



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 6. 7. 2022
COM(2022) 327 final

2022/0209 (NLE)

Návrh

NARIADENIE RADY

**o uplatňovaní článkov 93, 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na určité
kategórie štátnej pomoci v odvetví železničnej, vnútrozemskej vodnej a multimodálnej
dopravy**

(Text s významom pre EHP)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Kontext

Ako uviedla Komisia vo svojej ročnej stratégii udržateľného rastu na rok 2021¹, opatrenia zamerané na dopravu môžu výrazne podporiť zelenú transformáciu tým, že zabezpečia výrazné zníženie emisií skleníkových plynov a zlepšenie kvality ovzdušia a zároveň podporia rast produktivity a posilnia odolnosť priemyselných ekosystémov. V tejto súvislosti Komisia zdôraznila význam investícií do verejnej dopravy a infraštruktúry, ktorá podporuje prechod na udržateľnejšiu a inteligentnejšiu mobilitu, a to vrátane plynulých a efektívnych európskych multimodálnych sietí, ako aj do modernizácie transeurópskej dopravnej siete pre osobnú a nákladnú dopravu.

Dobre fungujúci systém železničnej, vnútrozemskej vodnej a multimodálnej dopravy je kľúčový pre zabezpečenie prepojenosti v celej Európe, vytvorenie jednotného európskeho železničného priestoru, posilnenie hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti v súlade s článkami 170 a 174 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“), dosiahnutie cieľov EÚ v oblasti klímy (Európska zelená dohoda²) a podporu odolnosti priemyslu EÚ a jeho hodnotových reťazcov (aktualizovaná „nová priemyselná stratégia“³) vrátane tých, ktorými sa podporia ciele digitálnej transformácie a digitalizácie (ďalej len „európska digitálna stratégia“⁴). Komisia 9. decembra 2020 prijala oznámenie o svojej stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu (ďalej len „stratégia Komisie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu“⁵), podľa ktorého je posilnenie železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy, ako aj multimodálnej dopravy základným prvkom zelenej a digitálnej transformácie európskej dopravy, ktorá je zasa kľúčová pre splnenie cieľa Únie spočívajúceho v dosiahnutí klimatickej neutrality do roku 2050.

Tieto ciele nie je možné dosiahnuť bez rozsiahlych investícií členských štátov. Rozsah investícií, ktoré môžu členské štáty zväziť na podporu nízkoemisných druhov dopravy, sa pohybuje od investícií do nového alebo existujúceho vozového parku až po investície do železničnej infraštruktúry, terminálov na prekládky a údržbárskych dielní, a to aj s cieľom stimulovať dopyt po vozovom parku s nulovými emisiami a po digitálnych riešeniach, ktoré umožňujú interoperabilitu medzi jednotlivými druhmi dopravy a v rámci odvetví. Na to bude potrebné vytvoriť pravidlá štátnej pomoci, vďaka ktorým sa tieto investície dostanú tam, kde

¹ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskej centrálnej banke, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru, Výboru regiónov a Európskej investičnej banke – Ročná stratégia udržateľného rastu na rok 2021 [COM(2020) 575 final].

² Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Európska zelená dohoda [COM(2019) 640 final].

³ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Nová priemyselná stratégia pre Európu [COM(2020) 102 final z 10. marca 2020], aktualizované oznámením Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Aktualizácia novej priemyselnej stratégie na rok 2020: Budovanie silnejšieho jednotného trhu pre obnovu Európy [COM(2021) 350 final].

⁴ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Formovanie digitálnej budúcnosti Európy [COM(2020) 67 final z 19. februára 2020].

⁵ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti [COM(2020) 789 final, SWD(2020) 331 final].

je takáto verejná podpora potrebná, a zároveň sa zachová a posilní hospodárska súťaž v odvetviach železničnej, vnútrozemskej vodnej a multimodálnej dopravy.

Článok 93 ZFEÚ znie: „Pomoc je so zmluvami zlučiteľná, ak slúži na koordináciu dopravy alebo tvorí náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou“. Článok 93 ZFEÚ je súčasťou hlavy VI (DOPRAVA), ktorej ustanovenia sa vzťahujú výlučne na železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu, ako sa stanovuje v článku 100 ods. 1 ZFEÚ. Súčasný návrh sa vzťahuje na železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu vrátane multimodálnej dopravy⁶.

i) Pomoc, ktorá slúži na koordináciu dopravy

Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom z roku 2008⁷ (ďalej len „usmernenia pre železničné podniky“) boli zamerané na kodifikáciu a aktualizáciu praxe Komisie, pokiaľ ide o zlučiteľnosť pomoci poskytovanej podnikom v odvetví železničnej dopravy so zmluvou v nadväznosti na vývoj právneho rámca v tomto odvetví, a najmä mali byť pomôckou pri postupnom otváraaní trhu hospodárskej súťaži. *Kontrola vhodnosti*⁸ pravidiel štátnej pomoci vrátane usmernení pre železničné podniky, ktorá sa uskutočnila v roku 2020, potvrdila potrebu revízie pravidiel štátnej pomoci platných pre železničnú, vnútrozemskú vodnú a intermodálnu dopravu vzhľadom na významný vývoj v oblasti regulácie a na trhu, ku ktorému došlo od roku 2008⁹. V tejto súvislosti Komisia zvažuje nielen revíziu usmernení pre železničné podniky, ale aj prijatie osobitných pravidiel pre skupinové výnimky s cieľom pomôcť železničnej, vnútrozemskej vodnej a multimodálnej doprave (osobnej aj nákladnej) so zelenou a digitálnou transformáciou.

Komisia sa zameriava najmä na zvýšenie právnej istoty a zníženie administratívnej záťaže v súvislosti s určitými vnútroštátnymi opatreniami pomoci, ktorými sa má v rámci nákladnej a osobnej dopravy podporiť prechod z cestnej dopravy na menej znečisťujúce druhy dopravy a riešenia, ktoré sú navrhnuté na základe rozsiahlej rozhodovacej praxe Komisie tak, aby obmedzili narušenie hospodárskej súťaže. Nariadenia o skupinových výnimkách zvyšujú právnu istotu pre členské štáty a príjemcov pomoci, pokiaľ ide o spôsob navrhovania opatrení. Zároveň zjednodušujú postupy tým, že určité opatrenia sú na základe týchto nariadení oslobodené od povinnosti podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ notifikovať štátnu pomoc Komisii ešte pred jej poskytnutím, pokiaľ je na základe rozhodovacej praxe Komisie možné vymedziť

⁶ „Multimodálna doprava“ je osobná a/alebo nákladná doprava, pri ktorej sa využívajú dva alebo viaceré druhy dopravy, ako sa vymedzuje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

⁷ Oznámenie Komisie – Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom (ďalej len „usmernenia pre železničné podniky“) (Ú. v. EÚ C 184, 22.7.2008, s. 13).

⁸ Zistenia vyplývajúce z kontroly vhodnosti usmernení pre železničné podniky, ktorú Komisia vykonala v rokoch 2019 a 2020, sú dostupné na adrese: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-Balik-predpisov-o-modernizacii-statnej-pomoci-z-roku-2012-usmernenia-tykajúce-sa-zeleznic-a-kratkodobe-zmluvy-na-poistenie-vyvozných-uverov-kontrola-vhodnosti_sk

⁹ Usmernenia pre železničné podniky boli vydané pred najnovším (štvrtým) železničným balíkom (2016), na základe ktorého sa dokončí liberalizácia a otvorenie trhu v odvetví železničnej dopravy (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en). Zároveň došlo k ďalšiemu legislatívnemu vývoju, napr. k revízii smernice Eurovignette [smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/362 z 24. februára 2022, ktorou sa menia smernice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry vozidlami (Ú. v. EÚ L 69, 4.3.2022, s. 1)], ktorou sa zaviedli určité zmeny systému spoplatnenia cestnej infraštruktúry. To môže následne ovplyvniť spôsob výpočtu rozdielov v nákladoch medzi cestnou dopravou a inými druhmi dopravy na účely poskytnutia pomoci na podporu prechodu z cestnej dopravy na menej znečisťujúce druhy dopravy.

podmienky zlučiteľnosti *ex ante*, ktorými sa obmedzí potenciálne narušovanie hospodárskej súťaže.

Komisia získala významné skúsenosti, pokiaľ ide o pomoc na koordináciu dopravy, na ktorú sa vzťahuje oddiel 6.3 železničných usmernení, ako aj o pomoc na podporu druhov dopravy a dopravných riešení, ktoré sú menej znečisťujúce a udržateľnejšie ako výlučné používanie cestnej dopravy, vrátane pomoci na podporu intermodálnej dopravy¹⁰ a vnútrozemskej vodnej dopravy. Podľa skúseností Komisie zohráva pomoc na koordináciu dopravy dôležitú úlohu pri prechode na iné druhy dopravy a za určitých podmienok nevedie k žiadnym výrazným narušeniam hospodárskej súťaže. Okrem toho, skupinové výnimky pre pomoc na koordináciu dopravy vo veľkej miere požadovali členské štáty. Je preto vhodné umožniť Komisii, aby za predpokladu splnenia určitých podmienok mohla udeľovať skupinové výnimky v prípade pomoci, ktorú na podporu týchto opatrení poskytujú členské štáty.

Skupinová výnimka by sa vzťahovala na opatrenia, ktoré spadajú do rozsahu pôsobnosti článku 93 ZFEÚ, a v rámci nákladnej a osobnej dopravy by podporovala prechod z viac znečisťujúcich druhov dopravy (najmä cestnej dopravy) na menej znečisťujúce a udržateľnejšie druhy dopravy a riešenia, a to v súlade s rozhodovacou praxou Komisie.

- ii) Pomoc, ktorá tvorí náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou

Pokiaľ ide o pomoc na plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou (na ktorú sa usmernenia pre železničné podniky v súčasnosti nevzťahujú), Komisia môže za určitých podmienok zvážiť aj možnosť udelenia skupinovej výnimky v prípade náhrady poskytovanej členskými štátmi za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v odvetviach železničnej, vnútrozemskej vodnej a multimodálnej dopravy, za predpokladu, že sa na ňu nevzťahuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007¹¹ [ďalej len „nariadenie (ES) č. 1370/2007“].

Najmä pokiaľ ide o nákladnú dopravu, záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme môžu byť vhodným nástrojom na podporu služieb v oblastiach a segmentoch, v ktorých by sa inak nákladná doprava uskutočňovala len formou cestnej dopravy.

Tento návrh sa nevzťahuje na pomoc na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré sa týkajú osobnej dopravy a ktoré upravuje článok 9 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007. Na základe tohto ustanovenia sa od povinnosti predchádzajúcej notifikácie oslobodzuje náhrada za poskytované služby vo verejnom záujme v osobnej doprave alebo za plnenie záväzkov v oblasti výšky tarify stanovenej všeobecnými pravidlami a vyplatenej v súlade s nariadením (ES) č. 1370/2007.

Problém, na riešenie ktorého je iniciatíva zameraná

Sú potrebné osobitné pravidlá, ktoré umožnia zjednodušenie postupov, pokiaľ ide o pomoc pre železničnú, vnútrozemskú vodnú a multimodálnu dopravu.

¹⁰ Intermodálna doprava je preprava tovaru (v jednej a tej istej nákladovej jednotke alebo vo vozidle) po sebe nasledujúcimi druhmi dopravy bez manipulácie so samotným tovarom pri zmene druhu dopravy. Ide teda o druh multimodálnej dopravy (<https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4303>).

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1).

V rámci rozdelenia právomocí medzi Radou a Komisiou v zmysle článku 108 ods. 4 a článku 109 ZFEÚ je Rada zodpovedná za určenie kategórií pomoci, ktoré môžu byť oslobodené od notifikačnej povinnosti, pričom úlohou Komisie je prijať nariadenia, v ktorých sa stanovujú podrobné pravidlá týkajúce sa takéhoto oslobodenia.

Prostredníctvom nariadení o skupinových výnimkách Komisia oslobodzuje od notifikačnej povinnosti stanovennej v článku 108 ods. 3 ZFEÚ opatrenia pomoci, ktoré určila Rada, vďaka čomu ich členské štáty môžu vykonávať priamo bez predchádzajúceho súhlasu Komisie.

V nariadení Rady (EÚ) 2015/1588 z 13. júla 2015 o uplatňovaní článkov 107 a 108 ZFEÚ na určité kategórie horizontálnej štátnej pomoci (ďalej len „splnomocňujúce nariadenie z roku 2015“)¹² sa stanovuje určitý počet kategórií pomoci, ktoré môže Komisia oslobodiť od notifikačnej povinnosti stanovennej v článku 108 ods. 3 ZFEÚ. Splnomocňujúce nariadenie z roku 2015 sa však vzťahuje len na opatrenia štátnej pomoci, ktoré sú vyhlásené za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 2 alebo 3 ZFEÚ, ale nevzťahuje sa na tie opatrenia pomoci, ktorých zlučiteľnosť sa posudzuje podľa článku 93 ZFEÚ.

Komisia sa preto domnieva, že v záujme zjednodušenia príslušných postupov pre členské štáty, ktoré zaviedli opatrenia štátnej pomoci pre železničnú, vnútrozemskú vodnú a multimodálnu dopravu, by sa mala táto medzera vyplniť.

Keďže štátna pomoc pre železničnú, vnútrozemskú vodnú a multimodálnu dopravu patrí do pôsobnosti článku 93 ZFEÚ, ktorý predstavuje *lex specialis* vo vzťahu k článku 107 ods. 2 a 3 ZFEÚ, osobitné splnomocňujúce nariadenie Rady pre železničnú, vnútrozemskú vodnú a multimodálnu dopravu (ďalej len „splnomocňujúce nariadenie o doprave“) sa zdá plne odôvodnené. V zásade, článok 93 ZFEÚ je súčasťou hlavy VI časti 3 ZFEÚ, ktorá sa týka dopravy, a stanovuje sa v ňom, že štátna pomoc je so zmluvami zlučiteľná, ak slúži na koordináciu dopravy alebo tvorí náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou. Zlučiteľnosť štátnej pomoci s vnútorným trhom podľa článku 93 ZFEÚ teda závisí od overenia, či pomoc tieto ciele naozaj sleduje. V nariadení Komisie o skupinovej výnimke by sa na tento účel stanovili príslušné kritériá.

Cieľom tohto návrhu je zosúladiť pravidlá štátnej pomoci platné pre železničnú, vnútrozemskú vodnú a multimodálnu dopravu so stratégiou Komisie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu. Podľa splnomocňujúceho nariadenia o doprave bude môcť Komisia prijať nariadenia o skupinových výnimkách v prípade pomoci, na ktorú sa vzťahuje článok 93 ZFEÚ a ktorá zahŕňa obmedzené riziko narušenia hospodárskej súťaže a obchodu. Komisia môže na základe tohto návrhu prijať nariadenia o skupinových výnimkách v oblastiach, v ktorých získala dostatočné skúsenosti na vymedzenie jasných kritérií zlučiteľnosti, pričom sa zabezpečí, aby bol vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi obmedzený.

Samotné splnomocňujúce nariadenie o doprave nebude mať žiaden priamy vplyv, ale bude predstavovať právny základ pre prijatie prípadných nariadení o skupinovej výnimke. Komisia posúdi rôzne politické možnosti pre ktorékoľvek z týchto nariadení o skupinovej výnimke a ich vplyv v kontexte posúdenia vplyvu na základe splnomocňujúceho nariadenia o doprave.

¹² Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 1.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v danej oblasti politiky a s ďalšími politikami Únie**

Tento návrh prispieva k celkovým cieľom Únie, najmä k presadzovaniu a zjednodušeniu pravidiel štátnej pomoci na jednej strane a k vykonávaniu Európskej zelenej dohody na strane druhej.

Pokiaľ ide o záujem o presadzovanie pravidiel štátnej pomoci, ako uviedla Komisia vo svojom oznámení o modernizácii štátnej pomoci z 8. mája 2012¹³, presadzovanie pravidiel štátnej pomoci by sa malo zameriavať na prípady s najväčším vplyvom na vnútorný trh. To na jednej strane znamená prísnejšiu kontrolu rozsiahlej pomoci s potenciálne rušivým vplyvom na hospodársku súťaž a na druhej strane zjednodušenú analýzu prípadov, ktoré majú len obmedzený vplyv na obchod a hospodársku súťaž. Druhý uvedený cieľ možno dosiahnuť tak, že sa v prípade týchto kategórií pomoci udelí skupinová výnimka z notifikačnej povinnosti.

Pokiaľ ide o záujem zjednodušiť pravidlá štátnej pomoci, v postupoch, ktoré sa týkajú pomoci vo forme náhrady za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v segmentoch trhu osobnej aj nákladnej dopravy, je potrebné uplatňovať jednotný prístup. V článku 9 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007 sa už v prípade úhrady za služby vo verejnom záujme stanovuje výnimka od povinnosti predchádzajúcej notifikácie v súlade s pravidlami štátnej pomoci pre osobnú dopravu. Podobná skupinová výnimka pre náhrady za služby vo verejnom záujme však v súčasnosti neexistuje v prípade nákladnej dopravy. Preto by sa pomoc na náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou, pokiaľ ide o železničnú, vnútrozemskú vodnú alebo intermodálnu nákladnú dopravu, ako sa uvádza v článku 93 ZFEÚ, mala zahrnúť do rozsahu pôsobnosti splnomocňujúceho nariadenia o doprave.

Pokiaľ ide o jeho príspevok k Európskej zelenej dohode, týmto návrhom sa uľahčí podpora zeleného, efektívneho a prepojeného multimodálneho dopravného systému, ktorý je nevyhnutným krokom k splneniu cieľa Únie spočívajúceho v dosiahnutí klimateckej neutrality do roku 2050. V tejto súvislosti existuje jasné prepojenie medzi týmto návrhom a plánovanou revíziou usmernení pre železničné podniky, keďže návrh aj revízia sú určené na uľahčenie verejného financovania prechodu z cestnej na železničnú, vnútrozemskú vodnú a udržateľnejšiu multimodálnu dopravu a v konečnom dôsledku na podporu zelenej a digitálnej transformácie európskej dopravy, pričom sa zároveň zabezpečí, aby narušenia hospodárskej súťaže zostali obmedzené. Na základe navrhovaného splnomocňujúceho nariadenia o doprave by sa od notifikačnej povinnosti oslobodili opatrenia, na ktoré sa vzťahuje článok 93 ZFEÚ a v prípade ktorých možno vymedziť jasné podmienky zlučiteľnosti.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom tohto návrhu je článok 109 ZFEÚ, ktorý umožňuje Rade prijať všetky potrebné nariadenia, najmä s cieľom stanoviť podmienky uplatňovania článku 108 ods. 3 ZFEÚ, ako aj kategórie pomoci, ktoré môžu byť vyňaté z tohto postupu.

¹³ COM(2012) 209 final.

Právomoc Rady prijať akékoľvek vhodné nariadenie na stanovenie kategórií pomoci, na ktoré sa môže vzťahovať skupinovú výnimku, ako sa uvádza v článku 109 ZFEÚ¹⁴, sa vzťahuje na všetky opatrenia štátnej pomoci, a to aj v odvetviach železničnej, vnútrozemskej vodnej a multimodálnej dopravy, na ktoré sa vzťahuje článok 93 ZFEÚ.

- **Subsidiarita a proporcionalita**

Návrh patrí do výlučnej právomoci Únie. Podľa článku 3 ZFEÚ [„Únia má výlučnú právomoc v týchto oblastiach: [...] b) ustanovenie pravidiel hospodárskej súťaže potrebných na fungovanie vnútorného trhu“]. Zásada subsidiarity sa preto neuplatňuje.

Návrh neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie jeho cieľa, ktorým je umožniť Komisii udeliť skupinovú výnimku v prípade pomoci na koordináciu dopravy a pomoci na náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou za predpokladu, že sú splnené určité podmienky. Návrh je preto v súlade so zásadou proporcionality.

- **Výber nástroja**

Navrhovaným nástrojom je nariadenie Rady.

Podľa článku 109 ZFEÚ je nariadenie jediným právnym nástrojom, ktorý má Rada k dispozícii na stanovenie podmienok uplatňovania článku 108 ods. 3 ZFEÚ a určenie kategórií pomoci, ktoré sú vyňaté z tohto postupu.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

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

Z kontroly vhodnosti usmernení pre železničné podniky vyplýva záver, že tieto usmernenia si vyžadujú plnohodnotné preskúmanie, aby sa zosúladiť s vývojom na trhu a v oblasti regulácie, ako aj s novými zastrešujúcimi prioritami stanovenými v programe zelenej dohody. V rámci kontroly vhodnosti sa okrem iného poukázalo na vhodnosť skupinovej výnimky najmä v prípade viacerých druhov pomoci na koordináciu dopravy, ktoré Komisia schválila za posledných desať rokov na základe rozhodnutí o nevznesení námietok¹⁵ a bez toho, aby sa uskutočnilo formálne vyšetrovacie konanie. Konkrétnejšie, z hodnotenia oddielu 6.3 usmernení pre železničné podniky týkajúceho sa pomoci na koordináciu dopravy vyplynulo, že všetky prípady viedli k rozhodnutiam o nevznesení námietok, zvyčajne v obmedzenom čase od notifikácie¹⁶.

Kontrola vhodnosti usmernení pre železničné podniky vychádzala z komplexného preskúmania rozhodnutí Komisie o štátnej pomoci schválených podľa usmernení pre železničné podniky a/alebo článku 93 ZFEÚ a spätnej väzby od členských štátov a zainteresovaných strán získanej v rámci otvorenej verejnej konzultácie. Potreba

¹⁴ „Na návrh Komisie a po porade s Európskym parlamentom môže Rada vydať akékoľvek nariadenia potrebné na uplatnenie článkov 107 a 108, a najmä môže stanoviť podmienky uplatnenia článku 108 ods. 3, ako aj uviesť druhy pomoci, ktoré sú vyňaté z tohto postupu.“

¹⁵ Pozri článok 4 ods. 3 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúceho podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9).

¹⁶ Pozri pracovný dokument útvarov Komisie – Kontrola vhodnosti balíka modernizácie štátnej pomoci, usmernení pre železnice a poistenia krátkodobých vývozných úverov z roku 2012 {SEC(2020) 372 final} – {SWD(2020) 258 final}, časť 3/4, s. 139 a poznámka pod čiarou č. 211, dostupný na adrese https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/fitness_check_-_annexes_part3_en.pdf.

splnomocňujúceho nariadenia o doprave je ešte naliehavejšia vzhľadom na Európsku zelenú dohodu a zvýšený význam prechodu na udržateľnejšie druhy dopravy, napríklad železničnú, vnútrozemskú vodnú a multimodálnu dopravu, v záujme splnenia cieľa zníženia emisií do roku 2050.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Tento návrh si nevyžaduje žiadnu konzultáciu so zainteresovanými stranami.

Navrhované splnomocňujúce nariadenie o doprave nebude mať samo osebe na zainteresované strany žiaden priamy vplyv, pretože len poskytne Komisii právny základ na prijatie nariadení o skupinových výnimkách. Vzhľadom na technickú povahu tohto návrhu, ktorý len pripravuje pôdu pre budúce nariadenia o skupinových výnimkách, sa verejná konzultácia neuskutoční. Komisia však 1. októbra 2021 uverejnila plán, ktorý sa konkrétne týkal iniciatívy na vypracovanie tohto návrhu. Zainteresované strany mali štyri týždne na to, aby k tomuto plánu poskytli spätnú väzbu¹⁷.

Uskutoční sa verejná konzultácia o revízii usmernení pre železničné podniky, ktorá zahŕňa projekt na zjednodušenie pravidiel štátnej pomoci na koordináciu dopravy prostredníctvom nariadenia o skupinovej výnimke. Osobitná verejná konzultácia sa uskutoční aj v súvislosti s budúcimi nariadeniami Komisie o skupinových výnimkách.

- **Posúdenie vplyvu**

K tomuto návrhu nie je potrebné priložiť posúdenie vplyvu. Cieľom tohto návrhu je, aby Rada prijala splnomocňujúce nariadenie o doprave, ktoré Komisii umožní prijať nariadenia o skupinových výnimkách v prípade pomoci pre železničnú, vnútrozemskú vodnú a multimodálnu dopravu, ktorá zahŕňa obmedzené riziko narušenia obchodu a hospodárskej súťaže. Tento návrh neobsahuje žiadnu okamžitú skupinovú výnimku pre kategórie pomoci, na ktoré sa vzťahuje plánované splnomocňujúce nariadenie o doprave, ale skôr umožňuje Komisii prijať nariadenia o skupinových výnimkách v ďalšej fáze.

Obsah budúcich nariadení Komisie o skupinových výnimkách bude vychádzať z posúdení vplyvu.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Cieľom tohto návrhu je okrem iného zjednodušiť existujúce pravidlá štátnej pomoci na koordináciu dopravy a štátnej pomoci, ktorá tvorí náhrady za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v odvetviach železničnej, vnútrozemskej vodnej a multimodálnej dopravy, a znížiť počet notifikácií štátnej pomoci a súvisiace regulačné náklady.

Navrhované splnomocňujúce nariadenie o doprave umožňuje Komisii prijať nariadenia o skupinových výnimkách v prípade pomoci pre železničnú, vnútrozemskú vodnú a multimodálnu dopravu. Prijatie takýchto nariadení o skupinových výnimkách bude prínosom pre Úniu ako celok. Po prvé, podporí sa tým zásadná zelená a digitálna transformácia európskej dopravy v súlade s politickými cieľmi stanovenými v Európskej zelenej dohode. Po druhé, výrazne sa tým zníži administratívna záťaž a náklady na investície do nízkoemisných druhov dopravy a na konsolidáciu/rozšírenie existujúcich druhov dopravy a riešení, ktoré

¹⁷ Pozri <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13153-Ekologickejsia-pozemna-doprava-zjednodusene-pravidla-statnej-pomoci-nove-splnomocnuje-nariadenie-o-pozemnej-doprave-sk>.

znečisťujú životné prostredie menej než cestná doprava. Po tretie, zjednoduší sa tým schvaľovanie pomoci na plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou a podporia sa čistejšie spôsoby dopravy a riešenia v oblastiach a segmentoch, v ktorých by sa inak doprava uskutočňovala len formou cestnej dopravy.

- **Základné práva**

Tento návrh nemá žiadne dôsledky pre ochranu základných práv.

4. VPLYV NA ROZPOČET

NÁVRH NEMÁ ŽIADNY NEGATÍVNY VPLYV NA ROZPOČET ÚNIE.

5. ĎALŠIE PRVKY

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

Navrhované splnomocňujúce nariadenie o doprave bude záväzné v celom rozsahu a po nadobudnutí jeho účinnosti bude priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

Podľa článku 6 navrhovaného splnomocňujúceho nariadenia o doprave Komisia každých päť rokov predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní splnomocňujúceho nariadenia o doprave. Okrem toho návrh správy sa najskôr predloží na posúdenie Poradnému výboru pre štátnu pomoc uvedenému v článku 5 navrhovaného splnomocňujúceho nariadenia o doprave. Podľa článku 5 ods. 1 navrhovaného splnomocňujúceho nariadenia o doprave sa Komisia poradí s uvedeným výborom aj vtedy, keď bude mať v úmysle prijať nariadenie o skupinovej výnimke, a pred prijatím akéhokoľvek takéhoto nariadenia.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

V článku 1 ods. 1 navrhovaného splnomocňujúceho nariadenia o doprave sa stanovujú dve kategórie pomoci oslobodenej od notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ: i) pomoc na koordináciu dopravy a ii) pomoc na náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou. Tieto kategórie odrážajú rozsah pôsobnosti článku 93 ZFEÚ. Rozsah pôsobnosti navrhovaného splnomocňujúceho nariadenia o doprave však nezahŕňa náhrady za služby vo verejnom záujme za poskytovanie služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave ani za plnenie záväzkov v oblasti výšky tarify stanovených prostredníctvom všeobecných pravidiel, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 1370/2007.

V článku 1 ods. 2 navrhovaného splnomocňujúceho nariadenia o doprave sa uvádzajú prvky, ktoré Komisia vymedzí vo svojich následných nariadeniach zameraných na udelenie skupinovej výnimky z notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ uvedeným kategóriám pomoci. Tieto kategórie sú rovnaké ako kategórie uvedené v splnomocňujúcom nariadení z roku 2015.

V článku 1 ods. 3 navrhovaného splnomocňujúceho nariadenia o doprave sa uvádza druh podmienok, ktoré môže Komisia stanoviť vo svojich následných nariadeniach o skupinových výnimkách s cieľom zabezpečiť zlučiteľnosť pomoci, na ktorú sa vzťahuje tento návrh, s vnútorným trhom. Konkrétne vďaka článku 1 ods. 3 písm. b) môže Komisia vylúčiť z rozsahu pôsobnosti nariadení o skupinových výnimkách určité odvetvia. V tomto ustanovení sa zohľadňuje, že Komisia môže na základe tohto návrhu prijať nariadenia o skupinových výnimkách, keďže má dostatočné skúsenosti na vymedzenie jasných kritérií zlučiteľnosti,

pričom sa zabezpečí, aby bol vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi obmedzený.

Pokiaľ ide o transparentnosť a monitorovanie, obdobie platnosti a zmenu nariadení, vypočutie zainteresovaných strán, Poradný výbor pre štátnu pomoc a konzultácie s ním a hodnotiacu správu, články 2 až 6 navrhovaného splnomocňujúceho nariadenia o doprave odrážajú ustanovenia splnomocňujúceho nariadenia z roku 2015.

Návrh

NARIADENIE RADY**o uplatňovaní článkov 93, 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na určité kategórie štátnej pomoci v odvetví železničnej, vnútrozemskej vodnej a multimodálnej dopravy**

(Text s významom pre EHP)

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 109,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho parlamentu¹⁸,

keďže:

- (1) Nariadením Rady (EÚ) 2015/1588¹⁹ sa Komisia oprávňuje vyhlásiť prostredníctvom nariadení určité špecifické kategórie pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom a za oslobodené od notifikačnej povinnosti v zmysle článku 108 ods. 3 zmluvy. Hoci nariadenie (EÚ) 2015/1588 zahŕňa určité kategórie pomoci pre podniky, ktoré sú aktívne v rôznych odvetviach (ako je pomoc na ochranu životného prostredia), nevzťahuje sa napríklad na pomoc pre železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu, a to vrátane multimodálnej dopravy²⁰. V kontexte Európskej zelenej dohody²¹ a stratégie Komisie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu²² sa na úrovni Únie význam odvetvia železničnej, vnútrozemskej vodnej a multimodálnej dopravy čoraz viac zvyšuje.
- (2) Podľa článku 93 zmluvy je pomoc súvisiaca so železničnou, s vnútrozemskou vodnou a multimodálnou dopravou, ktorá slúži na koordináciu dopravy alebo tvorí náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou, zlučiteľná so zmluvami.
- (3) Komisia uplatnila článok 93, článok 107 ods. 1 a článok 108 zmluvy v mnohých rozhodnutiach týkajúcich sa určitých kategórií štátnej pomoci poskytnutej podnikom

¹⁸ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁹ Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1588 z 13. júla 2015 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na určité kategórie horizontálnej štátnej pomoci (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 1). Nariadením Rady (EÚ) 2015/1588 sa nahradilo nariadenie Rady (ES) č. 994/98 zo 7. mája 1998 o uplatňovaní článkov 92 a 93 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva na určité kategórie horizontálnej štátnej pomoci (Ú. v. ES L 142, 14.5.1998, s. 1).

²⁰ „Multimodálna doprava“ je osobná a/alebo nákladná doprava, pri ktorej sa využívajú dva alebo viaceré druhy dopravy, ako sa vymedzuje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1 – 128).

²¹ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Európska zelená dohoda [COM(2019) 640 final].

²² Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti [COM(2020) 789 final, SWD(2020) 331 final].

aktívnym v odvetviach železničnej, vnútrozemskej vodnej a intermodálnej dopravy a vypracovala usmernenia na posúdenie určitých kategórií štátnej pomoci, ktoré sa považujú za pomoc potrebnú na koordináciu dopravy²³. Podľa skúseností Komisie takáto pomoc nevedie k žiadnemu významnému narušeniu hospodárskej súťaže za predpokladu, že sa poskytuje na základe otvoreného, transparentného a nediskriminačného postupu a že na základe získaných skúseností možno definovať jasné podmienky zlučiteľnosti.

- (4) S cieľom zjednodušiť administratívu v prípadoch, keď je narušenie hospodárskej súťaže obmedzené na minimum, by preto Komisia mala byť splnomocnená vyhlásiť prostredníctvom nariadení pomoc na koordináciu dopravy alebo na náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou v zmysle článku 93 zmluvy za zlučiteľnú s vnútorným trhom a za oslobodenú od notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 zmluvy.
- (5) Na štátnu pomoc predstavujúcu náhradu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v oblasti verejnej dopravy sa už vzťahuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 vrátane prípadov, keď sa členské štáty rozhodnú uplatňovať uvedené nariadenie na verejnú dopravu vnútrozemskými vodnými cestami a vnútroštátnymi morskými vodami v súlade s článkom 1 ods. 2 uvedeného nariadenia²⁴. Náhrady za služby vo verejnom záujme týkajúce sa verejnej dopravy by preto mali byť z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia vylúčené.
- (6) Pri prijímaní nariadení, ktorými sa určité kategórie pomoci oslobodzujú od notifikačných povinností stanovených v článku 108 ods. 3 zmluvy (ďalej len „nariadenia o skupinových výnimkách“), by Komisia mala špecifikovať účel pomoci, kategórie príjemcov a prahové hodnoty, ktorými sa obmedzuje oslobodená pomoc, podmienky upravujúce kumuláciu pomoci a podmienky monitorovania a pripojiť prípadné ďalšie podrobné podmienky s cieľom zabezpečiť zlučiteľnosť pomoci, na ktorú sa vzťahuje toto nariadenie, s vnútorným trhom.
- (7) Je dôležité, aby mohli všetky strany skontrolovať, či sa pomoc poskytuje v súlade s platnými pravidlami. Pre správne uplatňovanie pravidiel zmluvy je preto nevyhnutná transparentnosť štátnej pomoci, ktorá má za následok lepší súlad s pravidlami, väčšiu zodpovednosť, vzájomné hodnotenie a v konečnom dôsledku efektívnejšie vynakladanie verejných prostriedkov. Z tohto dôvodu by sa malo d členských štátov vyžadovať, aby poskytovali zhrnutia informácií o pomoci, ktorú udelili a na ktorú sa vzťahuje nariadenie o skupinovej výnimke. S cieľom zabezpečiť transparentnosť opatrení, ktoré prijali členské štáty, by Komisia mala tieto zhrnutia uverejniť.
- (8) Podľa článku 108 ods. 1 zmluvy má Komisia v spolupráci s členskými štátmi priebežne skúmať všetky existujúce systémy pomoci. Na tento účel a s cieľom zabezpečiť čo najväčší stupeň transparentnosti a primeranej kontroly by Komisia mala zabezpečiť, aby členské štáty zaznamenávali a uchovávali informácie o uplatňovaní nariadení o skupinových výnimkách, ktoré prijala Komisia. Komisia by mala takisto zabezpečiť, aby jej členské štáty aspoň raz ročne predkladali správu o uplatňovaní takýchto nariadení o skupinových výnimkách. Tieto správy by mali byť prístupné všetkým členským štátom.

²³ Oznámenie Komisie – Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom (Ú. v. EÚ C 184, 22.7.2008, s. 13).

²⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1).

- (9) Pred prijatím nariadení o skupinových výnimkách podľa tohto nariadenia by Komisia mala umožniť všetkým zainteresovaným stranám predložiť pripomienky, aby získala čo najkomplexnejšiu a najreprezentatívnejšiu spätnú väzbu. Na tento účel by mala uverejniť návrh takýchto nariadení o skupinových výnimkách.
- (10) Súbežne s uverejnením návrhov nariadení by sa mali viesť aj konzultácie s Poradným výborom pre štátnu pomoc zriadeným podľa článku 7 nariadenia (EÚ) 2015/1588. V záujme transparentnosti by sa však návrhy nariadení mali na webovej stránke Komisie uverejniť už v čase prvej konzultácie Komisie s poradným výborom.
- (11) Kontrola poskytovania pomoci zahŕňa vecné, právne a ekonomické otázky veľmi zložitej a rôznorodej povahy v neustále sa vyvíjajúcom prostredí. Komisia by preto mala pravidelne preskúmať kategórie pomoci, ktoré by mali byť oslobodené od notifikácie. Na tento účel by mala každých päť rokov predložiť Európskemu parlamentu a Rade hodnotiacu správu,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Skupinové výnimky

1. Komisia môže prostredníctvom nariadení prijatých v súlade s postupom stanoveným v článku 5 vyhlásiť, že v zmysle článku 107 ods. 1 zmluvy sú tieto kategórie pomoci zlučiteľné s vnútorným trhom a nepodliehajú notifikačnej povinnosti podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ:
 - a) pomoc na koordináciu dopravy;
 - b) pomoc na náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou s výnimkou náhrad za služby vo verejnom záujme týkajúce sa verejnej dopravy, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 1370/2007.
2. V nariadeniach prijatých podľa odseku 1 sa pre každú kategóriu pomoci špecifikuje(-ú):
 - c) účel pomoci;
 - d) kategórie príjemcov;
 - e) prahové hodnoty vyjadrené formou intenzity pomoci vo vzťahu k súboru oprávnených nákladov alebo formou maximálnej výšky pomoci, alebo v prípade určitých druhov pomoci, kde môže byť náročné určiť intenzitu pomoci alebo presnú výšku pomoci, predovšetkým pri nástrojoch finančného inžinierstva či investíciách rizikového kapitálu alebo nástrojoch podobnej povahy, formou maximálnej úrovne štátnej podpory v rámci tohto opatrenia alebo v súvislosti s týmto opatrením, a to bez toho, aby bola dotknutá kvalifikácia príslušných opatrení podľa článku 107 ods. 1 zmluvy;
 - f) podmienky upravujúce kumuláciu pomoci;
 - g) podmienky transparentnosti a monitorovania v súlade s článkom 2.
3. Okrem toho sa v nariadeniach prijatých podľa odseku 1 môžu predovšetkým:
 - h) stanoviť prahové hodnoty alebo iné podmienky pre notifikáciu udelenia individuálnej pomoci;

- i) vylúčiť určité sektory z ich rozsahu pôsobnosti;
- j) pripojiť ďalšie podmienky zlučiteľnosti pomoci oslobodenej podľa týchto nariadení.

Článok 2

Transparentnosť a monitorovanie

- 4. Nariadenia prijaté podľa článku 1 ods. 1 obsahujú podrobné pravidlá na zabezpečenie transparentnosti a monitorovania pomoci, na ktorú sa tieto nariadenia vzťahujú.
- 5. Ak členské štáty zavedú schémy pomoci alebo poskytnú individuálnu pomoc oslobodenú od notifikačnej povinnosti podľa nariadení uvedených v článku 1 ods. 1, na účely uverejnenia zašlú Komisii zhrnutia informácií o takejto pomoci.
- 6. Členské štáty zaznamenajú a zhromaždia všetky informácie týkajúce sa uplatňovania nariadení prijatých podľa článku 1 ods. 1. Ak má Komisia informácie, na základe ktorých má dôvod domnievať sa, že nariadenie prijaté podľa článku 1 ods. 1 sa riadne neuplatňuje, členské štáty jej zašlú všetky informácie, ktoré Komisia považuje za nevyhnutné na to, aby mohla posúdiť, či pomoc pridelená v súlade s uvedeným nariadením spĺňa všetky jeho podmienky.
- 7. Členské štáty minimálne raz ročne poskytnú Komisii správu o uplatňovaní nariadení prijatých podľa článku 1 ods. 1 v súlade s konkrétnymi požiadavkami Komisie, podľa možnosti v elektronickej podobe. Komisia sprístupní tieto správy všetkým členským štátom. Výbor uvedený v článku 5 preskúma a zhodnotí tieto správy raz ročne.

Článok 3

Obdobie platnosti a zmena nariadení

- 8. V nariadeniach prijatých podľa článku 1 ods. 1 sa stanovuje obdobie ich platnosti. V uvedených nariadeniach sa stanoví prechodné obdobie pre prípad, že ich uplatňovanie nebude po uplynutí ich platnosti predĺžené.
- 9. Ak sa nariadenia prijaté podľa článku 1 ods. 1 zrušia alebo zmenia novým nariadením, v novom nariadení sa stanoví šesťmesačné prechodné obdobie, vďaka ktorému bude možné upraviť pomoc, na ktorú sa zrušené alebo zmenené nariadenie vzťahuje.

Článok 4

Vypočutie zainteresovaných strán

Pred prijatím nariadenia podľa článku 1 ods. 1 Komisia uverejní jeho návrh, aby mohli všetky zainteresované osoby a organizácie predložiť svoje pripomienky v lehote stanovenej Komisiou. Táto lehota trvá aspoň jeden mesiac, s výnimkou prípadov, keď Komisia považuje za vhodné stanoviť kratšiu lehotu.

Článok 5

Konzultácie s Poradným výborom pre štátnu pomoc

10. Komisia uskutoční konzultácie s Poradným výborom pre štátnu pomoc (ďalej len „výbor“):
 - k) súbežne s uverejnením návrhov nariadení podľa článku 4 a
 - l) pred prijatím ktoréhokoľvek nariadenia podľa článku 1 ods. 1.
11. Konzultácia s výborom sa uskutoční na stretnutí, ktoré zvolá Komisia formou elektronickej komunikácie. Návrhy a dokumenty na preskúmanie sa priložia k elektronickej komunikácii. Stretnutie sa uskutoční najskôr dva mesiace po elektronickej komunikácii. Toto obdobie sa môže v prípade konzultácií uvedených v odseku 1, v naliehavých prípadoch alebo v záujme predĺženia obdobia uplatňovania nariadenia skrátiť.
12. Zástupca Komisie predloží výboru návrh opatrení na prijatie. Výbor doručí svoje stanovisko k návrhu v lehote, ktorú môže predseda stanoviť podľa naliehavosti veci a, ak je to nevyhnutné, na základe hlasovania.
13. Stanovisko výboru sa zaznamená v zápisnici. Právo požiadať o zapísanie svojho stanoviska do zápisnice má okrem toho aj každý členský štát. Výbor môže odporučiť uverejnenie stanoviska v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
14. Komisia zohľadní stanovisko výboru. Informuje výbor o spôsobe, akým bolo jeho stanovisko zohľadnené.

Článok 6

Hodnotiaca správa

Komisia predloží každých päť rokov Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tohto nariadenia. Taktiež predloží návrh správy na zváženie výboru uvedenému v článku 5.

Článok 7

Nadobudnutie účinnosti

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

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

V Bruseli

*Za Radu
predseda*