kompenzací za veřejné služby“ rozumí jakákoli výhoda, zejména finanční, kterou přímo nebo nepřímo poskytne příslušný orgán z veřejných zdrojů během období provádění závazku veřejné služby nebo v souvislosti s tímto obdobím;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 130, 15.6.1970, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 543/97 (Úř. věst. L 84, 26.3.1997, s. 6).

⁽²⁾ Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 8. Nařízení naposledy pozměněné aktem o přistoupení z roku 2003.

⁽³⁾ Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná nařízením Komise (ES) č. 2083/2005 (Úř. věst. L 333, 20.12.2005, s. 28).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114. Směrnice naposledy pozměněná nařízením Komise (ES) č. 2083/2005.

h) „přímým uzavřením smlouvy“ rozumí uzavření smlouvy o veřejných službách se stanoveným provozovatelem veřejných služeb bez jakéhokoli předchozího nabídkového řízení;

i) „smlouvou o veřejných službách“ rozumí jeden nebo několik právně závazných aktů potvrzujících dohodu mezi příslušným orgánem a provozovatelem veřejných služeb, jejímž cílem je svěřit provozovateli veřejných služeb řízení a provozování veřejných služeb v přepravě cestujících, které spadají pod závazky veřejné služby; podle práva členského státu může smlouva rovněž sestávat z rozhodnutí přijatého příslušným orgánem:

— které má formu individuálního legislativního nebo podzákonného právního aktu, nebo

— které obsahuje podmínky, za kterých příslušný orgán poskytuje služby sám nebo jejich poskytování svěří vnitřnímu provozovateli;

j) „hodnotou“ rozumí hodnota služby, trasy, smlouvy o veřejných službách, režimu kompenzací pro veřejnou přepravu cestujících odpovídající celkovému odměňování, bez DPH, provozovatele nebo provozovatelů veřejných služeb, včetně jakýchkoli kompenzací, které vyplatily veřejné orgány, a příjmů pocházejících z prodeje jízdenek, které nejsou vráceny zpět příslušnému orgánu;

k) „obecným pravidlem“ rozumí opatření, které se nediskriminačním způsobem použije na všechny veřejné služby v přepravě cestujících stejného druhu ve stanovené územní oblasti, za kterou odpovídá příslušný orgán;

l) „integrovanými veřejnými službami v přepravě cestujících“ rozumí vzájemně propojené dopravní služby ve vymezené územní oblasti s jednotnou informační službou, systémem jízdného a jízdním řádem.

Článek 3

Smlouvy o veřejných službách a obecná pravidla

1. Pokud příslušný orgán rozhodne o udělení výlučného práva nebo poskytnutí kompenzace jakékoli povahy za plnění závazků veřejné služby jím vybranému provozovateli, provede to v rámci smlouvy o veřejných službách.

2. Odchylně od odstavce 1 se na závazky veřejné služby, jejichž účelem je stanovení maximálních tarifů pro všechny cestující nebo určité kategorie cestujících, mohou vztahovat obecná pravidla. V souladu se zásadami stanovenými v článcích 4 a 6 a v příloze poskytne příslušný orgán provozovatelům veřejných služeb kompenzaci za čisté finanční dopady, pozitivní nebo negativní, na náklady a příjmy, které vznikly při plnění tarifních závazků stanovených v obecných pravidlech způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací. Tím není dotčeno právo příslušných orgánů zahrnout

závazky veřejné služby stanovící maximální tarify do smluv o veřejných službách.

3. Aniž jsou dotčena ustanovení článků 73, 86, 87 a 88 Smlouvy, mohou členské státy vyloučit z oblasti působnosti tohoto nařízení obecná pravidla o finančních kompenzacích závazků veřejné služby, která stanovují maximální přepravní sazbu jízdného pro žáky, studenty, učeň a osoby s omezenou pohyblivostí. Tato obecná pravidla musí být oznámena podle článku 88 Smlouvy. U všech těchto oznámení je třeba uvést úplné informace o opatření a zejména podrobnosti o metodě výpočtu.

Článek 4

Povinný obsah smluv o veřejných službách a obecných pravidel

1. Smlouvy o veřejných službách a obecná pravidla musí:

i) jasně vymezit závazky veřejné služby, které musí provozovatel veřejných služeb plnit, a dotčené územní oblasti;

ii) objektivním a transparentním způsobem předem stanovit ukazatele, na základě kterých se platba kompenzace vypočítá způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací. V případě smluv o veřejných službách uzavřených v souladu s čl. 5 odst. 2, 4, 5 a 6 se tyto ukazatele stanoví takovým způsobem, aby žádná kompenzace nemohla překročit částku nezbytnou pro pokrytí čistého finančního dopadu na náklady a příjmy, který nastal při plnění závazků veřejné služby, s přihlédnutím k příjmům provozovatele veřejných služeb získaným z této činnosti a přiměřenému zisku;

iii) vymezit způsoby rozdělování nákladů spojených s poskytováním služeb. Tyto náklady mohou zahrnovat zejména náklady na personál, energii, poplatky za infrastrukturu, údržbu a opravu vozidel pro veřejnou dopravu, kolejových vozidel a zařízení nezbytných pro provozování služeb v přepravě cestujících, fixní náklady a přiměřený výnos z kapitálu.

2. Smlouvy o veřejných službách a obecná pravidla vymezí způsoby rozdělování příjmů z prodeje jízdenek, které si může provozovatel veřejných služeb ponechat, které mohou být vráceny příslušnému orgánu, nebo které mohou být rozděleny mezi provozovatele a tento orgán.

3. Doba trvání smluv o veřejných službách musí být omezena a nepřekročí deset let v případě autokarové a autobusové dopravy a patnáct let v případě služeb v přepravě cestujících po železnici nebo jinými druhy drážní dopravy. Doba trvání smluv o veřejných službách vztahujících se na několik druhů dopravy je omezena na patnáct let, pokud doprava po železnici nebo jiné druhy drážní dopravy představují více než 50 % hodnoty příslušných služeb.

4. Pokud je to s ohledem na podmínky amortizace majetku nezbytné, může být doba trvání smlouvy o veřejných službách prodloužena až o polovinu, poskytne-li provozovatel veřejných služeb majetek, který je významný vzhledem k celkovému majetku nezbytnému k poskytování služeb v přepravě cestujících, na které se vztahuje smlouva o veřejných službách, a zároveň je spojen převážně se službami v přepravě cestujících, na které se vztahuje tato smlouva.

Je-li to odůvodněno náklady, které vyplývají ze zvláštní zeměpisné situace, může být doba trvání smluv o veřejných službách uvedená v odstavci 3 v nejbližších regionech prodloužena až o polovinu.

Je-li to odůvodněno amortizací kapitálu ve vztahu k výjimečným investicím do infrastruktury, kolejových vozidel nebo vozidel, a je-li smlouva o veřejných službách uzavřena na základě spravedlivého nabídkového řízení, může mít smlouva o veřejných službách delší dobu trvání. Aby byla v tomto případě zajištěna transparentnost, předloží příslušný orgán Komisi do jednoho roku od uzavření smlouvy o veřejných službách tuto smlouvu a skutečnosti odůvodňující její delší dobu trvání.

5. Aniž je dotčeno vnitrostátní právo a právo Společenství včetně kolektivních smluv mezi sociálními partnery, mohou příslušné orgány požadovat od vybraného provozovatele veřejných služeb, aby zaměstnancům, kteří byli dříve zaměstnáni za účelem poskytování služeb, přiznal práva, na něž by měli nárok, pokud by došlo k jejich převodu ve smyslu směrnice 2001/23/ES. Pokud vyžadují příslušné orgány po provozovatelích veřejných služeb, aby splnili určité sociální normy, uvedou v dokumentech nabídkového řízení a ve smlouvách o veřejných službách seznam dotyčného personálu a transparentní podrobnosti o jejich smluvních právech a podmínky, za jakých jsou zaměstnanci považováni za spojené se službami.

6. Pokud příslušné orgány v souladu s vnitrostátním právem vyžadují, aby provozovatelé veřejných služeb splňovali určité normy kvality, musí být tyto normy zahrnuty v dokumentech nabídkového řízení a ve smlouvách o veřejných službách.

7. Dokumenty nabídkového řízení a smlouvy o veřejných službách musejí být transparentní, pokud jde o možnost použití subdodávek. Smlouva o veřejných službách stanovená v souladu s vnitrostátním právem a právem Společenství podmínky, které platí pro subdodávky.

Článek 5

Uzavírání smluv o veřejných službách

1. Smlouvy o veřejných službách se uzavírají v souladu s pravidly stanovenými tímto nařízením. Zakázky na služby nebo veřejné zakázky na služby, jak jsou definovány ve směrnici 2004/17/ES nebo ve směrnici 2004/18/ES, v přepravě cestujících autobusem či tramvají se však zadávají v souladu s postupy stanovenými podle těchto směrnic, pokud nemají tyto smlouvy

podobu koncesí na služby, jak jsou definovány v uvedených směrnici. Mají-li být smlouvy uzavřeny v souladu se směrnici 2004/17/ES nebo 2004/18/ES, nepoužijí se ustanovení odstavců 2 až 6 tohoto článku.

2. Není-li to vnitrostátním právem zakázáno, může jakýkoli příslušný místní orgán, bez ohledu na to, zda se jedná o samostatný orgán nebo skupinu orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících, rozhodnout o tom, že bude veřejné služby v přepravě cestujících poskytovat sám, uzavřít smlouvu o veřejných službách přímo s právně samostatným subjektem, nad kterým vykonává příslušný místní orgán, nebo v případě skupiny přinejmenším jeden příslušný místní orgán, kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními odděleními (dále jen „vnitřní provozovatel“). Pokud příslušný místní orgán vydá takové rozhodnutí, platí následující:

- a) za účelem určení, zda příslušný místní orgán vykonává takovou kontrolu, je třeba vzít v úvahu faktory jako míra zastoupení ve správních, řídicích nebo dozorčích orgánech, související upřesnění ve stanovách, vlastnictví, skutečný vliv a kontrola nad strategickými rozhodnutími a jednotlivými rozhodnutími v rámci řízení. V souladu s právem Společenství není stoprocentní vlastnictví příslušným veřejným orgánem, zejména v případě partnerství veřejného a soukromého sektoru, nezbytnou podmínkou určení, že jde o kontrolu ve smyslu tohoto odstavce, převažuje-li veřejný vliv a může-li být kontrola určena podle jiného hlediska;
- b) podmínkou pro použití tohoto odstavce je, že vnitřní provozovatel a všechny subjekty, které tento provozovatel může být i minimálně ovlivňovat, vykonává svou činnost ve veřejné přepravě cestujících v rámci území příslušného místního orgánu, bez ohledu na jakékoli vnější linky nebo jiné vedlejší části dané činnosti zasahující do území sousedních příslušných místních orgánů, a neúčastní se nabídkových řízení týkajících se poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících organizovaných mimo území příslušného místního orgánu;
- c) bez ohledu na ustanovení písmene b) se vnitřní provozovatel může účastnit spravedlivých nabídkových řízení dva roky před skončením s ním přímo uzavřené smlouvy o veřejných službách za podmínky, že bylo přijato konečné rozhodnutí podřídit veřejné služby v přepravě cestujících zahrnuté ve smlouvě s vnitřním provozovatelem spravedlivému nabídkovému řízení a s vnitřním provozovatelem nebyla přímo uzavřena žádná jiná smlouva o veřejných službách;

d) v případě neexistence příslušného místního orgánu se písmena a), b) a c) použijí na vnitrostátní orgán ve prospěch územní oblasti, která není celostátní, za podmínky, že se vnitřní provozovatel neúčastní nabídkových řízení týkajících se poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících organizovaných mimo oblast, pro kterou byla smlouva o veřejných službách uzavřena.

3. Každý příslušný orgán, který se obrátí na třetí stranu, jinou než je vnitřní provozovatel, musí uzavřít smlouvy o veřejných službách na základě nabídkového řízení, s výjimkou případů uvedených v odstavcích 4, 5 a 6. Postup přijatý pro nabídkové řízení musí být otevřený všem provozovatelům, spravedlivý a musí dodržovat zásady transparentnosti a zákazu diskriminace. Po předložení nabídek a případném předběžném výběru může dojít za dodržení uvedených zásad k vyjednávání, jejichž účelem je upřesnit, jak nejlépe splnit specifické nebo komplexní požadavky.

4. Není-li to zakázáno vnitrostátním právem, mohou příslušné orgány rozhodnout o přímém uzavření smluv o veřejných službách, buď pokud se jejich průměrná roční hodnota odhaduje na méně než 1 000 000 EUR, nebo pokud se týkají poskytnutí méně než 300 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.

V případě smlouvy o veřejných službách uzavřené přímo s malým nebo středním podnikem, který provozuje maximálně 20 vozidel, mohou být tyto prahy navýšeny buď na průměrnou roční odhadovanou hodnotu nižší než 1 700 000 EUR nebo pokud se týkají poskytnutí méně než 500 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.

5. V případě přerušení služeb nebo v případě bezprostředního rizika vzniku takové situace může příslušný orgán přijmout mimořádné opatření. Toto mimořádné opatření má podobu přímého uzavření smlouvy nebo formální dohody o rozšíření smlouvy o veřejných službách nebo požadavku vykonat určité závazky veřejné služby. Provozovatel veřejných služeb má právo odvolat se proti rozhodnutí o uložení povinnosti vykonat určité závazky veřejné služby. Uzavření smlouvy o veřejných službách nebo její prodloužení prostřednictvím mimořádného opatření nebo uložení povinnosti vykonat takový závazek by neměly překročit dva roky.

6. Není-li to zakázáno vnitrostátním právem, mohou příslušné orgány rozhodnout o přímém uzavření smluv o veřejných službách, pokud se týkají přepravy po železnici, s výjimkou jiných druhů drážní dopravy, jako je metro nebo tramvaje. Odchylně od čl. 4 odst. 3 nesmí být takové smlouvy uzavřeny na dobu delší než 10 let, pokud se nepoužije čl. 4 odst. 4.

Článek 6

Kompensace za veřejné služby

1. Všechny kompenzace související s obecným pravidlem nebo smlouvou o veřejných službách musí být v souladu s ustanoveními článku 4, a to bez ohledu na způsob, jakým byla smlouva uzavřena. Jakákoli kompenzace jakékoliv povahy související s přímo uzavřenou smlouvou o veřejných službách podle čl. 5 odst. 2, 4, 5 nebo 6 nebo související s obecným pravidlem musí být rovněž v souladu s ustanoveními přílohy.

2. Na písemnou žádost Komise jí členské státy sdělí do tří měsíců nebo v jakékoli jiné delší lhůtě, která může být stanovena v žádosti, veškeré informace, které Komise považuje za nezbytné pro stanovení toho, zda jsou poskytnuté kompenzace slučitelné s tímto nařízením.

Článek 7

Zveřejnění

1. Každý příslušný orgán jednou za rok zveřejní souhrnnou zprávu o závazcích veřejné služby, za něž je zodpovědný, o vybraných provozovatelích veřejných služeb, jakož i o platbách kompenzací a výlučných právech poskytnutých uvedeným provozovatelům veřejných služeb prostřednictvím náhrady. Tato zpráva umožní sledovat a posoudit výkon, kvalitu a financování sítě veřejné dopravy.

2. Každý příslušný orgán přijme nezbytná opatření s cílem nejpozději jeden rok před zahájením nabídkového řízení nebo jeden rok před přímým uzavřením smlouvy zveřejnit v *Úředním věstníku Evropské unie* alespoň tyto informace:

- a) název a adresa příslušného orgánu;
- b) typ plánovaných smluv;
- c) služby a oblasti, na něž se možné smlouvy vztahují.

Příslušné orgány mohou rozhodnout, že nezveřejní tyto informace, pokud se smlouva o veřejných službách týká poskytování méně než 50 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.

Pokud se tyto informace po zveřejnění změní, zveřejní příslušný orgán co nejdříve opravu. Touto opravou nesmí být dotčeno datum přímého uzavření smlouvy nebo zahájení nabídkového řízení.

Tento odstavec se nepoužije na čl. 5 odst. 5.

3. V případě přímého uzavření smluv o veřejných službách v přepravě po železnici podle čl. 5 odst. 6 zveřejní příslušný orgán následující informace do jednoho roku od uzavření smluv:

- a) označení smluvní strany a její vlastnictví;
- b) dobu trvání smlouvy o veřejných službách;
- c) popis služeb v přepravě cestujících, které mají být poskytovány;
- d) popis parametrů finanční kompenzace;
- e) cíle kvality;
- f) podmínky související se základním majetkem.

4. Na žádost kterékoli zúčastněné strany jí příslušný orgán předloží důvody svého rozhodnutí týkající se přímého uzavření smlouvy o veřejných službách.

Článek 8

Přechodné období

1. Smlouvy o veřejných službách se uzavírají v souladu s pravidly stanovenými tímto nařízením. Zakázky na služby a veřejné zakázky na služby, jak jsou definovány ve směrnici 2004/17/ES nebo 2004/18/ES, v přepravě cestujících autobusem či tramvají se zadávají v souladu s postupy stanovenými podle těchto směrnic, pokud nemají podobu koncesí na služby, jak jsou definovány v uvedených směrnicích. Mají-li být smlouvy uzavřeny v souladu se směrnicemi 2004/17/ES nebo 2004/18/ES, nepoužijí se ustanovení odstavců 2 až 4 tohoto článku.

2. Aniž je dotčen odstavec 3, uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě po železnici a po silnici musí být v souladu s článkem 5 tohoto nařízení do ... (*). Během tohoto přechodného období přijmou členské státy opatření, aby postupně dosáhly souladu s článkem 5 a tím se vyhnuly vážným strukturálním problémům zejména v souvislosti s přepravní kapacitou.

Do šesti měsíců od konce první poloviny přechodného období poskytnou členské státy Komisi zprávu o pokroku zdůrazňující provádění postupného uzavírání smluv o veřejných službách v souladu s článkem 5. Na základě zpráv o pokroku od členských států může Komise navrhnout vhodná opatření určená členským státům.

3. Pro účely použití odstavce 2 se neberou v úvahu smlouvy o veřejných službách uzavřené v souladu s právem Společenství a vnitrostátním právem:

- a) před 26. červencem 2000 na základě spravedlivého nabídkového řízení;
- b) před 26. červencem 2000 na základě jiného řízení než spravedlivého nabídkového řízení;
- c) od 26. července 2000 a přede dnem ... (**) na základě spravedlivého nabídkového řízení;
- d) od 26. července 2000 a přede dnem ... (**) na základě jiného řízení než spravedlivého nabídkového řízení.

Smlouvy uvedené v písmenu a) zůstávají v platnosti do uplynutí doby jejich platnosti. Smlouvy uvedené v písmenech b) a c) zůstávají v platnosti do uplynutí doby jejich platnosti, ale ne déle než po dobu 30 let. Smlouvy uvedené v písmenu d) zůstávají v platnosti do uplynutí doby jejich platnosti, pokud mají omezenou dobu trvání srovnatelnou s dobami trvání uvedenými v článku 4.

(*) Dvanáct let ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

(**) Den vstupu tohoto nařízení v platnost.

Smlouvy o veřejných službách zůstávají v platnosti do uplynutí doby jejich platnosti, pokud by jejich ukončení mělo nežádoucí právní nebo hospodářské dopady a pokud k tomu Komise dala svůj souhlas.

4. Aniž je dotčen odstavec 3, mohou příslušné orgány během druhé poloviny přechodného období uvedeného v odstavci 2 vyloučit z postupu uzavírání smluv prostřednictvím nabídkového řízení provozovatele veřejných služeb, kteří nemohou poskytnout důkaz, že hodnota služeb veřejné dopravy, pro které jim byla poskytnuta kompenzace nebo uděleno výlučné právo v souladu s tímto nařízením, představuje alespoň polovinu hodnoty všech služeb veřejné dopravy, pro které jim byla poskytnuta kompenzace nebo uděleno výlučné právo. Toto vyloučení se nevztahuje na provozovatele veřejných služeb, které mají být předmětem nabídkového řízení. Pro použití tohoto kritéria se neberou v úvahu smlouvy o veřejných službách uzavřené v rámci mimořádného opatření uvedeného v čl. 5 odst. 5.

Pokud příslušné orgány této možnosti využijí, postupují nediskriminačním způsobem, vyloučí všechny potenciální provozovatele veřejných služeb splňující uvedené kritérium, a uvědomí případné provozovatele o svém rozhodnutí na začátku postupu uzavírání smluv o veřejných službách.

O svém záměru použít toto ustanovení informují Komisi alespoň dva měsíce před zveřejněním výzvy k podávání nabídek.

Článek 9

Slučitelnost se Smlouvou

1. Kompenzace za provozování veřejných služeb v přepravě cestujících nebo za plnění tarifních závazků stanovených v obecných pravidlech vyplacené v souladu s tímto nařízením jsou slučitelné se společným trhem. Tyto kompenzace jsou osvobozeny od povinnosti předchozího oznámení podle čl. 88 odst. 3 Smlouvy.

2. Aniž jsou dotčeny články 73, 86, 87 a 88 Smlouvy, mohou členské státy i nadále poskytovat v odvětví dopravy podpory podle článku 73 Smlouvy, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby, jiné než ty, na které se vztahuje toto nařízení, zejména:

a) než vstoupí v platnost společná pravidla pro rozdělování nákladů na infrastrukturu, pokud je podpora poskytnuta podnikům, jež nesou výdaje související s infrastrukturou, kterou používají, zatímco ostatní podniky takovou zátěž nenesou. Při stanovování výše takto poskytované podpory je třeba vzít v úvahu náklady na infrastrukturu, které konkurenční druhy dopravy nemusí nést;

b) pokud je cílem podpory buď výzkum, nebo vývoj dopravních systémů a technologií, které by byly obecně pro Společenství užitečnější.

Taková podpora je omezena na fázi výzkumu a vývoje a nemůže se vztahovat na obchodní využití takových dopravních systémů a technologií.

Článek 10

Zrušení

1. Zrušuje se nařízení (EHS) č. 1191/69. Jeho ustanovení se však budou po dobu tří let od vstupu tohoto nařízení v platnost nadále používat pro veřejné služby v nákladní dopravě.

2. Zrušuje se nařízení (EHS) č. 1107/70.

Článek 11

Zprávy

Po skončení přechodného období uvedeného v čl. 8 odst. 2 předloží Komise zprávu o provádění tohoto nařízení a o vývoji v poskytování veřejné přepravy cestujících ve Společenství, v níž posoudí zejména vývoj v kvalitě veřejných služeb v přepravě cestujících a účinky přímého uzavírání smluv, případně spolu s vhodnými návrhy na změnu tohoto nařízení.

Článek 12

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost ... (*).

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

V Bruselu

Za Evropský parlament
předseda

...

Za Radu
předseda

...

(*) Tři roky po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

PŘÍLOHA

PRAVIDLA PRO KOMPENZACI V PŘÍPÁDECH UVEDENÝCH V ČL. 6 ODS. 1

1. Kompenzace související s přímo uzavřenými smlouvami o veřejných službách podle čl. 5 odst. 2, 4, 5 nebo 6 nebo kompenzace související s obecným pravidlem se musejí vypočítat v souladu s pravidly uvedenými v této příloze.
2. Kompenzace nemůže překročit částku rovnající se čistému finančnímu dopadu, který odpovídá součtu pozitivních nebo negativních dopadů, které má plnění závazku veřejné služby na náklady a příjmy provozovatele veřejných služeb. Dopady se posoudí porovnáním situace, kdy je závazek veřejné služby splněn, se situací, která by nastala, kdyby závazek nebyl splněn. Pro účely výpočtu čistého finančního dopadu se příslušný orgán řídí tímto vzorcem:
Náklady vzniklé v souvislosti se závazkem veřejné služby nebo souborem závazků veřejné služby uloženým příslušným orgánem/příslušnými orgány, obsažený ve smlouvě o veřejných službách nebo v obecném pravidle,
 - minus jakékoli kladné finanční dopady vzniklé v rámci sítě provozované v souvislosti s daným závazkem/závazky veřejné služby,
 - minus zisky z tarifu nebo jakýkoli jiný příjem vzniklý při plnění daného závazku/závazků veřejné služby,
 - plus přiměřený zisk,= rovná se čistý finanční dopad.
3. Plnění závazku veřejné služby může mít dopad na možné přepravní činnosti provozovatele mimo daný závazek/závazky veřejné služby. Za účelem zabránit nadměrnému či nedostatečnému vyplácení kompenzací je proto třeba vzít při výpočtu čistého finančního dopadu v úvahu jakékoli vyčíslitelné finanční dopady na dotyčné síť provozovatele.
4. Výpočet nákladů a příjmů musí být proveden v souladu s platnými účetními a daňovými zásadami.
5. Ve snaze zvýšit transparentnost a vyhnout se křížovým dotacím v případě, kdy provozovatel veřejných služeb provozuje nejen služby, pro něž je poskytována kompenzace a které podléhají závazkům veřejné služby, ale i jiné činnosti, musí být účetnictví uvedených veřejných služeb rozděleno tak, aby splňovalo alespoň tyto podmínky:
 - provozní účty pro každou z těchto činností jsou oddělené a část příslušných aktiv a fixní náklady jsou přidělovány podle platných účetních a daňových pravidel,
 - všechny variabilní náklady, příslušný příspěvek na fixní náklady a přiměřený zisk spojený s jakoukoli jinou činností provozovatele veřejných služeb nemohou být za žádných okolností účtovány daným veřejným službám,
 - náklady veřejných služeb jsou vyrovnávány provozními příjmy a platbami veřejných orgánů, aniž by byl umožněn převod příjmů do jiného odvětví činnosti provozovatele veřejných služeb.
6. „Přiměřeným ziskem“ se rozumí míra návratnosti kapitálu, která je běžná v odvětví v daném členském státě a která musí zohledňovat riziko nebo neexistenci rizika pro provozovatele veřejných služeb z důvodu zásahu veřejného orgánu.
7. Způsob kompenzace musí podporovat udržování nebo rozvíjení:
 - účinného řízení ze strany provozovatele veřejných služeb, které může být předmětem objektivního hodnocení, a
 - poskytování služeb v přepravě cestujících dostatečné kvality.

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

- Dne 20. července 2005 ⁽¹⁾ Komise předložila revidovaný návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici známý jako návrh o závazcích veřejné služby. Před tímto revidovaným návrhem Komise přednesla jiné dva návrhy: dne 27. července 2000 původní návrh ⁽²⁾ a dne 21. února 2002 pozměněný návrh ⁽³⁾.
- Dne 14. listopadu 2001 Evropský parlament odhlasoval své stanovisko v prvním čtení na základě původního návrhu Komise z července 2000 ⁽⁴⁾. Evropský parlament se rozhodl, že bude návrh z července 2005 považovat za revidované znění původního návrhu z července 2000 a v důsledku toho bude tento návrh zkoumat pouze ve druhém čtení.
- Rada na svém zasedání dne 9. června 2006 dosáhla politické dohody o revidovaném návrhu, přičemž česká, řecká, lucemburská a maltská delegace se zdržely hlasování. Dne 11. prosince 2006 Rada přijala společný postoj.
- Při své práci Rada rovněž vzala v úvahu stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽⁵⁾ a Výboru regionů ⁽⁶⁾.

II. ZMĚNY EVROPSKÉHO PARLAMENTU

Protože první čtení v Parlamentu vycházelo z původního návrhu Komise z roku 2000 a ze společného postoje Rady k výrazně upravenému návrhu z roku 2005, nemůže se Rada ve svém odůvodnění odvolávat na jednotlivé změny Parlamentu. Rada chce využít jiné možnosti a zaměřit se na první čtení v Parlamentu obecně, s ohledem na klíčové prvky společného postoje.

III. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

1. Obecně

V současné době platný právní rámec závazků veřejné služby pochází z roku 1969 a naposledy byl pozměněn v roce 1991 ⁽⁷⁾. Rada se domnívá, že dnešní evropský trh nabízející služby v oblasti přepravy cestujících, kdy již provozovateli nejsou výlučně vnitrostátní, regionální nebo místní subjekty, potřebuje nová pravidla. Tato pravidla musí zmírnit narušení hospodářské soutěže stanovením nediskriminačních podmínek mezi provozovateli, zvýšením transparentnosti a zaručením právní jistoty provozovatelů i orgánů působících ve veřejné přepravě cestujících. Zajištění spravedlivých podmínek hospodářské soutěže podpoří bezpečné, účinné a vysoce kvalitní veřejné služby v přepravě cestujících.

Návrhy Komise z let 2000 a 2002 nezískaly v Radě potřebnou většinu, přičemž hlavním důvodem byly obrovské rozdíly mezi členskými státy při zavádění širší hospodářské soutěže ve veřejné přepravě cestujících. Členské státy navíc chtěly počkat na konečný rozsudek v projednávané věci ALTMARK ⁽⁸⁾ týkající se toho, jakým způsobem se ustanovení o státní podpoře obecně uplatňují na veřejné služby a jak se konkrétně postupuje v případě veřejné přepravy. V rámci přípravy společného postoje Rady bylo zapotřebí pragmatictějšího přístupu Komise i členských států. Komise kladla větší důraz na subsidiaritu, což vedlo ke zjednodušení a ke zvýšení pružnosti oproti předchozím návrhům, a členské státy po několikaleté zkušenosti s různými modely organizace veřejné přepravy dokázaly lépe rozpoznat jejich přínos i nevýhody. Rozsudek ve věci ALTMARK posléze jasně zdůraznil potřebu modernizovat právní předpisy Společenství v oblasti veřejné přepravy cestujících.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 49, 28.2.2006, s. 37.

⁽²⁾ Úř. věst. C 365 E, 19.12.2000, s. 169.

⁽³⁾ Úř. věst. C 151 E, 25.6.2002, s. 146.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 140 E, 13.6.2002, s. 164.

⁽⁵⁾ Úř. věst. C 195, 18.8.2006, s. 20.

⁽⁶⁾ Úř. věst. C 192, 16.8.2006, s. 1.

⁽⁷⁾ Nařízení Rady (EHS) 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách (Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1), naposledy pozměněné nařízením (EHS) č. 1893/91 (Úř. věst. L 169, 29.6.1991, s. 1).

⁽⁸⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, Sb. rozh. s. I-7747.

Rada ve svém společném postoji usiluje o vyvážení několika zájmů: možnosti, aby orgány samy určovaly způsob organizace veřejné přepravy, přání zavést do veřejné přepravy větší míru hospodářské soutěže skrze udělování smluv na poskytování veřejných služeb prostřednictvím zadávacích řízení, čemuž se také říká „regulovaná hospodářská soutěž“, a potřeby vytvořit nový právní rámec, který by zohledňoval zvláštnosti stávajících systémů veřejné dopravy a zároveň těmto systémům poskytl dostatek času, aby se mohly novým pravidlům přizpůsobit. Rada provedla v návrhu Komise rovněž úpravy, aby usnadnila jeho provádění v praxi.

2. Klíčové politické otázky

2.1 Oblast působnosti

Rada vymezuje oblast působnosti tohoto nařízení tak, že se vztahuje na ty veřejné služby v přepravě cestujících po železnici a silnici, u nichž příslušné orgány při ukládání nebo zadávání závazků veřejné služby nahrazují provozovatelům vzniklé náklady nebo udělují výlučná práva na oplátku za plnění závazků veřejné služby. Vzhledem k vývoji evropského trhu veřejné dopravy se Rada domnívá, že by omezení oblasti působnosti na místní přepravu, jak navrhuje Parlament, již nebylo vhodné.

Na rozdíl od návrhů z let 2000 a 2002, které zahrnovaly i úpravu veřejné přepravy cestujících po vnitrozemských vodních cestách, se návrh Komise z roku 2005 omezuje pouze na železnice a silnice. Nařízení by se tedy týkalo pouze přepravy po vnitrozemských vodních cestách, která je součástí širšího systému veřejné dopravy. Nyní se Rada vrátila k duchu předchozích návrhů, protože do svého společného postoje zařadila ustanovení, které členským státům, pokud si to přejí, umožňuje použít nařízení i na veřejné služby v přepravě cestujících po vnitrozemských vodních cestách.

Ve společném postoji Rada objasňuje, na jaký druh smluv se nařízení vztahuje. Za prvé uvádí, že smlouvy na veřejné služby v přepravě cestujících autobusy nebo tramvajemi je třeba uzavírat v souladu s postupy podle směrnic o zadávání veřejných zakázek, pokud tyto smlouvy nemají podobu koncesí na služby. Rada přitom upřesňuje přístup navrhovaný Komisí, který orgánům dává možnost, aby si zvolily příslušný režim. Pokud smlouva na veřejné služby představuje pro provozovatele riziko, použije se toto nařízení, pokud zde riziko není, použije se směrnice o zadávání veřejných zakázek⁽¹⁾. Kvůli této volnosti správního uvážení Rada upřednostňuje přístup Komise před návrhem Parlamentu, podle kterého by se nařízení mělo vztahovat na všechny smlouvy o veřejné přepravě cestujících. Za druhé společný postoj výslovně vylučuje z oblasti působnosti nařízení koncese na stavební práce s tím, že směrnice o zadávání veřejných zakázek poskytují použitelný režim pro tyto druhy smluv.

Nakonec Rada za účelem zvýšení flexibility ve svém společném postoji orgánům umožňuje vyloučit z oblasti působnosti nařízení obecná pravidla o finanční náhradě za závazky veřejných služeb, která stanovují maximální přepravní sazbu jízdného pro žáky, učně a osoby s omezenou pohyblivostí.

2.2 Přímé zadávání

Rada se domnívá, že nejlepší zárukou zlepšené kvality a účinnosti veřejné dopravy je systém nabízející příslušným orgánům možnost rozhodnout se mezi zadávacím řízením a přímým zadáním. S ohledem na to Rada ve svém společném postoji ponechává čtyři výjimky, kdy orgány mohou smlouvy zadat přímo, jak navrhla Komise, ale provádí několik úprav, pokud jde o přesné vymezení způsobů zadávání.

⁽¹⁾ Směrnice 2004/18/ES o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby (Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114) nebo směrnice 2004/17/ES o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb (Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 1).

2.2.1 Vnitřní provozovatelé

Rada vítá návrh Komise umožnit příslušným orgánům, které se v případě služeb v oblasti veřejné přepravy nerozhodnou pro zadávací řízení, aby tyto služby poskytovaly samy nebo jejich poskytováním pověřily přímo třetí stranu, kterou ovládají podobným způsobem jako svá vlastní oddělení – takzvaného „vnitřního provozovatele“. Rada souhlasí s prvním čtením Parlamentu a s revidovaným návrhem Komise v tom, že by se vnitřní provozovatel v zásadě neměl podílet na zadávacích řízeních mimo oblast působnosti orgánu, od něhož obdržel přímé zadání, aby se zabránilo riziku narušení hospodářské soutěže.

Ačkoli Rada celkové pojetí vnitřního provozovatele podporuje, doplňuje do návrhu Komise několik opatření, aby zohlednila zvláštnosti vnitrostátních a místních systémů dopravy:

- členské státy uznávají svoji vnitrostátní odpovědnost za organizaci veřejné dopravy, a proto si ponechají ze zákona pravomoc zakázat místním orgánům, aby využívaly možností zadávat smlouvy na veřejné služby na svém území přímo,
- kromě definice „příslušného orgánu“ zdůrazňuje, že „příslušný místní orgán“ zahrnuje jak jeden orgán, tak i seskupení orgánů nabízejících vzájemně propojené dopravní služby,
- byl ponechány základní podmínky pro vymezení pojmu „ovládání“ vnitřního provozovatele ze strany daného orgánu, jak jej navrhla Komise, při současném upřesnění, že nutně použitelnou podmínkou takového ovládání není úplné veřejné vlastnictví této osoby,
- vyjasnění otázky územního omezení pro vnitřního provozovatele, aby se zabránilo nucenému omezení veřejných služeb v přepravě, které přesahují hranice správních území, což by bylo v rozporu se zájmy cestujících,
- vnitřní provozovatelé, jejichž přímo zadane smlouvy na veřejné služby brzy vyprší, se při splnění určitých podmínek smějí účastnit zadávacích řízení, takže se mohou připravit na fungování v konkurenčním prostředí,
- pokud neexistují žádné místní příslušné orgány, mohou smlouvy na veřejné služby s vnitřním provozovatelem uzavřít vnitrostátní orgány.

2.2.2 Menší smlouvy

Stanovené prahy, pod kterými mohou být smlouvy na veřejné služby zadávány přímo, ponechává Rada beze změny tak, jak je navrhla Komise s ohledem na první čtení v Parlamentu. Orgány smějí od zadávacího řízení upustit v případě, že průměrná roční hodnota smlouvy je nižší než 1 milion EUR nebo že se smlouva týká poskytnutí méně než 300 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících za rok. Rada, vzhledem k zájmu Parlamentu o malé provozovny, dále zavádí další prahy pro malé a střední podniky, které provozují maximálně 20 vozidel. V tomto případě se povoluje přímé zadávání, pokud průměrná roční hodnota smluv na poskytování veřejných služeb nepřekračuje 1,7 milionů EUR nebo pokud poskytují méně než 500 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících. V neposlední řadě společný postoj uznává vnitrostátní odpovědnost za organizaci veřejné dopravy a dává členským státům možnost zakázat orgánům na svém území v případě menších smluv využívat možnosti přímého zadávání smluv na veřejné služby.

2.2.3 Mimořádné situace

Rada podporuje návrh Komise inspirovaný prvním čtením v Parlamentu, který v případě přerušení poskytování služeb nebo bezprostředního rizika vzniku této situace umožňuje zakázky na smlouvy zadávat přímo. Avšak s ohledem na čas potřebný k zadávání nových smluv na veřejné služby se Rada rozhodla umožnit mimořádná opatření na období dvou let místo jednoho roku, jak navrhuje Komise. S ohledem na praxi se ve společném postoji dále uvádí, že mimořádná opatření mohou mít podobu přímého zadání, formální dohody

o rozšíření smlouvy na veřejnou službu nebo požadavek na plnění určitých závazků veřejné služby. V posledním z uvedených případů má provozovatel veřejné služby právo se odvolat.

2.2.4 Přeprava po železnici

S ohledem na zvláštní postavení veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici Rada orgánům umožňuje v případě veškeré přepravy po železnici zadat zakázku na veřejnou službu přímo, pokud to nezakazují vnitrostátní právní předpisy. Rozšířením možnosti přímého zadávání smluv od regionální železniční dopravy a železniční dopravy na dlouhou vzdálenost také na veškerou drážní přepravu po železnici včetně městských a příměstských a integrovaných sítí, jak to navrhuje Komise, se Rada vyhýbá obtížím, které by mohly nastat, pokud by bylo třeba rozlišovat mezi železniční dopravou na dlouhé vzdálenosti a regionální dopravou na jedné straně a městskou a příměstskou drážní dopravou na straně druhé. Když Rada ve složení pro dopravu, telekomunikace a energetiku dosáhla dne 9. června 2006 politické dohody, pokud jde o toto rozšíření možnosti přímého zadávání zakázek na veškerou přepravu po železnici, učinila švédská delegace, k níž se připojila také italská delegace, prohlášení do zápisu z jednání (Příloha I).

2.3 Doba trvání smluv

Pokud jde o dobu trvání smluv na veřejné služby v případě autokarů a autobusů a v případě železniční dopravy a jiných druhů drážní přepravy, snaží se Rada na druhou stranu vyvážit potřebu období amortizace, která by byla finančně přiměřená, a na druhé straně dobu trvání smluv, která by představovala pobídky pro nové provozovatele. V případě železniční dopravy a jiných druhů drážní přepravy Rada ponechala navrhovanou dobu trvání v délce patnácti let. V případě autokarů a autobusů prodloužila Rada dobu trvání zakázek navrhovanou Komisí z osmi na deset let. Takto se Rada řídí podle návrhu Komise pozměněného s ohledem na první čtení v Parlamentu, s výjimkou dalšího prodloužení doby trvání smlouvy o dva roky u autobusové dopravy. Jako protíváha rozšíření přímého zadávání na veškerou železniční přepravu nesmí počáteční doba trvání přímo zadaných smluv na železniční přepravu přesáhnout 10 let.

Rada dále ponechala, s některými změnami, návrh Komise, aby se doba trvání smluv na veřejné služby dala prodloužit maximálně o 50 %, pokud je to nutné z hlediska investic. Rada navíc povoluje prodloužení smluv o polovinu v nejvzdálenějších regionech, pokud je toto prodloužení odůvodněno náklady plynoucími ze zvláštní zeměpisné situace.

Ve výjimečných případech navíc společný postoj povoluje prodloužení smluv o více než polovinu. Takové prodloužení je nutné odůvodnit amortizací kapitálu vzhledem k mimořádným investicím do infrastruktury, kolejových vozidel nebo jiných vozidel. Smlouvy na veřejné služby je navíc třeba zadávat na základě spravedlivého zadávacího řízení a orgán povolující delší dobu trvání musí smlouvu a body odůvodňující její prodloužení předložit Komisi do jednoho roku od uzavření smlouvy.

2.4 Sociální normy a kvalita služeb

Revidovaný návrh Komise z roku 2005 na rozdíl od návrhů z roku 2000 a 2002 nechává s ohledem na zásadu subsidiarity vymezení sociálních a kvalitativních hledisek veřejných služeb v přepravě cestujících vnitrostátním orgánům. Rada tento přístup podporuje.

Rada zpřesňuje a rozšiřuje ustanovení návrhu Komise ohledně převodu sociálních práv. Ustanovení návrhu Komise umožňovalo orgánům rozhodnout, budou-li vybraní provozovatelé veřejných služeb povinni zajistit již přijatým pracovníkům k poskytování služeb stejná práva, na která by měli nárok, kdyby došlo k převodu ve smyslu směrnice 2001/23/ES. Rada i Komise se shodují v tom, že se jedná o zásadu subsidiarity, a podle jejich názoru není třeba toto ustanovení o právech zaměstnanců nařídit, jak navrhl Parlament v prvním čtení. Rada nicméně toto ustanovení doplňuje o povinnost, podle které orgány při stanovení těchto požadavků musí jednat

v souladu s omezeními vycházejícími z vnitrostátního práva nebo práva Společenství. Rada dále se zřetelem na zvyšování transparentnosti začleňuje do svého společného postoje povinnost, podle které v případě, že orgány požadují, aby provozovatelé veřejných služeb dodržovali určité sociální normy, musí zadávací dokumentace a smlouvy na veřejné služby obsahovat seznam dotčených pracovníků a uvádět přehledné podrobnosti jejich smluvních práv, jakož i podmínky spojení zaměstnanců s příslušnými službami.

Komise s cílem zjednodušení nařízení a dodržování zásady subsidiarity ve svém revidovaném návrhu rozhodla, že nestanoví seznam hledisek kvality pro orgány při zadávání smluv na veřejné služby. Rada se ve svém společném postoji přidává k názoru Komise, že by orgány měly i nadále odpovídat za stanovení norem kvality. Rada se zřetelem na zvyšování transparentnosti však zavádí povinnost, podle které musí orgány v případě stanovení norem kvality zahrnout tyto normy do své zadávací dokumentace a do smluv na veřejné služby.

2.5 *Transparentnost*

Rada se zřetelem na zvyšování transparentnosti vítá návrh Komise, který vyžaduje, aby příslušné orgány uzavřely smlouvu na veřejné služby, jsou-li udělena výlučná práva a (nebo) náhrada jako vyrovnání za plnění závazků veřejné služby. Dále je transparentnost týkající se zadávání a obsahu smluv na veřejné služby zásadní pro to, aby nedošlo k narušení hospodářské soutěže, zejména je-li smlouva zadána přímo. Parlament vzal v prvním čtení několikrát na vědomí význam zlepšování transparentnosti v odvětví veřejné přepravy cestujících.

Rada s ohledem na další zvyšování transparentnosti v odvětví veřejné dopravy a jako vyrovnávající opatření k rozšíření možnosti přímého zadávání smluv na veškerou železniční přepravu zavádí ve svém společném postoji tato opatření:

- Povinnost orgánů postoupit na žádost jakékoliv dotčené strany svá odůvodněná rozhodnutí týkající se přímo zadáných smluv na veřejné služby. Česká delegace na zasedání Rady ve složení pro dopravu, telekomunikace a energetiku dne 9. června 2006 uvedla, že toto ustanovení odmítá, a připojila prohlášení k zápisu z jednání Rady uvedené v příloze II.
- Povinnost orgánů zveřejnit u přímo zadáných smluv na veřejné služby v železniční dopravě určité informace do jednoho roku od zadání zakázky.

Rada podporuje návrhy Komise týkající se zveřejňování, avšak zavádí některé změny, kterými dojde ke zlepšení praktické použitelnosti a snížení nadbytečné administrativní zátěže:

- Orgány jsou povinny předložit souhrnnou zprávu o svých smlouvách na veřejné služby namísto podrobné zprávy navrhované Komisí.
- Orgány musí alespoň s ročním předstihem oznámit zadání smlouvy na veřejné služby v Úředním věstníku. Na menší smlouvy se tato povinnost nevztahuje.
- Orgány se žádají, aby, pokud dojde v informacích oznámených v souvislosti s udělením smlouvy o veřejné službě ke změně, zveřejnily opravy.
- Mimořádná opatření jsou z předběžného oznámení vyjmuta.
- Zaváděcí období, ve kterém musí členské státy sdělit Komisi informace nezbytné k určení toho, zda je udělená náhrada v souladu s nařízením, se rozšiřuje z dvaceti pracovních dnů navrhovaných Komisí na tři měsíce.

2.6 Přechodné období

Aby měly příslušné orgány a provozovatelé dostatek času přizpůsobit se novému právnímu rámci, Rada provedla několik změn přechodných opatření, která navrhla Komise. V první řadě, nařízení vstoupí v platnost tři roky po vyhlášení. Dvanáct let poté bude nutno zadávat smlouvy na veřejné služby v železniční a silniční dopravě podle tohoto nařízení. Za druhé, Rada nahradí rozlišení v návrhu Komise mezi přechodnými obdobími pro silniční dopravu na jedné straně a pro železniční dopravu na straně druhé jedním společným přechodným opatřením. Rada má zato, že s ohledem na rozšíření možnosti přímého zadávání u železniční přepravy není zavedení delšího přechodného období pro veřejnou železniční dopravu oproti veřejné silniční dopravě již dále zapotřebí. Za třetí, Rada namísto dvoufázového přechodného období zvolila postupný přístup umožňující orgánům, aby si v určitých mezích stanovily, jak zorganizovat přechod na nový soubor pravidel pro zadávání smluv. Šest měsíců po první polovině přechodného období musí členské státy poskytnout Komisi zprávu o pokroku. Komise na základě těchto zpráv posoudí, zda jsou třeba dodatečná opatření, aby nedošlo k narušení poskytování veřejné dopravy.

Ohledně smluv uzavřených před vstupem tohoto nařízení v platnost společný postoj stanovuje přechodné opatření, které je v souladu s návrhy, které Parlament předložil v prvním čtení. Rada usiluje o soulad mezi dodržováním zásady *pacta sunt servanda* a tím, aby nedošlo k uzavření trhu na příliš dlouhou dobu. Je rozlišováno mezi:

- smlouvami zadávanými na základě spravedlivého zadávacího řízení z hlediska hospodářské soutěže a smlouvami zadávanými na základě jiného zadávacího postupu,
- smlouvami zadávanými před 26. červencem 2000, kdy Komise předložila svůj původní návrh týkající se závazků veřejné služby, a smlouvami zadávanými po tomto datu.

Rada navrhuje pro celkem čtyři kategorie smluv individuální stanovení ukončení platnosti. Společný postoj ve výjimečných případech, kdy by ukončení smlouvy na veřejné služby způsobilo nepřiměřené právní nebo hospodářské důsledky, umožní trvání smlouvy až do ukončení platnosti, s podmínkou schválení ze strany Komise.

Rada ve svém společném postoji zachovává ustanovení návrhu Komise, podle kterého mohou orgány odmítnout vydat povolení pro účast provozovatelů v zadávacím řízení, pokud tito v druhé polovině přechodného období neprokáží, že hodnota služby veřejné dopravy, za kterou získávají náhradu nebo výhradní práva v souladu s nařízením, nepředstavuje alespoň polovinu hodnoty všech jejich služeb veřejné dopravy. Rada toto ustanovení doplňuje o to, že orgány nesmí zabránit provozovatelům, kteří již provozují služby, které budou vyčleněny pro zadávací řízení, v účasti na tomto zadávacím řízení. Rada po intenzivních jednáních rozhodla nepřijmout ustanovení umožňující orgánům zakázat účast na zadávacím řízení provozovatelům, kteří získali část nebo všechny své smlouvy přímým zadáním. Podle Rady toto kompenzační ustanovení není s ohledem na judikaturu Soudního dvora vhodné. Soudní dvůr stanoví přísné podmínky pro používání kompenzačních ustanovení, neboť je považuje za přípustné pouze v případě postupného liberalizačního procesu, a to pokud jsou přechodné povahy a časově omezené.

2.7 Další důležité otázky

Další důležité otázky společného postoje Rady jsou:

- Rada v souladu s návrhem Komise nestanovuje zvláštní pravidla pro subdodávky v odvětví vnitrozemské veřejné dopravy. Rada se nicméně snaží o zvýšení transparentnosti tím, že do společného postoje vkládá požadavek, aby dokumenty zadávacího řízení a smlouvy na veřejnou službu jasně stanovily, jsou-li subdodávky možné. Smlouvy na veřejnou službu musí dále stanovit v souladu s vnitrostátním právem a právem Společenství podmínky pro subdodávky.

- Komise navrhla zcela zrušit nařízení (EHS) č. 1191/69 a nařízení (EHS) č. 1107/70. Jelikož některá ustanovení těchto dvou nařízení stále platí, společný postoj Rady stanoví postupné rušení nařízení (EHS) č. 1191/69 a začlenění určitých konkrétních ustanovení nařízení (EHS) č. 1107/70 do nového nařízení o závazcích veřejné služby.
- Rada přizpůsobuje ustanovení zprávě Komise o vývoji v poskytování veřejné přepravy osob v Evropě s ohledem na svůj společný postoj, vyžadující zejména posouzení kvality služeb veřejné dopravy a dopady přímého zadávání.
- Rada poněkud mění přílohu návrhu nařízení s cílem zlepšit výpočet povolené náhrady v případě přímo zadávaných smluv, aby byl v praxi snáze proveditelný.

IV. ZÁVĚR

I když Rada nedosáhla dohody ohledně návrhů Komise z roku 2000 a 2002 o závazcích veřejné služby, dosáhla společného postoje na základě návrhu Komise z roku 2005. Komise vypracovala tento revidovaný návrh s ohledem na první čtení svého původního návrhu z roku 2000 v Parlamentu, s cílem usmířit postoje těchto tří orgánů. Vzhledem k tomu, že společný postoj je obecně v souladu s přístupem tohoto revidovaného návrhu, Rada jej proto považuje za dobrý základ pro jednání v souvislosti s druhým čtením Parlamentu.

PŘÍLOHA I

**PROHLÁŠENÍ ŠVÉDSKA, KE KTERÉMU SE PŘIPOJILA ITÁLIE, KTERÉ MÁ BÝT ZAŘAZENO DO ZÁPISU
Z JEDNÁNÍ RADY DNE 9. ČERVNA 2006**

Věc: bod 9: Revidovaný návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici

POLITICKÁ DOHODA

V rámci dosažení politické dohody o společném postoji ohledně nařízení o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici by Švédsko chtělo navrhnout tento postoj:

1. Hlavním cílem tohoto nařízení podle dohody Rady ze zasedání dne 5. prosince 2005 je spíše vytvoření právního rámce pro náhradu za smlouvy na veřejné služby než otevírání trhu v oblasti služeb v železniční přepravě. Z toho důvodu toto nařízení zachovává možnost přímého zadávání služeb v železniční přepravě.
2. Rozhodnutí Rady umožnit i nadále přímé zadávání služeb v přepravě cestujících po železnici nevylučuje právo Komise předložit podnět k novému legislativnímu návrhu na otevření vnitrostátního trhu v přepravě cestujících po železnici, kterým by se pak zabývaly Evropský parlament a Rada.
3. Bude třeba, aby jakýkoliv nový návrh na otevření vnitrostátního trhu služeb v přepravě cestujících po železnici vycházel z odůvodněného rozhodnutí o tom, má-li to být formou volného přístupu všech provozovatelů do železniční sítě, nebo zadávacího řízení na smlouvy na veřejné služby či výlučná práva, nebo obojího.
4. Švédsko se domnívá, že pokud neexistují harmonizované právní předpisy o otevření vnitrostátních trhů služeb v přepravě cestujících po železnici, mají členské státy i nadále právo uplatňovat reciproční opatření, pokud jsou tato opatření v souladu s právními předpisy Společenství.

PŘÍLOHA II

**PROHLÁŠENÍ ČESKÉ REPUBLIKY, KTERÉ MÁ BÝT ZAŘAZENO DO ZÁPISU Z JEDNÁNÍ RADY DNE
9. ČERVNA 2006**

Věc: bod 9: Revidovaný návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici

POLITICKÁ DOHODA

Česká republika si je plně vědoma, že jedním z hlavních cílů návrhu nařízení o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici je optimální transparentnost při zadávání smluv na veřejné služby. Česká republika nemá v tomto ohledu námitek proti požadavku, aby příslušný orgán informoval všechny zainteresované strany v případě žádosti o rozhodnutí o přímém zadání smlouvy na veřejnou službu a aby prokázal, že jeho jednání je v souladu s příslušnými články tohoto nařízení, včetně stanovení výše náhrad podle pravidel uvedených v příloze nařízení. Nicméně Česká republika nemůže souhlasit se stávajícím zněním čl. 7 odst. 4 (9840/06), neboť podle jejího názoru snižuje právní jistotu všech stran účastnících se přímého zadávání. Česká republika se zejména obává, že by odmítnutá zainteresovaná strana mohla odůvodněné rozhodnutí zpochybnit, aby si vynutila srovnání mezi přímo zadanou smlouvou a svou alternativní nabídkou. To by v některých případech mohlo vést ke znemožnění přímého zadání smlouvy na služby, což je podle České republiky zcela nepřijatelné.

Vzhledem k této výhradě nemůže Česká republika politickou dohodu v Radě o tomto návrhu podpořit, a zdržuje se proto hlasování.

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 3/2007**přijatý Radou dne 11. prosince 2006****s ohledem na přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2007 ze dne ... o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002****(Text s významem pro EHP)**

(2007/C 70 E/02)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Za účelem ochrany osob a zboží v rámci Evropské unie je třeba stanovením společných pravidel pro ochranu civilního letectví předcházet protiprávním činům proti civilním letadlům. Tohoto cíle by mělo být dosaženo stanovením společných pravidel a společných základních norem v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy a mechanismů pro sledování jejich dodržování.
- (2) V zájmu ochrany civilního letectví před protiprávními činy obecně je žádoucí poskytnout základ pro společný výklad přílohy 17 k Chicagské úmluvě o mezinárodním civilním letectví ze dne 7. prosince 1944.
- (3) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 ze dne 16. prosince 2002, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví ⁽³⁾, bylo přijato v důsledku událostí ze dne 11. září 2001 ve Spojených státech amerických.
- (4) Obsah nařízení (ES) č. 2320/2002 by měl být přezkoumán s ohledem na získané zkušenosti a uvedené nařízení by mělo být zrušeno a nahrazeno tímto nařízením, jehož cílem je zjednodušit, harmonizovat a vyjasnit stávající pravidla a zvýšit úroveň ochrany.

(5) Vzhledem k potřebě větší pružnosti při přijímání bezpečnostních opatření a postupů s cílem zohlednit měnící se posouzení rizik a umožnit zavádění nových technologií by mělo toto nařízení stanovit základní zásady toho, co je třeba učinit k ochraně civilního letectví před protiprávními činy, aniž by zacházelo do technických a procedurálních podrobností týkajících se způsobu provádění těchto opatření.

(6) Toto nařízení by se mělo vztahovat na letiště sloužící civilnímu letectví, která se nacházejí na území členského státu, na provozovatele poskytující služby na těchto letištích a na subjekty dodávající zboží nebo poskytující služby na tato letiště nebo jejich prostřednictvím.

(7) Aniž je dotčena Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsaná v Tokiu v roce 1963, Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsaná v Haagu v roce 1970, a Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsaná v Montrealu v roce 1971, mělo by toto nařízení rovněž zahrnovat bezpečnostní opatření, která se uplatňují na palubě letadel leteckých dopravců Společenství nebo během jejich letů.

(8) Každý členský stát může sám rozhodnout, zda použije bezpečnostní doprovod na letadle registrovaném v tomto členském státě a na letadle leteckého dopravce, kterému tento členský stát vydal licenci.

(9) Různé druhy civilního letectví nemusí nutně vykazovat stejný stupeň ohrožení. Aby bylo možné udělit odchylky, je třeba při stanovení společných základních norem ochrany letectví před protiprávními činy vzít v úvahu velikost letadla, povahu leteckého provozu nebo četnost provozu na letištích.

(10) Členskými státy by rovněž mělo být umožněno uplatňovat na základě posouzení rizika přísnější opatření než ta, která jsou stanovena v tomto nařízení.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 185, 8.8.2006, s. 17.

⁽²⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 15. června 2006 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 11. prosince 2006 a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽³⁾ Úř. věst. L 355, 30.12.2002, s. 1. Nařízení ve znění nařízení (ES) č. 849/2004 (Úř. věst. L 158, 30.4.2004, s. 1).

- (11) Třetí země mohou vyžadovat uplatňování opatření, která se liší od opatření stanovených v tomto nařízení, pokud jde o lety z letiště v členském státě do této třetí země nebo přes ni. Aniž jsou však dotčeny dvoustranné dohody, jejichž smluvní stranou je Společenství, měla by mít Komise možnost tato opatření vyžadovaná třetí zemí přezkoumat.
- (12) Ačkoliv může v rámci jednoho členského státu v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy vykonávat působnost dva nebo více orgánů, měl by každý členský stát určit jeden orgán příslušný pro koordinaci a sledování provádění společných základních norem ochrany letectví před protiprávními činy.
- (13) V zájmu vymezení odpovědností za provádění společných základních norem ochrany letectví před protiprávními činy a stanovení toho, jaká opatření se od provozovatelů a ostatních subjektů k tomuto účelu vyžadují, by měl každý členský stát vypracovat národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy. Každý provozovatel letiště, letecký dopravce a subjekt uplatňující normy ochrany letectví před protiprávními činy by měl rovněž vypracovat, uplatňovat a zachovávat bezpečnostní program, aby dodržoval toto nařízení a kterýkoli použitelný národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy.
- (14) Za účelem sledování dodržování tohoto nařízení a národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy by měl každý členský stát vypracovat národní program řízení kvality ochrany civilního letectví před protiprávními činy a zajistit jeho provádění.
- (15) Za účelem sledování uplatňování tohoto nařízení členskými státy a rovněž s cílem poskytovat doporučení ke zlepšení ochrany letectví před protiprávními činy by Komise měla provádět inspekce, včetně neoznamovaných inspekci.
- (16) Prováděcí akty, které stanoví společná opatření a postupy k provádění společných základních norem ochrany letectví před protiprávními činy a obsahují citlivé informace týkající se ochrany před protiprávními činy, spolu se zprávami Komise o prohlídkách a odpověďmi příslušných orgánů je třeba považovat za „utajované skutečnosti EU“ ve smyslu rozhodnutí Komise 2001/844/ES, ESUO, Euratom ze dne 29. listopadu 2001, kterým se mění její Jednací Řád⁽¹⁾. Tyto skutečnosti by neměly být zveřejněny; měly by být zpřístupněny pouze provozovatelům a subjektům majícím oprávněný zájem.
- (17) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi⁽²⁾.
- (18) Zejména by Komisi měla být svěřena pravomoc stanovit podmínky, za kterých mají být přijata opatření uvedená v čl. 4 odst. 3 a čl. 9 odst. 2. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změna jiných než podstatných prvků tohoto nařízení nebo doplnění nových jiných než podstatných prvků, měla by být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (19) Měl by být podporován cíl „jednorázové bezpečnostní kontroly“ pro všechny lety uvnitř Evropské unie.
- (20) Tímto nařízením není dotčeno použití pravidel pro provozní bezpečnost letectví, včetně pravidel, která se týkají přepravy nebezpečných věcí.
- (21) Členské státy by měly určit sankce za porušení tohoto nařízení. Stanovené sankce, jež mohou být občansko-právní nebo správní povahy, by měly být účinné, přiměřené a odrazující.
- (22) Prohlášení ministrů o letišti v Gibraltaru, dohodnuté během prvního ministerského zasedání fóra pro dialog o Gibraltaru konaného dne 18. září 2006 v Córdobě, nahradí společné prohlášení o gibraltarském letišti učiněné dne 2. prosince 1987 v Londýně a plné dodržování tohoto ministerského prohlášení bude považováno za dodržování prohlášení z roku 1987.
- (23) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž ochrany civilního letectví před protiprávními činy a stanovení základu pro jednotný výklad přílohy 17 k Chicagské úmluvě o mezinárodním civilním letectví, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich může být z důvodu rozsahu a účinků tohoto nařízení lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení těchto cílů,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Cíle

(1) Úř. věst. L 317, 3.12.2001, s. 1. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/548/ES, Euratom (Úř. věst. L 215, 5.8.2006, s. 38).

(2) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

1. Toto nařízení stanoví společná pravidla k ochraně civilního letectví před protiprávními činy.

Poskytuje rovněž základ pro společný výklad přílohy 17 k Chicagské úmluvě o mezinárodním civilním letectví.

2. Prostředky k dosažení cílů uvedených v odstavci 1 jsou tyto:

- a) stanovení společných pravidel a společných základních norem ochrany letectví před protiprávními činy;
- b) mechanismy pro sledování jejich dodržování.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na:

- a) všechna letiště nebo části letišť umístěné na území členského státu, které nejsou využívány výhradně pro vojenské účely;
- b) všechny provozovatele, včetně leteckých dopravců, kteří poskytují služby na letištích podle písmene a);
- c) všechny subjekty uplatňující normy ochrany letectví před protiprávními činy, které provozují činnost z prostorů nacházejících se uvnitř či vně letiště a které poskytují zboží nebo služby pro letiště podle písmene a) nebo jejich prostřednictvím.

2. Má se za to, že použitím tohoto nařízení pro letiště v Gibraltaru nejsou dotčeny právní postoj Španělského království a Spojeného království, pokud jde o spor o svrchovanost nad územím, kde se letiště nachází.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1. „civilním letectvím“ jakákoli letecká činnost vykonávaná civilním letadlem, s výjimkou činností vykonávaných státním letadlem podle článku 3 Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví;
- 2. „ochranou letectví před protiprávními činy“ kombinace opatření a lidských a hmotných zdrojů potřebných pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy;
- 3. „provozovatelem“ osoba, organizace či podnik provozující leteckou dopravu nebo nabízející provoz letecké dopravy;
- 4. „leteckým dopravcem“ podnik zabývající se leteckou dopravou s platnou provozní licencí nebo rovnocenným dokladem;
- 5. „leteckým dopravcem Společenství“ letecký dopravce s platnou provozní licencí vydanou členským státem v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům⁽¹⁾;

- 6. „subjektem“ osoba, organizace nebo podnik jiný než provozovatel;
- 7. „zakázanými předměty“ zbraně, výbušniny či jiná nebezpečná zařízení, předměty nebo látky, které lze použít ke spáchání protiprávního činu;
- 8. „detekční kontrolou“ použití technických nebo jiných prostředků určených k zjištění nebo odhalení zakázaných předmětů;
- 9. „bezpečnostní kontrolou“ použití prostředků, kterými lze zabránit vnesení zakázaných předmětů;
- 10. „kontrolou vstupu“ použití prostředků, kterými lze zabránit vstupu neoprávněných osob či vjezdu vozidel bez povolení k vjezdu nebo obojímu;
- 11. „neveřejným prostorem letiště“ pohybová plocha letiště, přilehlé pozemky a budovy nebo jejich části, k nimž je vstup omezen;
- 12. „veřejným prostorem letiště“ ty části letiště, přilehlé pozemky a budovy nebo jejich části, které nejsou neveřejným prostorem letiště;
- 13. „vyhrazeným bezpečnostním prostorem“ část neveřejného prostoru letiště, kde jsou kromě omezení vstupu uplatňovány další normy ochrany letectví před protiprávními činy;
- 14. „vymezeným prostorem“ prostor oddělený kontrolou vstupu buď od vyhrazených bezpečnostních prostorů, nebo je-li sám vymezený prostor vyhrazeným bezpečnostním prostorem, od jiných vyhrazených bezpečnostních prostorů letiště;
- 15. „ověřením spolehlivosti“ zaznamenané ověření totožnosti osoby, včetně případné dřívější trestné činnosti, jako součást posouzení osobní způsobilosti k přístupu bez doprovodu do vyhrazených bezpečnostních prostorů;
- 16. „transferovými cestujícími, zavazadly, nákladem nebo poštou“ cestující, zavazadla, náklad nebo pošta odlétající jiným letadlem, než kterým přiletěli;
- 17. „tranzitními cestujícími, zavazadly, nákladem nebo poštou“ cestující, zavazadla, náklad nebo pošta odlétající týž letadlem, kterým přiletěli;
- 18. „potenciálně nebezpečným cestujícím“ cestující, který je buď osobou deportovanou, osobou, již byl z důvodů přistěhovačské politiky odepřen vstup do země, nebo osobou ve vazbě nebo ve výkonu trestu odnětí svobody;
- 19. „kabinovým zavazadlem“ zavazadlo určené k přepravě v kabině letadla;
- 20. „zapsaným zavazadlem“ zavazadlo určené k přepravě v nákladovém prostoru letadla;
- 21. „doprovázeným zapsaným zavazadlem“ zavazadlo přepravované v nákladovém prostoru letadla a odbavené pro let cestujícím, který cestuje stejným letem;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1.

22. „poštou leteckého dopravce“ pošta, jejímž odesílatelem i adresátem je letecký dopravce;
23. „materiály leteckého dopravce“ buď materiály, jejichž odesílatelem i příjemcem je letecký dopravce, nebo materiály, které letecký dopravce používá;
24. „poštou“ zásilky s písemnostmi a jiné předměty jiné než pošta leteckého dopravce předávané poštovním úřadům a určené k dodání poštovním úřadům v souladu s předpisy Mezinárodní poštovní unie;
25. „nákladem“ jakákoli věc určená k přepravě v letadle jiná než zavazadla, pošta, pošta leteckého dopravce, materiály leteckého dopravce a palubní zásoby;
26. „schváleným agentem“ letecký dopravce, agent, zasílatel nebo jakýkoli podobný subjekt, který zajišťuje bezpečnostní kontroly týkající se nákladu nebo pošty;
27. „známým odesílatelem“ odesílatel, jenž odesílá náklad nebo poštu na vlastní účet a jehož postupy splňují společná bezpečnostní pravidla a normy dostatečné k tomu, aby tento náklad nebo pošta mohly být přepravovány v jakémkoli letadle;
28. „stálým odesílatelem“ odesílatel, jenž odesílá náklad nebo poštu na vlastní účet a jehož postupy splňují společná bezpečnostní pravidla a normy dostatečné k tomu, aby mohl být tento náklad přepravován letadlem určeným pouze pro přepravu nákladu nebo pošta letadlem určeným pouze pro přepravu pošty;
29. „bezpečnostní kontrolou letadla“ prohlídka těch částí vnitřních prostorů letadla, do kterých mohou mít cestující přístup, spolu s prohlídkou nákladového prostoru letadla s cílem odhalit zakázané předměty a protiprávní činy namířené proti letadlu;
30. „bezpečnostní prohlídkou letadla“ prohlídka vnitřních prostorů a přístupného povrchu letadla s cílem odhalit zakázané předměty a protiprávní činy namířené proti letadlu;
31. „členem bezpečnostního doprovodu“ osoba, kterou zaměstnává stát k tomu, aby cestovala v letadle leteckého dopravce, kterému tento členský stát vydal licenci, za účelem ochrany tohoto letadla a osob na jeho palubě před protiprávními činy.

Článek 4

Společné základní normy

1. Společné základní normy pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy jsou stanoveny v příloze.
2. Prováděcí opatření ke společným základním normám podle odstavce 1 se stanoví postupem podle čl. 15 odst. 2.

Tato opatření se týkají zejména:

- a) metod detekční kontroly, kontroly vstupu a jiných bezpečnostních kontrol;
- b) metod provádění bezpečnostních kontrol letadel a bezpečnostních prohlídek letadel;
- c) zakázaných předmětů;
- d) kritérií výkonnosti a akceptačních testů pro zařízení;
- e) požadavků na nábor a odborné vzdělávání pracovníků;
- f) definice kritických částí vyhrazených bezpečnostních prostorů;
- g) povinností schválených agentů, známých odesílatelů a stálých odesílatelů a postupů pro jejich ověřování;
- h) kategorií osob, zboží a letadel, které jsou z objektivních důvodů podrobovány zvláštním bezpečnostním postupům nebo které jsou osvobozeny od detekční kontroly, kontroly vstupu nebo jiných bezpečnostních kontrol.

3. Komise stanoví změnou tohoto nařízení prostřednictvím rozhodnutí přijatého regulativním postupem s kontrolou podle čl. 15 odst. 3 kritéria, na základě kterých se členské státy budou moci odchýlit od společných základních norem uvedených v odstavci 1 a přijmout alternativní bezpečnostní opatření poskytující dostatečnou úroveň ochrany na základě místního posouzení rizika. Tato alternativní opatření se musí opírat o důvody týkající se velikosti letadla nebo důvody týkající se povahy, rozsahu nebo četnosti provozu nebo jiných důležitých činností.

V mimořádně naléhavých případech může Komise použít postup pro naléhavé případy podle čl. 15 odst. 4.

Členské státy uvědomí o těchto opatřeních Komisi.

4. Členské státy zajistí uplatňování společných základních norem podle odstavce 1 na svém území. Pokud má členský stát důvod se domnívat, že se porušením bezpečnosti sníží úroveň ochrany letectví proti protiprávním činům, zajistí přijetí vhodného a okamžitého opatření k nápravě tohoto porušení a k zajištění trvalé ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Článek 5

Přísnější opatření uplatňovaná členskými státy

1. Členské státy mohou uplatňovat přísnější opatření, než jsou společné základní normy uvedené v článku 4. Přitom jednají na základě posouzení rizika a v souladu s právem Společenství. Uvedená opatření musí být relevantní, objektivní, nediskriminační a úměrná danému riziku.

2. Členské státy uvědomí o těchto opatřeních Komisi bez zbytečného odkladu po jejich uplatnění. Komise tyto informace po obdržení předá ostatním členským státům.

3. Členské státy nejsou povinny uvědomit Komisi, pokud se dotčená opatření omezují na určitý let v určitý den.

Článek 6

Bezpečnostní opatření vyžadovaná třetími zeměmi

1. Aniž jsou dotčeny jakékoli dvoustranné dohody, jichž je Společenství smluvní stranou, uvědomí členský stát Komisi o bezpečnostních opatřeních vyžadovaných třetí zemí, pokud se liší od společných základních norem uvedených v článku 4, jde-li o lety z letiště v členském státě do této třetí země nebo přes ni.

2. Komise přezkoumá na žádost dotyčného členského státu nebo z vlastního podnětu uplatňování jakýchkoli opatření oznámených podle odstavce 1 a postupem podle čl. 15 odst. 2 může vypracovat vhodnou odpověď pro dotyčnou třetí zemi.

3. Odstavce 1 a 2 se nepoužijí, pokud

- a) daný členský stát uplatňuje dotyčná opatření v souladu s článkem 5 nebo
- b) požadavek třetí země je omezen na určitý let v určitý den.

Článek 7

Příslušný orgán

Pokud vykonává v rámci jednoho členského státu v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy působnost dva nebo více orgánů, určí tento členský stát jeden orgán (dále jen „příslušný orgán“) odpovědný za koordinaci a sledování provádění společných základních norem podle článku 4.

Článek 8

Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy

1. Každý členský stát vypracuje, uplatňuje a zachovává národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

V tomto programu se vymezí odpovědnosti za provádění společných základních norem podle článku 4 a popíše opatření, která se od provozovatelů a subjektů za tímto účelem vyžadují.

2. Příslušný orgán zpřístupní náležitě části svého národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy, při dodržení zásady „vědět jen to nejn nutnější“, v písemné podobě provozovatelům a subjektům, které na tom dle jeho názoru mají oprávněný zájem.

Článek 9

Národní program řízení kvality

1. Každý členský stát vypracuje, uplatňuje a zachovává národní program řízení kvality.

Tento program umožní členským státům řídit kvalitu ochrany civilního letectví před protiprávními činy s cílem sledovat dodržování tohoto nařízení a jejich národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

2. Specifikace národního programu řízení kvality se přijímá změnou tohoto nařízení prostřednictvím doplnění přílohy regulativním postupem s kontrolou podle čl. 15 odst. 3.

V mimořádně naléhavých případech může Komise použít postup pro naléhavé případy podle čl. 15 odst. 4.

Program umožní rychlé odhalení a nápravu nedostatků. Zajistí rovněž, aby všechna letiště, provozovatelé a subjekty, již jsou odpovědní za uplatňování norem ochrany letectví před protiprávními činy a již se nacházejí na území dotyčného členského státu, byli pravidelně sledováni přímo příslušným orgánem nebo pod jeho dohledem.

Článek 10

Bezpečnostní program provozovatele letiště

1. Každý provozovatel letiště vypracuje, uplatňuje a zachovává bezpečnostní program provozovatele letiště.

V tomto programu se popíše metody a postupy, kterými se musí provozovatel letiště řídit, aby dodržoval toto nařízení a národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy členského státu, v němž se letiště nachází.

Program musí obsahovat ustanovení o vnitřním řízení kvality popisující způsob, jakým provozovatel letiště sleduje dodržování těchto metod a postupů.

2. Bezpečnostní program provozovatele letiště se předloží příslušnému orgánu, který případně přijme další opatření.

Článek 11

Bezpečnostní program leteckého dopravce

1. Každý letecký dopravce vypracuje, uplatňuje a zachovává bezpečnostní program leteckého dopravce.

V tomto programu se popíše metody a postupy, kterými se musí letecký dopravce řídit, aby dodržoval toto nařízení a národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy členského státu, z něhož poskytuje služby.

Program musí obsahovat ustanovení o vnitřním řízení kvality popisující způsob, jakým letecký dopravce sleduje dodržování těchto metod a postupů.

2. Bezpečnostní program leteckého dopravce se na žádost předloží příslušnému orgánu, který případně přijme další opatření.

3. Pokud je bezpečnostní program leteckého dopravce Společenství potvrzen příslušným orgánem členského státu vydávajícího provozní licenci, uznají všechny ostatní členské státy, že letecký dopravce splňuje požadavky odstavce 1. Tím není dotčeno právo členského státu požadovat od jakéhokoli leteckého dopravce podrobnosti o provádění:

- a) bezpečnostních opatření uplatňovaných členským státem podle článku 5 nebo
- b) místních postupů platných na letištích, na kterých provozují dopravu.

Článek 12

Bezpečnostní program subjektu

1. Každý subjekt, který musí podle národního bezpečnostního programu ochrany letectví před protiprávními činy podle článku 8 uplatňovat normy ochrany letectví před protiprávními činy, vypracuje, uplatňuje a zachovává bezpečnostní program subjektu.

V tomto programu se popíše metody a postupy, kterými se musí subjekt řídit, aby dodržoval národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy členského státu týkající se jeho provozu v tomto členském státě.

Program musí obsahovat ustanovení o vnitřním řízení kvality popisující způsob, jakým subjekt sleduje dodržování těchto metod a postupů.

2. Bezpečnostní program subjektu se na žádost předloží příslušnému orgánu dotyčného členského státu, který může případně přijmout další opatření.

Článek 13

Inspekce prováděné Komisí

1. Komise provádí ve spolupráci s příslušným orgánem dotyčného členského státu inspekce, včetně inspekci letišť, provozovatelů a subjektů uplatňujících normy ochrany letectví před protiprávními činy, aby sledovala, jak členské státy uplatňují toto nařízení, a případně podávala doporučení ke zlepšení ochrany letectví před protiprávními činy. Za tím účelem uvědomí příslušný orgán Komisi písemně o všech jiných letištích sloužících civilnímu letectví na svém území než těch, na něž se vztahuje čl. 4 odst. 3.

Postupy pro provádění inspekci Komisi se přijímají postupem podle čl. 15 odst. 2.

2. Inspekce letišť, provozovatelů a subjektů uplatňujících normy ochrany letectví před protiprávními činy prováděné Komisí nejsou oznamovány. Komise o nich dostatečně včas před inspekci vyrozumí dotyčný členský stát.

3. Každá zpráva o inspekci Komisi se sdělí příslušnému orgánu dotyčného členského státu, který ve své odpovědi uvede opatření přijatá k nápravě případných zjištěných nedostatků.

Zpráva se poté spolu s odpovědí příslušného orgánu sdělí příslušnému orgánu druhého členského státu.

Článek 14

Šíření informací

Tyto dokumenty se pro účely rozhodnutí 2001/844/ES, ESUO, Euratom považují za „utajované dokumenty EU“ a nezveřejňují se:

- a) opatření a postupy podle čl. 4 odst. 2 a 3, čl. 5 odst. 1 a čl. 6 odst. 1, pokud obsahují citlivé informace týkající se ochrany před protiprávními činy;
- b) zprávy o inspekcích prováděných Komisí a odpovědi příslušných orgánů podle čl. 13 odst. 3.

Článek 15

Postup projednávání ve výboru

- 1. Komisi je nápomocen výbor.
- 2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES, s ohledem na článek 8 uvedeného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je jeden měsíc.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a 6 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 uvedeného rozhodnutí.

4. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1, 2 a 6 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 uvedeného rozhodnutí.

Článek 16

Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro ukládání sankcí za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná pro zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 17

Zrušení

Zrušuje se nařízení (ES) č. 2320/2002.

Článek 18

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne ... (*), s výjimkou čl. 4 odst. 2 a 3, čl. 9 odst. 2, čl. 13 odst. 1 a článku 15, které se použijí ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

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

V Bruselu

Za Evropský parlament
předseda

...

Za Radu
předseda

...

(*) Dva roky po dni vstupu tohoto nařízení v platnost.

PŘÍLOHA

SPOLEČNÉ ZÁKLADNÍ NORMY (ČLÁNEK 4)

1. BEZPEČNOST LETIŠTĚ

1.1 Požadavky na projektování letiště

1. Při projektování a stavbě nových letištních zařízení nebo úpravách stávajících letištních zařízení musí být plně zohledněny požadavky na provádění společných základních norem stanovené v této příloze a v prováděcích předpisech k ní.
2. Na letištích se vymezí tyto oblasti:
 - a) veřejný prostor letiště;
 - b) neveřejný prostor letiště;
 - c) vyhrazené bezpečnostní prostory a
 - d) kritické části vyhrazených bezpečnostních prostorů.

1.2 Kontrola vstupu

1. Vstup do neveřejného prostoru letiště se omezí s cílem zabránit vstupu neoprávněných osob a vjezdu vozidel bez povolení k vjezdu do tohoto prostoru.
2. Vstup do vyhrazených bezpečnostních prostorů se kontroluje s cílem zajistit, aby do těchto prostorů nevstoupily žádné neoprávněné osoby a nevjecha žádná vozidla bez povolení k vjezdu.
3. Osobám a vozidlům může být udělen přístup do neveřejného prostoru letiště a do vyhrazených bezpečnostních prostorů pouze tehdy, pokud splňují požadované bezpečnostní podmínky.
4. Osoby, včetně členů posádky letadla, musí před vydáním identifikačního průkazu člena posádky letadla nebo letištního identifikačního průkazu opravňujících k přístupu bez doprovodu do vyhrazených bezpečnostních prostorů úspěšně absolvovat ověření spolehlivosti.

1.3 Detekční kontrola osob jiných než cestujících a vnášených předmětů

1. Osoby jiné než cestující se spolu s vnášenými předměty při vstupu do vyhrazených bezpečnostních prostorů podrobují nepřetržité namátkové detekční kontrole s cílem zabránit vnesení zakázaných předmětů do těchto prostorů.
2. Všechny osoby jiné než cestující se spolu s vnášenými předměty při vstupu do kritických částí vyhrazených bezpečnostních prostorů podrobují detekční kontrole s cílem zabránit vnesení zakázaných předmětů do těchto částí.

1.4 Kontrola vozidel

Vozidla vjíždějící do vyhrazeného bezpečnostního prostoru se kontrolují s cílem zabránit vnesení zakázaných předmětů do těchto prostorů.

1.5 Dozor, hlídky a jiné fyzické kontroly

Na letištích a případně ve veřejně přístupných přilehlých prostorech se provádí dozor, hlídky a jiné fyzické kontroly s cílem zjistit podezřelé chování osob, nalézt slabiny, které by mohly být využity ke spáchání protiprávního činu, a osoby od páchání těchto činů odradit.

2. VYMEZENÉ PROSTORY LETIŠŤ

Letadla odstavená ve vymezených prostorech letišť, na něž se vztahují alternativní opatření podle čl. 4 odst. 3, se oddělují od letadel, na něž se plně vztahují společné základní normy, aby nebyly ohroženy normy ochrany před protiprávními činy vztahující se na letadla a na cestující, zavazadla, náklad a poštu těchto letadel.

3. BEZPEČNOST LETADEL

1. Před odletem se letadlo podrobí bezpečnostní kontrole letadla nebo bezpečnostní prohlídce letadla s cílem ověřit, zda se na palubě nenacházejí žádné zakázané předměty. Letadlo v tranzitu je možné podrobit jiným vhodným opatřením.
2. Každé letadlo musí být chráněno před neoprávněnými činy.

4. CESTUJÍCÍ A KABINOVÁ ZAVAZADLA

4.1 Detekční kontrola cestujících a kabinových zavazadel

1. Všichni cestující zahajující let a transferoví a tranzitní cestující a jejich kabinová zavazadla se podrobují detekční kontrole s cílem zabránit proniknutí zakázaných předmětů do vyhrazených bezpečnostních prostorů a na palubu letadla.
2. Transferoví cestující a jejich kabinová zavazadla mohou být od detekční kontroly osvobozeni, pokud
 - a) přilétají z členského státu, ledaže Komise nebo tento členský stát poskytl informace o tom, že tyto cestující a jejich kabinová zavazadla nelze považovat za podrobené detekční kontrole podle společných základních norem, nebo
 - b) přilétají ze třetí země, ve které se uplatňují normy ochrany před protiprávními činy, jež jsou postupem podle čl. 15 odst. 2 uznány za rovnocenné společným základním normám.
3. Tranzitní cestující a jejich kabinová zavazadla mohou být od detekční kontroly osvobozeni, pokud
 - a) zůstávají na palubě letadla nebo
 - b) nepřicházejí do styku s jinými odletovými cestujícími podrobenými detekční kontrole než těmi, kteří nastupují do téhož letadla, nebo
 - c) přilétají z členského státu, ledaže Komise nebo tento členský stát poskytl informace o tom, že tyto cestující a jejich kabinová zavazadla nelze považovat za podrobené detekční kontrole podle společných základních norem, nebo
 - d) přilétají ze třetí země, ve které se uplatňují normy ochrany před protiprávními činy, jež jsou postupem podle čl. 15 odst. 2 uznány za rovnocenné společným základním normám.

4.2 Ochrana cestujících a kabinových zavazadel

1. Cestující a jejich kabinová zavazadla musí být od okamžiku, kdy jsou podrobeni detekční kontrole, do odletu letadla, v němž budou přepraveni, chráněni před neoprávněnými činy.
2. Odletoví cestující podrobení detekční kontrole nesmějí přijít do styku s příletovými cestujícími, s výjimkou případů,
 - a) cestující přilétají z členského státu, pokud Komise nebo příslušný členský stát neposkytl informace o tom, že tyto příletové cestující a jejich kabinová zavazadla nelze považovat za podrobené detekční kontrole podle společných základních norem, nebo
 - b) cestující přilétají ze třetí země, ve které se uplatňují normy ochrany před protiprávními činy, jež jsou postupem podle čl. 15 odst. 2 uznány za rovnocenné společným základním normám.

4.3 Potenciálně nebezpeční cestující

Potenciálně nebezpeční cestující se před odletem podrobují odpovídajícím bezpečnostním opatřením.

5. ZAPSANÁ ZAVAZADLA

5.1 Detekční kontrola zapsaných zavazadel

1. Všechna zapsaná zavazadla se před naložením do letadla podrobují detekční kontrole s cílem zabránit vnesení zakázaných předmětů do vyhrazených bezpečnostních prostorů a na palubu letadla.
2. Transferová zapsaná zavazadla mohou být od detekční kontroly osvobozena, pokud
 - a) přilétají z členského státu, ledaže Komise nebo příslušný členský stát poskytl informace o tom, že tato zapsaná zavazadla nelze považovat za podrobená detekční kontrole podle společných základních norem, nebo
 - b) přilétají ze třetí země, ve které se uplatňují normy ochrany před protiprávními činy, jež jsou postupem podle čl. 15 odst. 2 uznány za rovnocenné společným základním normám.
3. Tranzitní zapsaná zavazadla mohou být od detekční kontroly osvobozena, pokud zůstávají na palubě letadla.

5.2 Ochrana zapsaných zavazadel

Zapsaná zavazadla, která mají být letadlem přepravena, musí být od okamžiku, kdy jsou podrobena detekční kontrole nebo převzata do péče leteckého dopravce, podle toho, co nastane dříve, až do odletu letadla, kterým mají být přepravena, chráněna před neoprávněnými činy.

5.3 Spojení zavazadla s cestujícím

1. Každé jednotlivé zapsané zavazadlo je identifikováno buď jako doprovázené, nebo nedoprovázené.
2. Nedoprovázené zapsané zavazadlo se přepraví, pouze pokud bylo buď odděleno od cestujícího z příčin, které cestující nemohl ovlivnit, nebo podrobena dodatečným bezpečnostním kontrolám.

6. NÁKLAD A POŠTA

6.1 Bezpečnostní kontroly nákladu a pošty

1. Veškerý náklad a pošta se před naložením do letadla podrobují bezpečnostním kontrolám. Letecký dopravce přijme náklad nebo poštu k přepravě v letadle, pouze pokud tyto kontroly provedl sám nebo provedení těchto kontrol potvrdil a doložil schválený agent, známý odesílatel nebo stálý odesílatel.
2. Transferový náklad a transferová pošta mohou být podrobeny alternativním bezpečnostním kontrolám, které podrobně stanoví prováděcí předpis.
3. Tranzitní náklad a tranzitní pošta mohou být od bezpečnostních kontrol osvobozeny, pokud zůstávají na palubě letadla.

6.2 Ochrana nákladu a pošty

1. Náklad a pošta, které mají být letadlem přepraveny, musí být od okamžiku, kdy jsou provedeny bezpečnostní kontroly, do odletu letadla, v němž mají být přepraveny, chráněny před neoprávněnými činy.
2. Náklad a pošta, které nejsou po provedení bezpečnostních kontrol dostatečně chráněny před neoprávněnými činy, se podrobují detekční kontrole.

7. POŠTA LETECKÉHO DOPRAVCE A MATERIÁLY LETECKÉHO DOPRAVCE

Pošta leteckého dopravce a materiály leteckého dopravce se podrobují bezpečnostním kontrolám a poté musí být do okamžiku naložení do letadla chráněny s cílem zabránit vnesení zakázaných předmětů na palubu letadla.

8. PALUBNÍ ZÁSoby

Palubní zásoby, včetně palubních zásob potravin, určené k přepravě nebo použití na palubě letadla se podrobují bezpečnostním kontrolám a poté musí být do okamžiku naložení do letadla chráněny s cílem zabránit vnesení zakázaných předmětů na palubu letadla.

9. LETIŠTNÍ DODÁVKY

Dodávky určené k prodeji nebo použití ve vyhrazených bezpečnostních prostorech letišť, včetně dodávek pro prodejny bezcelního zboží a restaurace, se podrobují bezpečnostním kontrolám s cílem zabránit vnesení zakázaných předmětů do těchto prostorů.

10. OPATŘENÍ K ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI ZA LETU

1. Aniž jsou dotčena platná pravidla pro provozní bezpečnost letectví,
 - a) zabráňuje se neoprávněným osobám v tom, aby za letu vstoupily do kabiny posádky letadla;
 - b) potenciálně nebezpeční cestující se za letu podrobují odpovídajícím bezpečnostním opatřením.
2. K zabránění protiprávním činům za letu se přijmou odpovídající bezpečnostní opatření, jako je školení posádky letadla a palubních průvodčích.
3. V kabině nebo kabině posádky letadla se nesmějí přepravovat zbraně, pokud zúčastněné státy neudělily povolení v souladu se svým vnitrostátním právem.
4. Odstavec 3 se použije rovněž na bezpečnostní doprovod, pokud je ozbrojen.

11. NÁBOR A ŠKOLENÍ PRACOVNÍKŮ

1. Osoby, které provádějí detekční kontroly, kontroly vstupu nebo další bezpečnostní kontroly nebo které za jejich provádění odpovídají, jsou přijímány, školeny a případně osvědčovány s cílem zajistit, že jsou vhodné k přijetí do zaměstnání a způsobilé k výkonu povinností, které jim jsou přiděleny.
2. Osoby jiné než cestující, které potřebují přístup do vyhrazených bezpečnostních prostorů, musí před tím, než je jim vydán letištní identifikační průkaz nebo identifikační průkaz posádky letadla, absolvovat bezpečnostní školení.
3. Školení uvedená v odstavcích 1 a 2 se provádějí ve formě vstupního a aktualizacího školení.
4. Školitelé zapojení do školení osob uvedených v odstavcích 1 a 2 musí mít nezbytnou kvalifikaci.

12. BEZPEČNOSTNÍ VYBAVENÍ

Vybavení používané k detekční kontrole, kontrole vstupu a jiným bezpečnostním kontrolám musí být schopno provádět dotčené bezpečnostní kontroly.

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

V září roku 2005 Komise předložila návrh nařízení Rady nahrazujícího nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví ⁽¹⁾. Uvedené nařízení, jež bylo navrženo a přijato v reakci na útoky z 11. září 2001 ve Spojených státech amerických, je v platnosti od ledna roku 2003. Nahrazení nařízení (ES) č. 2320/2002 novým zněním se považuje za nezbytné, neboť jeho použití způsobilo mnoho prováděcích problémů.

Evropský parlament přijal v prvním čtení dne 15. června 2006 stanovisko obsahující 85 změn.

Rada důkladně přezkoumala možnost dosažení dohody s Evropským parlamentem ohledně znění návrhu nařízení v prvním čtení. Během neformálních kontaktů se zástupci Evropského parlamentu se však ukázalo, že aby bylo možné dospět ke znění přijatelnému pro všechny strany, bude třeba pečlivěji prostudovat otázku financování bezpečnostních opatření. Rada se proto rozhodla přijmout společný postoj a zohlednit přitom co možná nejvíce změn předložených Evropským parlamentem v prvním čtení, přičemž o dosažení dohody s Evropským parlamentem bude usilovat v pozdější fázi.

Po přezkumu celého znění právníky-lingvisty Rada přijala společný postoj dne 11. prosince 2006. Při přijímání tohoto postoje vzala Rada řádně na vědomí stanovisko Evropského parlamentu z prvního čtení a přijala 46 změn.

Rada rovněž vzala na vědomí stanovisko Hospodářského a sociálního výboru.

II. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

Radě se podařilo shodnout na hlavních směrech návrhu Komise. V některých bodech se však Rada rozhodla znění změnit, a to obecně proto, aby bylo jasnější, jednodušší a srozumitelnější.

Nejvýznamnější změny návrhu Komise provedla Rada ve dvou níže uvedených oblastech:

Za prvé ve věci postupu projednávání ve výborech Rada zohlednila nová pravidla, jež byla Radou přijata v červenci roku 2006 ⁽²⁾. Nový regulativní postup s kontrolou, jenž je těmito novými pravidly zaveden a jenž poskytuje větší pravomoci Evropskému parlamentu, je zohledněn v čl. 4 odst. 3 a v čl. 9 odst. 2 návrhu nařízení. Článek 4 odst. 3 se týká kritérií, v jejichž rámci se mohou členské státy odchýlit od obecných norem vztahujících se na malá letiště nebo na malá letadla. Článek 9 odst. 2 popisuje normy použitelné pro národní programy kontroly kvality členských států.

Za druhé čl. 5 odst. 2 povoluje členským státům použití přísnějších vnitrostátních opatření, než jsou opatření uvedená v tomto nařízení. S ohledem na záležitost, jež jsou v sázce, a na závažnost rozličných bezpečnostních hrozeb a vzhledem k rychle se měnícím okolnostem s těmito hrozbami spojeným Rada pojala názor, že by členské státy měly mít dostatečný taktický prostor pro uvalení jakýchkoli dodatečných či zvláštních opatření, jež budou považovat za nezbytná. Taková opatření by podle názoru Rady neměla vyžadovat zvláštní odůvodnění na úrovni Společenství.

Pokud jde o změny navrhované Evropským parlamentem, Rada mohla zcela či částečně přijmout těchto 46 změn:

2, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 15, 17, 18, 20, 21, 23 – 30, 33, 34, 37, 40, 45 – 49, 51, 53 – 58, 65 – 68, 73, 77 – 79, 82 a 84.

Množství dalších změn však Rada přijmout nemohla. Mezi nimi jsou především změny 3, 35, 43 a 44, týkající se financování bezpečnostních opatření v rámci nařízení. Rada se domnívá, že není vhodné, aby technické nařízení, jako v daném případě, obsahovalo požadavky či povinnosti týkající se financování. Zásada subsidiarity vyžaduje, aby se takové otázky řešily na vnitrostátní úrovni.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 355, 30.12.2002, s. 1. Nařízení ve znění nařízení (ES) č. 849/2004 (Úř. věst. L 158, 30.4.2004, s. 1).

⁽²⁾ Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11.

Množství dalších změn nebylo zcela či částečně přijato, neboť překračují oblast působnosti dotyčného nařízení mimo bezpečnostní cíle, jež mají být jeho prostřednictvím naplněny. To je zejména případ změn 6, 9, 19, 36, 45, 57, 80 a 85. Změny 1, 10, 13, 14, 16, 18, 22, 31, 32, 33, 50, 52, 60, 63, 72 a 74 nebyly zcela či zčásti přijaty, neboť odporovaly jiným částem návrhu nařízení, nevznášely do znění žádné zásadní změny nebo nebyly v souladu s přijatou terminologií pro oblast bezpečnosti letectví. Dále nebyly zcela či zčásti přijaty změny 20, 21, 38, 39, 41, 42, 59, 61, 62, 64, 69, 70, 71, 75, 76 a 83, neboť se Rada domnívá, že obsahují nadměrné množství podrobností pro nařízení tohoto typu, že nejsou v souladu s institucionálními ustanoveními Společenství nebo že obsahují ustanovení, jejichž provádění by ze strany členského státu či dotyčného hospodářského subjektu bylo v praxi obtížně proveditelné.

III. ZÁVĚR

Dle názoru Rady je znění jejího společného postoje přiměřené a vyvážené. Rada se domnívá, že společný postoj odráží cíle, na něž odkazuje většina změn Parlamentu.

Rada by rovněž ráda zdůraznila, že pro zajištění brzké dohody ohledně tohoto nařízení bylo vynaloženo značné úsilí, a doufá, že tento společný postoj umožní brzké přijetí dotyčného právního předpisu v řádném termínu.
