

## SMERNICE

## SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2007/58/ES

z 23. októbra 2007,

ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva a smernica 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 71,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(1)</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov <sup>(2)</sup>,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy, so zreteľom na spoločný text schválený Zmievacím výborom 31. júla 2007 <sup>(3)</sup>,

keďže:

- (1) Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva <sup>(4)</sup> bola určená na uľahčenie prispôsobenia železníc Spoločenstva požiadavkám jednotného trhu a na zlepšenie ich účinnosti.
- (2) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej

infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry <sup>(5)</sup> sa týka zásad a postupov, ktoré sa majú uplatniť pri stanovovaní a vyberaní poplatkov za železničnú infraštruktúru a pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry.

- (3) Vo svojej bielej knihe Európska dopravná politika do roku 2010: Čas rozhodnúť Komisia vyjadrila svoj úmysel pokračovať v budovaní vnútorného trhu železničnej dopravy tým, že navrhla otvorenie trhu medzinárodnej osobnej dopravy.

- (4) Cieľom tejto smernice je vyriešiť otvorenie trhu v medzinárodnej železničnej osobnej doprave v rámci Spoločenstva a nemala by sa preto týkať dopravy medzi členským štátom a treťou krajinou. Členské štáty by mali byť schopné okrem toho vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice tranzitnú dopravu cez Spoločenstvo.

- (5) Medzinárodná železničná doprava v súčasnosti poskytuje veľmi nejednotný obraz. Dialková doprava (napríklad nočné vlaky) má problémy a niektoré z nočných vlakov železničné podniky, ktoré ich prevádzkujú, v poslednej dobe zrušili, aby znížili straty. Trh medzinárodnej vysokorychlostnej dopravy zaznamenal na druhej strane prudký nárast dopravy a bude naďalej pokračovať vo svojom dynamickom rozvoji zdvojnásobením a prepojením trans-európskej vysokorychlostnej siete do roku 2010. Napriek tomu existuje v oboch prípadoch veľmi silný konkurenčný tlak zo strany nízkonákladových leteckých spoločností. Preto je dôležité podporou hospodárskej súťaže medzi železničnými podnikmi podnietiť nové iniciatívy.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 221, 8.9.2005, s. 56.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 71, 22.3.2005, s. 26.

<sup>(3)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu z 28. septembra 2005 (Ú. v. EÚ C 227 E, 21.9.2006, s. 460), spoločná pozícia Rady z 24. júla 2006 (Ú. v. EÚ C 289 E, 28.11.2006, s. 30), pozícia Európskeho parlamentu z 18. januára 2007 (zatiaľ neuvyverejnená v úradnom vestníku), legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 25. septembra 2007 a rozhodnutie Rady z 26. septembra 2007.

<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2006/103/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 344).

<sup>(5)</sup> Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2004/49/ES (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

- (6) Bez podrobných ustanovení o prístupe k infraštruktúre, podstatného pokroku v interoperabilite a prísneho rámca železničnej bezpečnosti na vnútroštátnej a európskej úrovni, nie je možné otvoriť trh medzinárodnej osobnej dopravy. Všetky tieto prvky sú už teraz zavedené na základe transpozície smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES<sup>(1)</sup> z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS, smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES<sup>(2)</sup> z 29. apríla 2004, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS, smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/13/ES<sup>(3)</sup> z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 95/18/ES, smernice 2001/14/ES a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva<sup>(4)</sup>. Pre tento nový regulačný rámec je preto potrebné, aby bol do navrhnutého dátumu na otvorenie trhu medzinárodnej osobnej dopravy podporovaný zavedenou a konsolidovanou praxou. Toto si bude vyžadovať určitý čas. Cieľovým dátumom na otvorenie trhu by preto mal byť 1. januára 2010.
- (7) Počet železničných spojov bez medzilahých zastávok je veľmi obmedzený. V prípade trás s medzilahými zastávkami je dôležité povoliť novým účastníkom trhu, aby nechali cestujúcich nastúpiť a vystúpiť na trase s cieľom zabezpečiť, aby tieto prepravy mali reálnu šancu byť hospodársky životaschopnými a aby sa zabránilo znevýhodneniu možných konkurentov v porovnaní s existujúcimi prevádzkovateľmi, ktorí majú právo nechať cestujúcich nastúpiť a vystúpiť na trase. Týmto právom by nemali byť dotknuté právne predpisy Spoločenstva a vnútroštátne právne predpisy, ktoré sa týkajú politiky hospodárskej súťaže.
- (8) Zavedenie nových medzinárodných spojov s otvoreným prístupom a s medzilahými zastávkami by nemalo viesť k tomu, aby to viedlo k otvoreniu trhu vnútroštátnej osobnej dopravy, ale by sa malo zamerať len na zastávky, ktoré dopĺňajú medzinárodnú trasu. Na tomto základe by sa ich zavedenie malo týkať tých služieb, ktorých hlavným účelom je prepraviť cestujúcich v rámci medzinárodnej trasy. Pri posúdení, či je hlavným účelom služby preprava cestujúcich v rámci medzinárodnej trasy, by sa mali zohľadniť kritériá, ako je podiel obratu a objemu, odvodený z počtu cestujúcich vo vnútroštátnej alebo medzinárodnej osobnej doprave a dĺžky prepravy. Toto posúdenie by mal na požiadanie zainteresovanej strany vykonať príslušný vnútroštátny regulačný orgán.
- (9) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave<sup>(5)</sup> oprávňuje členské štáty a miestne orgány zadávať zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme. Tieto zmluvy môžu obsahovať výlučné práva na poskytovanie určitých služieb. Je preto nevyhnutné zabezpečiť, aby ustanovenia uvedeného nariadenia boli v súlade so zásadou otvorenia medzinárodnej osobnej dopravy hospodárskej súťaži.
- (10) Otvorenie medzinárodnej osobnej dopravy, ktorá zahŕňa právo nechať cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici nachádzajúcej sa na trase medzinárodnej dopravy a nechať ich vystúpiť na inej stanici, vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte, hospodárskej súťaži môže mať vplyv na organizáciu a financovanie osobnej železničnej dopravy poskytovanej na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme. Členské štáty by mali mať možnosť obmedziť právo prístupu na trh, ak by toto právo ohrozilo hospodársku rovnováhu týchto zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme a ak príslušný regulačný orgán uvedený v článku 30 smernice 2001/14/ES udelí súhlas na základe objektívnej ekonomickej analýzy vyplývajúcej zo žiadosti príslušných orgánov, ktoré zadali zmluvu o poskytovaní služieb vo verejnom záujme.
- (11) Niektoré členské štáty už pristúpili k otvoreniu trhu osobnej železničnej dopravy prostredníctvom transparentnej, otvorenej verejnej súťaže na poskytovanie určitých takýchto služieb. Nemali by mať povinnosť poskytnúť otvorený prístup k medzinárodnej osobnej doprave, pretože táto súťaž o právo používať niektoré železničné trasy bola dostatočným preverením trhovej hodnoty prevádzkovania týchto služieb.
- (12) Posúdenie, či by hospodárska rovnováha zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme mohla byť ohrozená, by malo zohľadniť vopred určené kritériá, ako je vplyv na ziskovosť akýchkoľvek služieb, ktoré sú zahrnuté v zmluve o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, vrátane následných vplyvov na čisté náklady, ktoré znáša príslušný orgán verejnej moci, ktorý zadal zmluvu, dopyt cestujúcich, stanovenie ceny lístkov, postupy vydávania lístkov, umiestnenie a počet zastávok na oboch stranách hranice a načasovanie a frekvenciu navrhnutého nového spoja. Pri rešpektovaní tohto posúdenia a rozhodnutia príslušného regulačného orgánu by mali mať členské štáty možnosť udeliť, upraviť alebo uprieť právo prístupu k požadovanej medzinárodnej osobnej doprave vrátane vyberania poplatkov od prevádzkovateľa novej medzinárodnej železničnej dopravy na základe ekonomickej analýzy a v súlade s právom Spoločenstva a so zásadami rovnosti a nediskriminácie.

(1) Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 1.

(2) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 164.

(3) Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 26.

(4) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.

(5) Pozri stranu 1 tohto úradného vestníka.

- (13) S cieľom prispieť k prevádzkovananiu osobnej dopravy na linkách, ktoré plnia záväzky vyplývajúce z poskytovania služieb vo verejnom záujme, by malo byť umožnené členským štátom splnomocniť relevantné orgány zodpovedné za tieto služby, aby uložili poplatky vzťahujúce sa na osobnú dopravu, ktorá spadá do právomoci týchto orgánov. Poplatky prispievajú k financovaniu záväzkov vyplývajúcich z poskytovania služieb vo verejnom záujme stanovených v zmluvách o poskytovaní služieb vo verejnom záujme uzatvorených v súlade s právom Spoločenstva. Tieto poplatky by mali byť uložené v súlade s právom Spoločenstva, a najmä v súlade so zásadami spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality.
- (14) Regulačný orgán by mal fungovať takým spôsobom, aby sa zabránilo konfliktu záujmov a akejkolvek novej účasti na zadávaní posudzovaných zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme. Funkčná nezávislosť regulačného orgánu by nemala byť ovplyvnená najmä vtedy, ak je z organizačných alebo právnych dôvodov úzko spojený s príslušným orgánom, ktorý sa zúčastňuje na zadávaní posudzovanej zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme. Právomoc regulačného orgánu by sa mala rozšíriť s cieľom umožniť posúdenie účelu medzinárodnej dopravy a v prípade potreby možného hospodárskeho vplyvu na existujúce zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme.
- (15) Táto smernica predstavuje ďalšiu fázu otvorenia trhu v železničnej doprave. Niektoré členské štáty už na svojom území otvorili trh medzinárodnej osobnej dopravy. Táto smernica by sa v tejto súvislosti nemala chápať ako smernica, ktorou sa vytvára týmto členským štátom povinnosť udeliť pred 1. januára 2010 právo prístupu železničným podnikom, ktoré sú držiteľmi licencií v členskom štáte, v ktorom sa neudelujú obdobné práva prístupu.
- (16) S cieľom podporiť investície do dopravy, ktorá využíva špecializovanú infraštruktúru, ako sú napríklad vysokorychlostné trate, žiadatelia musia byť schopní plánovať a mať právnu istotu s ohľadom na význam rozsiahlych a dlhodobých investícií. Preto by sa malo umožniť železničným podnikom uzatvárať rámcové zmluvy, zvyčajne na dobu do 15 rokov.
- (17) Vnútroštátne regulačné orgány by si mali na základe článku 31 smernice 2001/14/ES vymieňať informácie, a ak to je dôležité v jednotlivých prípadoch, koordinovať zásady a prax posudzovania, či je ohrozená hospodárska rovnováha zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme. Mali by postupne vypracovať usmernenia založené na svojich skúsenostiach.
- (18) Uplatňovanie tejto smernice by sa malo hodnotiť na základe správy, ktorú má Komisia predložiť dva roky po otvorení trhu medzinárodnej osobnej dopravy. Táto správa by mala taktiež zhodnotiť vývoj na trhu vrátane stavu pripravenosti ďalšieho otvorenia trhu železničnej osobnej dopravy. Komisia by v správe mala tiež analyzovať rozličné modely organizovania tohto trhu a dosahu tejto smernice na zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme a ich financovanie. Komisia by pri vypracovaní správy mala vziať do úvahy vykonávanie nariadenia (ES) č. 1370/2007 a prirodzené rozdiely medzi členskými štátmi (hustota sietí, počet cestujúcich, priemerná dĺžka cestovania). Ak je to vhodné, Komisia by mala v správe navrhnúť doplnkové opatrenia, ktoré by uľahčili otvorenie trhu, a vyhodnotiť dosah všetkých takýchto opatrení.
- (19) Opatrenia potrebné na vykonávanie smerníc 91/440/EHS a 2001/14/ES by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu <sup>(1)</sup>.
- (20) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na prispôbenie príloh. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky uvedených smerníc, mali by byť prijaté v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (21) Členský štát, ktorý nemá železničný systém a v blízkej budúcnosti ho zrejme nebude mať, by mal neprimeranú a zbytočnú povinnosť transponovať a vykonávať smernice 91/440/EHS a 2001/14/ES. Takéto členské štáty by mali byť preto oslobodené od povinnosti transponovať a vykonávať uvedené smernice, pokiaľ nebudú mať železničný systém.
- (22) Keďže cieľ tejto smernice, a to rozvoj železníc Spoločenstva, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov vzhľadom na potrebu zabezpečiť spravodlivé a nediskriminačné podmienky prístupu k infraštruktúre, ako aj zohľadniť jednoznačný medzinárodný rozmer spôsobu prevádzky významných častí železničných sietí, ako aj potreby koordinovaného nadnárodného postupu, ale možno ho lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (23) V súlade s bodom 34 Medziinštitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva <sup>(2)</sup> sa členské štáty vyzývajú, aby pre seba a v záujme Spoločenstva vypracovali a zverejnili vlastné tabuľky, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať vzájomný vzťah medzi touto smernicou a opatreniami na jej transpozíciu.

(1) Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutie zmenené a doplnené rozhodnutím 2006/512/ES (Ú. v. EÚ L 200, 22.7.2006, s. 11).

(2) Ú. v. EÚ C 321, 31.12.2003, s. 1.

- (24) Smernice 91/440/EHS a 2001/14/ES by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

### Článok 1

Smernica 91/440/EHS sa týmto mení a dopĺňa takto:

1. do článku 2 sa dopĺňa tento odsek:

„4. Členské štáty môžu vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice železničný spoj/železničné služby, ktorý sa vykonáva tranzitom cez Spoločenstvo a ktorý začína a končí mimo územia Spoločenstva.“;

2. v článku 3 sa vypúšťa štvrtá zarážka;

3. do článku 3 sa po piatej zarážke vkladá táto zarážka:

„— ‚medzinárodná osobná doprava‘ je osobná doprava, pri ktorej vlak prekročí aspoň jednu hranicu členského štátu a ktorej základným účelom je preprava cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch; vlak môže byť spojený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu a stanicu určenia, ak všetky vozne prekročia aspoň jednu hranicu,“;

4. do článku 3 sa po šiestej zarážke vkladá táto zarážka:

„— ‚tranzit‘ je prekročenie územia Spoločenstva, ktoré sa uskutoční bez naloženia alebo vyloženia tovaru a/alebo bez nastúpenia alebo vystúpenia cestujúcich na území Spoločenstva.“;

5. v článku 5 ods. 3 sa vypúšťa prvá zarážka;

6. v článku 8 ods. 1 sa vypúšťajú slová „a medzinárodné zoskupenia“;

7. v článku 10 sa vypúšťa odsek 1;

8. do článku 10 sa vkladajú tieto odseky:

„3a. Železničným podnikom patriacim do rozsahu pôsobnosti článku 2 sa najneskôr do 1. januára 2010 udelí právo prístupu k infraštruktúre všetkých členských štátov na účely prevádzkovania medzinárodnej osobnej dopravy. Železničné podniky majú právo nechať v rámci medzinárodnej osobnej dopravy cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici umiestnenej na medzinárodnej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte.

Právo prístupu k infraštruktúre členských štátov, v ktorých podiel medzinárodnej prepravy cestujúcich vlakom tvorí viac než polovicu obratu cestujúcich železničných podnikov v týchto členských štátoch, sa udelí do 1. januára 2012.

To, či je základným účelom služby preprava cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch, určí príslušný regulačný orgán alebo orgány uvedené v článku 30 smernice 2001/14/ES na základe žiadosti dotknutých príslušných orgánov a/alebo zainteresovaných železničných podnikov.

3b. Členské štáty môžu obmedziť právo prístupu vymedzené v odseku 3a k dopravným službám medzi miestom odchodu a miestom určenia, na ktoré sa vzťahuje jedna alebo viac zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ktoré sú v súlade s platnými právnymi predpismi Spoločenstva. Takéto obmedzenie nemôže svojím účinkom obmedziť právo nechať cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici umiestnenej na medzinárodnej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte okrem prípadu, ak by výkon tohto práva narušil hospodársku rovnováhu zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme.

To, či by sa narušila hospodárska rovnováha, určí príslušný regulačný orgán alebo orgány uvedené v článku 30 smernice 2001/14/ES na základe objektívnej ekonomickej analýzy a na základe vopred určených kritérií, po podaní žiadosti zo strany:

- príslušného orgánu alebo príslušných orgánov, ktoré zadali zmluvu na poskytovanie služieb vo verejnom záujme,
- akýchkoľvek iných zainteresovaných príslušných orgánov, ktoré majú právo obmedziť prístup podľa tohto článku,
- manažéra infraštruktúry alebo
- železničného podniku, ktorý plní zmluvu o poskytovaní služieb vo verejnom záujme.

Príslušné orgány a železničné podniky poskytujúce služby vo verejnom záujme poskytnú príslušnému regulačnému orgánu alebo orgánom primerané informácie potrebné na to, aby sa dospelo k rozhodnutiu. Regulačný orgán posúdi poskytnuté informácie, podľa potreby ich prerokuje so všetkými príslušnými stranami a v primeranom, vopred určenom čase informuje príslušné strany o svojom odôvodnenom rozhodnutí, ale v každom prípade do dvoch mesiacov od získania všetkých príslušných informácií. Regulačný orgán odôvodní svoje rozhodnutie a stanoví lehotu, do ktorej, a podmienky, za ktorých:

- príslušný orgán alebo príslušné orgány,
- manažér infraštruktúry,



- železničný podnik, ktorý plní zmluvu o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, alebo
- železničný podnik, ktorý sa snaží získať prístup,

môžu požiadať o nové posúdenie tohto rozhodnutia.

3c. Členské štáty môžu tiež obmedziť právo nechať cestujúcich nastúpiť a vystúpiť na staniach v rámci jedného štátu na trase medzinárodnej osobnej dopravy, ak bolo výlučné právo na prepravu cestujúcich medzi týmito stanicami udelené na základe koncesnej zmluvy uzatvorenej pred 4. decembra 2007 na základe spravodlivej verejnej súťaže a v súlade s príslušnými zásadami práva Spoločenstva. Toto obmedzenie môže platiť počas trvania pôvodnej zmluvy alebo 15 rokov, a to podľa toho, ktoré z týchto období je kratšie.

3d. Ustanovenia tejto smernice nevyžadujú, aby členský štát udelil pred 1. januára 2010 právo prístupu uvedené v odseku 3a železničným podnikom a ich priamo alebo nepriamo kontrolovaným dcérskym spoločnostiam, ktoré sú držiteľmi licencií v členskom štáte, v ktorom sa neudeľujú obdobné práva prístupu.

3e. Členské štáty prijímajú všetky potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby rozhodnutia uvedené v odsekoch 3b, 3c a 3d podliehali súdnemu preskúmaniu.

3f. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3b, môžu členské štáty za podmienok ustanovených v tomto článku splnomocniť orgán zodpovedný za železničnú osobnú dopravu, aby uložil železničným podnikom poskytujúcim osobnú dopravu poplatky za prevádzku tratí, ktoré spadajú do právomoci tohto orgánu a ktoré sa nachádzajú medzi dvoma stanicami v tomto členskom štáte.

V takom prípade platia pre železničné podniky, ktoré poskytujú vnútroštátnu alebo medzinárodnú osobnú železničnú dopravu, rovnaké poplatky vyplývajúce z prevádzkovania tých tratí, ktoré spadajú do právomoci uvedeného orgánu.

Poplatky sú určené na to, aby poskytli tomuto orgánu náhradu za záväzky ustanovené zmluvami o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ktoré boli uzavreté v súlade s právom Spoločenstva. Príjem z týchto poplatkov uhradený ako náhrada nesmie presiahnuť to, čo je potrebné na pokrytie všetkých nákladov alebo ich časti, ktoré vznikli pri plnení relevantných záväzkov vyplývajúcich z poskytovania služieb vo verejnom záujme pri zohľadnení príslušných príjmov a primeraného zisku z plnenia týchto záväzkov.

Poplatok je uložený v súlade s právom Spoločenstva, a to najmä v súlade so zásadou spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality, najmä medzi priemernou

cenou prepravy pre cestujúcich a úrovňou poplatkov. Celkové poplatky uložené podľa tohto odseku nesmú ohroziť hospodársku uskutočniteľnosť železničnej osobnej dopravy, na ktorú sa tieto poplatky vzťahujú.

Príslušné orgány uchovávajú informácie potrebné na to, aby bolo možné zistiť zdroj poplatkov a ich použitie. Členské štáty poskytnú tieto informácie Komisii.“;

#### 9. článok 10 ods. 8 sa nahrádza takto:

„8. Komisia do 1. januára 2009 predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o vykonávaní tejto smernice.

Táto správa sa zaoberá:

- vykonávaním tejto smernice v členských štátoch, najmä jej dosahom na členské štáty, ako sa uvádza v odseku 3a druhom pododseku a efektívnou činnosťou rôznych zúčastnených subjektov,
- vývojom trhu, najmä trendmi v medzinárodnej preprave, činnosťami a trhovými podielmi všetkých subjektov na trhu vrátane nových účastníkov.“;

#### 10. do článku 10 sa dopĺňa tento odsek:

„9. Komisia do 31. decembra 2012 predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o vykonávaní ustanovení odsekov 3a až 3f.

Uplatňovanie tejto smernice sa vyhodnotí na základe správy, ktorú Komisia predloží dva roky po otvorení trhu medzinárodnej osobnej dopravy.

Táto správa taktiež zhodnotí vývoj na trhu vrátane stavu pripravenosti ďalšieho otvorenia trhu železničnej osobnej dopravy. Komisia v správe tiež analyzuje rozličné modely organizovania tohto trhu a dosahu tejto smernice na zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme a ich financovanie. Komisia pri vypracovaní správy berie do úvahy vykonávanie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave (\*) a prirodzené rozdiely medzi členskými štátmi (hustota sietí, počet cestujúcich, priemerná dĺžka cestovania). Ak je to vhodné, Komisia v správe navrhne doplnkové opatrenia na uľahčenie otvorenia trhu a vyhodnotení dosah všetkých takýchto opatrení.

(\*) Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1.“

11. článok 11 ods. 2 sa nahrádza takto:

„2. Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice a týkajúce sa prispôsobenia príloh k tejto smernici sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 11a ods. 3“;

12. článok 11a ods. 3 sa nahrádza takto:

„3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8“;

13. do článku 15 sa dopĺňa tento pododsek:

„Povinnosti transpozície a vykonávania tejto smernice sa nevzťahujú na Cyprus a Maltu, pokiaľ na ich území nebude vybudovaný železničný systém.“

#### Článok 2

Smernica 2001/14/ES sa týmto mení a dopĺňa takto:

1. do článku 1 ods. 3 sa dopĺňa toto písmeno:

„e) prepravné činnosti vo forme služieb železničnej dopravy vykonávané tranzitom cez Spoločenstvo.“;

2. do článku 2 sa dopĺňa toto písmeno:

„n) ‚tranzit‘ je prechod územím Spoločenstva, ktorý sa uskutoční bez naloženia alebo vyloženia tovaru a/alebo bez nastúpenia alebo vystúpenia cestujúcich na území Spoločenstva.“;

3. do článku 13 sa dopĺňa tento odsek:

„4. Ak žiadateľ mieni požiadať o kapacitu infraštruktúry s cieľom vykonávať medzinárodnú osobnú dopravu vymedzenú v článku 3 smernice 91/440/EHS, informuje o tom manažérov infraštruktúry a dotknuté regulačné orgány. S cieľom umožniť posúdenie účelu medzinárodnej dopravy prepravovať cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch a možný hospodársky vplyv na existujúce zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme regulačné orgány zabezpečia, aby bol informovaný ktorýkoľvek príslušný orgán, ktorý zadal zmluvu na vykonanie železničnej osobnej dopravy vymedzenej v zmluve o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ktorýkoľvek iný zúčastnený príslušný orgán s právom obmedziť prístup podľa článku 10 ods. 3b smernice 91/440/EHS a ktorýkoľvek železničný podnik plniaci zmluvu o poskytovaní služieb vo verejnom záujme na trase tejto medzinárodnej osobnej dopravy.“;

4. článok 17 ods. 5 sa nahrádza takto:

„5. Rámcové dohody sa v zásade uzatvárajú na obdobie piatich rokov a môžu sa predĺžiť na také isté obdobie, akým bola ich pôvodná dĺžka trvania. Manažér infraštruktúry môže

v špecifických prípadoch súhlasiť s kratším alebo dlhším obdobím. Akékoľvek obdobie dlhšie než päť rokov musí byť zdôvodnené existenciou obchodných zmlúv, osobitných investícií alebo rizík.

5a. Rámcové dohody na služby, ktoré využívajú špecializovanú infraštruktúru uvedenú v článku 24, ktorá si vyžaduje značné a dlhodobé investície, ktoré žiadateľ riadne odôvodní, môžu byť uzatvorené na obdobie 15 rokov. Akékoľvek obdobie dlhšie než 15 rokov je povolené len vo výnimočných prípadoch, najmä v prípade rozsiahlych, dlhodobých investícií, a najmä ak sa na takúto investíciu vzťahujú zmluvné záväzky vrátane viacročných plánov amortizácie.

Požiadavky žiadateľa môžu v tomto prípade vyžadovať presné vymedzenie charakteristík kapacity vrátane frekvencie, objemu a kvality vlakových trás, ktoré sa majú poskytnúť žiadateľovi na obdobie trvania rámcovej dohody. Manažér infraštruktúry môže znížiť vyhradenú kapacitu, ktorá sa aspoň jeden mesiac využívala menej, než je prahová kvóta stanovená v článku 27.

Počiatočná rámcová dohoda sa môže od 1. januára 2010 vypracovať na obdobie 5 rokov, ktorá sa môže raz predĺžiť na základe charakteristík kapacity, ktorú využívajú žiadatelia vykonávajúci dopravu pred 1. januára 2010, s cieľom zohľadniť špecializované investície alebo existenciu obchodných zmlúv. Regulačný orgán uvedený v článku 30 je zodpovedný za schvaľovanie nadobudnutia platnosti tejto dohody.“;

5. do článku 30 ods. 1 sa pred poslednú vetu sa vkladá táto veta:

„Okrem toho bude funkčne nezávislý na akomkoľvek príslušnom orgáne, ktorý sa zúčastňuje na zadávaní zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme.“;

6. článok 34 ods. 3 sa nahrádza takto:

„3. Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice a týkajúce sa prispôsobenia príloh k tejto smernici sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 35 ods. 3“;

7. článok 35 ods. 3 sa nahrádza takto:

„3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8“;

8. do článku 38 sa dopĺňa tento pododsek:

„Povinnosti transpozície a vykonávania tejto smernice sa nevzťahujú na Cyprus a Maltu, pokiaľ na ich území nebude vybudovaný železničný systém.“

## Článok 3

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou pred 4. júnom 2009. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

3. Ustanovenia článku 1 bodov 2, 5, 6 a 7 sa uplatňujú od 1. januára 2010.

## Článok 4

Táto smernica nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

## Článok 5

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 23. októbra 2007

Za Európsky parlament  
predseda  
H.-G. PÖTTERING

Za Radu  
predseda  
M. LOBO ANTUNES