



EURÓPSKA  
KOMISIA

V Bruseli 30. 1. 2013  
COM(2013) 28 final

2013/0028 (COD)

Návrh

## **NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**

**ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1370/2007, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy**

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2013) 10 final}

{SWD(2013) 11 final}

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

### 1. KONTEXT NÁVRHU

Komisia vo svojej bielej knihe o dopravnej politike z roku 2011<sup>1</sup>, ktorú prijala 28. marca 2011, predstavila svoju víziu jednotného európskeho železničného priestoru s vnútorným trhom železničnej dopravy, na ktorom európske železničné podniky môžu poskytovať služby bez zbytočných technických a administratívnych prekážok.

V niekoľkých politických iniciatívach sa uznal potenciál železničnej infraštruktúry ako základu vnútorného trhu a hybnej sily udržateľného rastu. Európska rada vo svojich záveroch z januára 2012 zdôraznila význam uvoľnenia rastového potenciálu úplne integrovaného jednotného trhu vrátane opatrení v súvislosti so sieťovými odvetviami. Komisia vo svojom oznámení o opatreniach v prospech stability, rastu a zamestnanosti prijatom 30. mája 2012 zdôraznila význam ďalšieho znižovania regulačnej záťaže a odstraňovania prekážok vstupu v odvetví železničnej dopravy. Komisia podobne vo svojom oznámení o posilnení správy jednotného trhu<sup>2</sup>, ktoré prijala 6. júna 2012, zdôraznila význam odvetvia dopravy.

V uplynulom desaťročí boli tri legislatívne „železničné balíky“ zamerané na otvorenie vnútroštátnych trhov a na zabezpečenie väčšej konkurencieschopnosti a interoperability železníc na úrovni EÚ. V nariadení č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktoré bolo uverejnené v decembri 2007, sa stanovuje rámec pre zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme a úhradu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, nestanovuje sa v ňom však spoločný prístup k zadávaniu zmlúv na poskytovanie osobnej železničnej dopravy. Napriek novým právnym predpisom EÚ celkový podiel železničnej dopravy v rámci používaných druhov dopravy vnútri EÚ ostáva nízky.

#### 1.2 Problémy, ktoré treba riešiť

Zainteresované strany sa domnievajú, že služby osobnej železničnej dopravy v súčasnom právnom rámci dosahujú slabé výsledky z hľadiska kvality služieb a efektívnosti prevádzky. V rámci prieskumu Eurobarometra v roku 2012 nebolo so svojimi systémami celoštátnych a regionálnych železníc spokojných 54 % respondentov. Z hodnotiacej tabuľky pre spotrebiteľov za rok 2011<sup>3</sup> vyplynulo, že celková spokojnosť cestujúcich vlakom dosahuje 6,7 bodu z 10, teda podstatne nižšiu hodnotu než v prípade väčšiny spotrebného tovaru a služieb. Služby železničnej dopravy hodnotia spotrebiteľia horšie než všetky ostatné druhy dopravy (lepšie výsledky dosiahla najmä mestská doprava a letecká doprava) a v rebríčku 30 trhov so službami skončili až na 27. mieste. Z hľadiska efektívnosti prevádzky existujú značné rozdiely medzi železničnými systémami s najvyššou a najnižšou výkonnosťou. Tieto rozdiely odzrkadľujú značne odlišný prístup k používaniu aktív, akými sú napríklad železničné koľajové vozidlá a infraštruktúra, ako aj k produktivite práce. Výsledkom týchto rozdielov v efektívnosti prevádzky je výrazná potreba financovania z verejných zdrojov v porovnaní s inými hospodárskymi odvetviami (pričom sa nezohľadňuje financovanie investícií), keďže mnoho železničných podnikov vykazuje stratu.

Zlepšeniu kvality služieb a efektívnosti prevádzky železničných podnikov bráni viacero prekážok, ktoré sa týkajú v prvom rade prístupu na trh so službami vnútroštátnej osobnej dopravy a absencie konkurenčného tlaku. V mnohých členských štátoch je tento trh

<sup>1</sup> Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravnému systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM(2011) 144.

<sup>2</sup> Lepšia správa pre jednotný trh, COM(2012) 259.

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

uzatvorený pred hospodárskou súťažou, čím sa neobmedzuje len rast, ale vznikajú aj rozdiely medzi tými členskými štátmi, ktoré svoje trhy otvorili, a tými, ktoré tak neurobili. Rôzne vnútroštátne prístupy k otvoreniu trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy bránia vybudovaniu skutočného vnútorného trhu so službami osobnej železničnej dopravy.

Prevažná väčšina služieb vnútroštátnej osobnej dopravy sa však neposkytuje na komerčnom základe, a preto sa zabezpečuje v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme. Vzhľadom na to, že sa neuplatňujú žiadne spoločné pravidlá EÚ týkajúce sa zadávania takýchto zmlúv, niektoré členské štáty zaviedli zadávanie týchto zmlúv prostredníctvom verejnej súťaže, zatiaľ čo iné ich zadávajú priamo. Táto spleť regulačných systémov v EÚ sťažuje železničným podnikom možnosť využívať plný potenciál pôsobenia na vnútornom trhu. Z tohto dôvodu sa tento balík legislatívnych opatrení týka aj hospodárskej súťaže v súvislosti so zmluvami o službách vo verejnom záujme, prekážok hospodárskej súťaže, akou je napríklad dostupnosť vhodných železničných koľajových vozidiel pre potenciálnych uchádzačov o takéto zmluvy, ako aj nediskriminačného prístupu k informačným systémom a integrovaným systémom predaja prepravných dokladov v prípade, že prinášajú prospech cestujúcim.

### 1.3 Všeobecné ciele

Hlavným cieľom dopravnej politiky EÚ je vybudovať vnútorný trh s dopravou, ktorý by prispieval k vysokej miere konkurencieschopnosti a harmonickému, vyváženému a udržateľnému rozvoju hospodárskych činností. V bielej knihe o dopravnej politike z roku 2011 sa uviedlo, že do roku 2050 by väčšinu objemu osobnej dopravy na stredné vzdialenosti mala predstavovať železničná doprava. Tento presun v rámci druhov dopravy by prispel k 20 % zníženiu emisií skleníkových plynov, ktoré bolo stanovené v stratégii Európa 2020 na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu<sup>4</sup>. V bielej knihe sa dospelo k záveru, že v doprave nedôjde k žiadnej významnej zmene bez podpory vhodnej železničnej infraštruktúry a bez inteligentnejšieho prístupu k jej používaniu.

Všeobecným cieľom tohto návrhu v rámci štvrtého železničného balíka je zvýšiť kvalitu služieb osobnej železničnej dopravy a posilniť efektívnosť ich prevádzky, a tým zlepšiť konkurencieschopnosť a atraktívnosť železničnej dopravy vo vzťahu k iným druhom dopravy a zabezpečiť ďalší rozvoj jednotného európskeho železničného priestoru.

### 1.4 Konkrétne ciele

Tento návrh zahŕňa spoločné pravidlá zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme na poskytovanie osobnej železničnej dopravy v kombinácii so sprievodnými opatreniami na zvýšenie úspešnosti postupov verejnej súťaže.

Povinné postupy verejnej súťaže v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme majú za cieľ zintenzívniť konkurenčný tlak na trhoch vnútroštátnej železničnej dopravy na účely zvýšenia kvantity a zlepšenia kvality služieb osobnej dopravy. Zavedením postupov verejnej súťaže v prípade zmlúv v železničnej doprave možno takisto zabezpečiť lepší pomer medzi kvalitou a cenou služieb vo verejnom záujme v doprave. Spoločné pravidlá postupu zadávania prispievajú k vytvoreniu jednotnejších obchodných podmienok pre železničné podniky. Tieto návrhy treba vnímať v spojení s navrhovanými zmenami a doplneniami smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie)<sup>5</sup>, ktorými sa zavádzajú práva otvoreného prístupu pre železničné podniky a posilňujú ustanovenia o nediskriminačnom prístupe k železničnej infraštruktúre.

<sup>4</sup> Oznámenie Komisie: Európa 2020 - Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu, KOM(2010) 2020.

<sup>5</sup> Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32.

## 2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

Pomôcť Komisii v procese posudzovania vplyvu mal externý konzultant, ktorého Komisia požiadala, aby vypracoval podpornú štúdiu a uskutočnil cieľnú konzultáciu. S realizáciou štúdie sa začalo v decembri 2011 a konečná správa bola predložená v septembri 2012.

S cieľom získať názory zainteresovaných strán sa namiesto otvorenej konzultácie uprednostnil rozsiahly súbor cieľných konzultačných metód. V období od 1. marca do 16. apríla 2012 boli osobitné dotazníky zaslané 427 zainteresovaným stranám, ktorých činnosť súvisí so železničnou dopravou (železničné podniky, manažéri infraštruktúry, ministerstvá pre verejnú dopravu, orgány pre bezpečnosť, ministerstvá, zastupiteľské orgány, organizácie pracovníkov atď.). Cestujúci vyjadrili svoje názory prostredníctvom prieskumu Eurobarometra zahŕňajúceho 25 000 respondentov rovnomerne rozložených medzi 25 členských štátov so železnicami. Kontakt s miestnymi a regionálnymi orgánmi zabezpečila sieť Výboru regiónov.

Konzultácie doplnilo vypočutie zainteresovaných strán z 29. mája 2012 (približne 85 účastníkov), konferencia (420 účastníkov) z 24. septembra 2012 a rozhovory s konkrétnymi zainteresovanými stranami počas roka 2012. Útvary Komisie sa stretli so zástupcami Spoločenstva európskych železníc (zastupujúceho železničné podniky), združenia Európski prevádzkovatelia osobnej dopravy, Európskeho združenia pracovníkov v oblasti dopravy, Európskeho združenia cestujúcich, Európskeho združenia manažérov železničnej infraštruktúry a UITP – Medzinárodného združenia verejnej dopravy. Osobitné stretnutia so zainteresovanými stranami sa zorganizovali aj vo Francúzsku, v Nemecku, Holandsku, Poľsku, vo Švédsku a v Spojenom kráľovstve.

Väčšina respondentov (60 %) súhlasila s tým, že nové práva otvoreného prístupu, povinné zavedenie verejnej súťaže alebo kombinácia oboch možností by mohli stimulovať integráciu trhu. Otvorený prístup v prípade vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy, ktorý by bol predmetom testovania hospodárskej rovnováhy, v rámci ktorého sa posudzujú jeho prípadné vplyvy na životaschopnosť zmlúv o službách vo verejnom záujme, bol najžiadanejšou možnosťou (55 % respondentov). Súčasná úprava bola vnímaná veľmi negatívne (podporuje ju len 20 % respondentov). Zástupcovia pracovníkov očakávajú, že otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy bude mať za následok zhoršenie pracovných podmienok a viac štrajkov.

Pokiaľ ide o povinné zavedenie verejnej súťaže, 45 % respondentov uprednostnilo flexibilné možnosti podobné možnostiam rokovacieho konania pri verejnom obstarávaní a prechodné obdobia na postupné zavedenie verejnej súťaže v prípade všetkých zmlúv o službách vo verejnom záujme (80 % respondentov).

Väčšina respondentov (60 %) súhlasila s tým, že vytvorenie spoločností na prenájom železničných koľajových vozidiel by pomohlo zlepšiť prístup k železničným koľajovým vozidlám, a veľká väčšina (75 %) vyžadovala úplný prístup k technickým informáciám, ktoré by mal poskytovať manažér infraštruktúry. V súvislosti s integrovaným systémom predaja prepravných dokladov sa pred povinnými opatreniami na úrovni EÚ alebo členských štátov uprednostnili nezáväzné ustanovenia alebo splnomocňujúce doložky v dobrovoľných dohodách.

26. mája a 19. júna sa uskutočnili konzultácie s Výborom pre sociálny dialóg v odvetví železničnej dopravy, a to najmä v súvislosti s možnosťami a posúdením ich sociálneho vplyvu.

Komisia na základe uvedenej externej štúdie a záverov vyplývajúcich z procesu konzultácie uskutočnila kvalitatívne a kvantitatívne posúdenie vplyvov rôznych možností modernizácie existujúceho regulačného rámca.

Z posúdenia vplyvu vyplynulo, že najlepšou možnosťou z hľadiska hospodárskych, environmentálnych a sociálnych vplyvov by bola kombinácia týchto opatrení, ktorá by v rokoch 2019 až 2035 priniesla čistú aktuálnu hodnotu vo výške 21 až 29 miliárd EUR:

- široko definované práva otvoreného prístupu, ktoré by boli predmetom testovania ich vplyvu na hospodársku rovnováhu zmlúv o službách vo verejnom záujme,
- zmluvy o službách vo verejnom záujme zadávané prostredníctvom verejnej súťaže,
- dobrovoľné vnútroštátne integrované systémy predaja prepravných dokladov a
- povinnosť členských štátov zabezpečiť nediskriminačný prístup k vhodným železničným koľajovým vozidlám pre železničné podniky, ktoré sa chcú zúčastniť na postupe verejného obstarávania.

### **3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU**

#### **3.1 Vymedzenie príslušného miestneho orgánu [článok 2 písm. c)]**

Touto zmenou a doplnením sa zvyšuje právna istota vďaka spresneniu, že „príslušný miestny orgán“ sa vzťahuje na mestské aglomerácie alebo obce, a nie na veľké časti územia štátu.

#### **3.2 Spresnenia spôsobu, akým príslušné orgány vymedzujú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme a geografický rozsah pôsobnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme [článok 2 písm. e) a nový článok 2a]**

V tomto článku sa stanovuje flexibilný, ale formalizovaný a transparentný postup na vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a geografického rozsahu pôsobnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme, ak sa vnútroštátne orgány domnievajú, že na zabezpečenie politicky žiaducej úrovne mobility na území, ktoré patrí do ich zodpovednosti, je potrebný verejný zásah. Vyžaduje sa v ňom, aby príslušné orgány vypracovali plány verejnej dopravy vymedzujúce ciele politiky v oblasti verejnej osobnej dopravy a modely poskytovania a výkonnosti verejnej osobnej dopravy. Takisto sa v ňom vyžaduje, aby príslušné orgány zdôvodnili druh a rozsah záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré zamýšľajú uložiť poskytovateľom týchto služieb, a rozsah pôsobnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme na účely dosiahnutia cieľov vymedzených v plánoch verejnej dopravy. Musia uplatňovať kritériá vychádzajúce zo všeobecných zásad zmluvy, akými sú napríklad primeranosť, nevyhnutnosť a proporcionalita, ako aj hospodárske kritériá, akými sú napríklad efektívnosť nákladov a finančná udržateľnosť. V tomto článku sa vyžaduje aj to, aby príslušný orgán zabezpečil primerané konzultácie so zainteresovanými stranami, napríklad s organizáciami cestujúcich a zamestnancov a s poskytovateľmi dopravy. V prípade železničnej dopravy sa v článku vyžaduje právne preskúmanie tohto postupu. Okrem toho sa v tomto článku flexibilne stanovuje prahová hodnota maximálneho objemu osobnej železničnej dopravy poskytovaného v rámci každej zmluvy o službách vo verejnom záujme, aby sa zabezpečila účinná hospodárska súťaž s prihliadnutím na rôznu veľkosť a administratívnu štruktúru trhov osobnej železničnej dopravy v členských štátoch.

#### **3.3 Poskytovanie prevádzkových, technických a finančných informácií o osobnej doprave, na ktorú sa vzťahuje zmluva o službách vo verejnom záujme a na ktorú sa má vyhlásiť verejná súťaž (článok 4 ods. 6 a nový článok 4 ods. 8)**

Na základe tohto nového ustanovenia v článku 4 ods. 8 sú príslušné orgány povinné poskytovať prevádzkové, technické a finančné údaje potenciálnym uchádzačom o zmluvu o službách vo verejnom záujme s cieľom umožniť im predložiť dobre informovanú ponuku, a tým posilniť hospodársku súťaž. Zmenou a doplnením článku 4 ods. 6 sa objasňuje, že príslušné orgány musia v súťažných podkladoch jednoznačne uviesť, či od poskytovateľov služieb vo verejnom záujme požadujú splnenie sociálnych noriem alebo kritérií.

3.4 Horné limitné hodnoty pre priame zadávanie zmlúv s malým objemom a priame zadávanie malým alebo stredným podnikom (článok 5 ods. 4)

V tomto ustanovení sa zavádzajú špecifické horné limitné hodnoty pre priame zadávanie zmlúv s malým objemom v železničnej doprave. Existujúce limitné hodnoty sa uplatňujú v autobusovej doprave a koľajovej doprave s výnimkou železničnej dopravy. Navrhovaná limitná hodnota v prípade železničnej dopravy sa riadi logikou povolenia priameho zadávania, ak náklady na organizáciu verejnej súťaže prevažujú nad očakávanými prínosmi. Do zodpovedajúcej limitnej hodnoty z hľadiska vlakokilometrov sa premietajú priemerné jednotkové náklady na poskytovanie železničnej dopravy.

3.5 Povinné zadávanie zmlúv v železničnej doprave prostredníctvom verejnej súťaže (článok 5 ods. 6 a článok 4)

Vypustením článku 5 ods. 6 sa príslušným orgánom odopiera možnosť rozhodnúť sa, či zmluvu o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave zadajú priamo alebo na základe verejnej súťaže. Všeobecné pravidlo týkajúce sa verejnej súťaže sa bude uplatňovať aj na železničnú dopravu.

3.6 Obmedzenia zadávania (nový článok 5 ods. 6)

V záujme posilnenia hospodárskej súťaže po zavedení postupov verejnej súťaže v prípade zmlúv v železničnej doprave toto ustanovenie umožňuje príslušným orgánom rozhodnúť, že zmluvy na poskytovanie osobnej železničnej dopravy pokrývajúce časti tej istej siete alebo balík trás sa zadajú rôznym železničným podnikom. Na tieto účely sa príslušné orgány môžu rozhodnúť obmedziť počet zmlúv, ktoré sa majú na základe postupov verejnej súťaže zadať tomu istému železničnému podniku.

3.7 Prístup k železničným koľajovým vozidlám (nový článok 5a a nový článok 9a)

Zavedením povinnosti pre členské štáty zabezpečiť účinný a nediskriminačný prístup k vhodným železničným koľajovým vozidlám pre poskytovateľov, ktorí chcú poskytovať služby vo verejnom záujme v železničnej doprave, sa odstraňuje hlavná prekážka účinnej hospodárskej súťaže v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme. V členských štátoch, v ktorých neexistujú riadne fungujúce trhy so službami prenájmu železničných koľajových vozidiel, je na príslušných orgánoch, aby prijali opatrenia na zaistenie prístupu k železničným koľajovým vozidlám v záujme otvorenia trhu. Keďže sa však situácia a potreby môžu v jednotlivých krajinách líšiť, nové ustanovenie ponecháva veľký priestor príslušným orgánom, aby si zvolili najprimeranejšie spôsoby dosiahnutia cieľa, pričom sa v ňom uvádzajú najčastejšie používané opatrenia. Podrobnosti o postupe a opatreniach na zabezpečenie prístupu k železničným koľajovým vozidlám sa vymedzia vo vykonávacích aktoch na základe postupu preskúmania uvedeného v článku 9a tohto nariadenia.

3.8 Zverejňovanie určitých informácií o zmluvách o službách vo verejnom záujme (článok 7 ods. 1 a 2)

Na základe tohto ustanovenia sú príslušné orgány povinné zahrnúť informácie o dátume začatia uplatňovania zmlúv o službách vo verejnom záujme a o ich trvaní do svojich výročných správ o záväzkoch vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ako aj do svojich

predbežných oznámení o plánovanej verejnej súťaži. Vďaka týmto dodatočným informáciám a povinnosti členských štátov uľahčiť prístup k výročným správam zverejňovaným príslušnými orgánmi sa zvýši transparentnosť v súvislosti so zadanými zmluvami o službách vo verejnom záujme a s ďalšími pravdepodobnými zadanými zmluvami, čo pomôže poskytovateľom dopravy pripraviť sa na budúce verejné súťaže.

### 3.9 Prechodné obdobie uplatňované na postupy verejnej súťaže (článok 8 ods.2)

V tomto ustanovení sa objasňuje, že desaťročné prechodné obdobie do 2. decembra 2019 sa uplatňuje len na článok 5 ods. 3 v súvislosti s povinnosťou príslušných orgánov organizovať postup verejnej súťaže. Všetky ostatné ustanovenia článku 5 (napríklad ustanovenie o možnosti priameho zadania internému poskytovateľovi v prípade zmluvy s malým objemom alebo ako núdzového opatrenia a ustanovenie o právnom preskúmaní rozhodnutia o zadaní zmluvy) majú okamžitý účinok.

### 3.10 Prechodné obdobie v prípade existujúcich priamo zadaných zmlúv v železničnej doprave (nový článok 8 ods. 2a)

V tomto ustanovení sa zavádza dodatočné prechodné obdobie v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave, ktoré boli zadané priamo v období od 1. januára 2013 do 2. decembra 2019. Tieto zmluvy sa môžu vykonávať až do dátumu skončenia svojej platnosti, ale najneskôr do 31. decembra 2022. Železničným podnikom, ktorým bola priamo zadaná zmluva o službách vo verejnom záujme, sa tak poskytuje dostatok času na prispôbenie a na prípravu na postupy verejnej súťaže.

### 3.11 Prispôbenie ustanovení nariadenia č. 1370/2007 v súvislosti s oslobodením od notifikácie štátnej pomoci a s podmienkami zlučiteľnosti štátnej pomoci vzhľadom na požiadavky zmluvy

Komisia vo svojom návrhu zmien a doplnení nariadenia (ES) č. 994/98 (splnomocňujúce nariadenie)<sup>6</sup> navrhuje aj zmenu a doplnenie nariadenia (ES) č. 1370/2007, na základe čoho sa v súlade s postupmi uvedenými v článku 108 ods. 4 a článku 109 zmluvy do rozsahu pôsobnosti splnomocňujúceho nariadenia zahrnie pomoc, ktorá slúži na koordináciu dopravy alebo tvorí náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou podľa článku 93 zmluvy. Komisia v súčasnosti očakáva, že následné, budúce nariadenie o skupinových výnimkách preberie podstatu súčasnej výnimky, okrem prípadu, ak sa nariadenie č. 1370/2007 zmení a doplní týmto legislatívnym návrhom v súvislosti s odvetvím železničnej dopravy.

---

<sup>6</sup> Návrh NARIADENIA RADY, ktorým sa mení a dopĺňa 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 a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, COM(2012) 730 final, 5.12.2012.

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY****ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1370/2007, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,  
so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,  
so zreteľom na návrh Európskej komisie,  
po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,  
so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>7</sup>,  
so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>8</sup>,  
konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,  
keďže:

- (1) Počas uplynulého desaťročia osobná železničná doprava nedosiahla taký rast, aby dokázala zvýšiť svoj podiel na využívaní rôznych druhov dopravy v porovnaní s cestnou a leteckou dopravou. 6 % podiel osobnej železničnej dopravy na využívaní rôznych druhov dopravy v Európskej únii ostal pomerne stabilný. Služby osobnej železničnej dopravy nedokázali uspokojiť rozvíjajúce sa potreby z hľadiska dostupnosti a kvality.
- (2) Trh Únie so službami medzinárodnej osobnej železničnej dopravy bol od roku 2010 otvorený hospodárskej súťaži. Členské štáty okrem toho otvorili hospodárskej súťaži svoje služby vnútroštátnej osobnej dopravy, a to buď zavedením práv otvoreného prístupu, alebo zavedením verejnej súťaže v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme, alebo obidvoma spôsobmi.
- (3) Komisia vo svojej bielej knihe o dopravnej politike z 28. marca 2011<sup>9</sup> oznámila svoj zámer dobudovať vnútorný trh železničnej dopravy, ktorý by železničným podnikom v Únii umožnil poskytovať všetky typy služieb železničnej dopravy bez zbytočných technických a administratívnych prekážok.
- (4) Keď príslušné orgány organizujú svoje služby vo verejnom záujme v osobnej doprave, musia zabezpečiť, aby záväzky vyplývajúce zo služby vo verejnom záujme a geografický rozsah pôsobnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme boli primerané, nevyhnutné a proporcionálne na dosiahnutie cieľov politiky v oblasti verejnej osobnej dopravy na ich území. Táto politika by sa mala vymedziť v plánoch verejnej dopravy,

<sup>7</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

<sup>8</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

<sup>9</sup> Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravnému systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM(2011) 144.



pričom by sa mal ponechať priestor na trhové riešenia v oblasti dopravy. Proces vymedzovania plánov verejnej dopravy a záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme by mal byť transparentný pre príslušné zainteresované strany vrátane potenciálnych trhových účastníkov.

- (5) V záujme zaistenia zdravého financovania na účely splnenia cieľov plánov verejnej dopravy príslušné orgány musia navrhnúť záväzky vyplývajúce zo služby vo verejnom záujme na dosiahnutie cieľov verejnej dopravy nákladovo efektívnym spôsobom s prihliadnutím na úhrady čistého finančného vplyvu týchto záväzkov a musia zabezpečiť dlhodobú finančnú udržateľnosť verejnej dopravy poskytovanej v rámci zmlúv o službách vo verejnom záujme.
- (6) Ak sa má zabezpečiť hladké fungovanie trhu verejnej osobnej železničnej dopravy, je obzvlášť dôležité, aby príslušné orgány dodržiavali tieto kritériá v prípade záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme a rozsahu pôsobnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme, pretože je potrebné riadne koordinovať prepravné činnosti poskytované na základe otvoreného prístupu s prepravnými činnosťami poskytovanými v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme. Z tohto dôvodu by mal správne uplatňovanie a transparentnosť tohto procesu zabezpečovať nezávislý regulačný orgán pre odvetvie železničnej dopravy.
- (7) Je potrebné stanoviť maximálny ročný objem zmluvy o službách vo verejnom záujme v osobnej železničnej doprave v záujme uľahčenia hospodárskej súťaže medzi takýmito zmluvami, pričom sa príslušným orgánom umožní určitá flexibilita, aby optimalizovali objem na základe hospodárskych a prevádzkových aspektov.
- (8) S cieľom uľahčiť prípravu súťaží, a tým posilniť hospodársku súťaž musia príslušné orgány zabezpečiť, aby všetci poskytovatelia služieb vo verejnom záujme, ktorí majú záujem predložiť takúto ponuku, dostali určité informácie o dopravných službách a infraštruktúrach zahrnutých do rozsahu zmluvy o službách vo verejnom záujme.
- (9) Určité horné limitné hodnoty na priame zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme sa musia v prípade železničnej dopravy prispôbiť špecifickým hospodárskym podmienkam, za ktorých sa v tomto odvetví uskutočňujú verejné súťaže.
- (10) Vybudovanie vnútorného trhu služieb osobnej železničnej dopravy si vyžaduje spoločné pravidlá zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme prostredníctvom verejnej súťaže v tomto odvetví, ktoré sa majú uplatňovať harmonizovaným spôsobom vo všetkých členských štátoch.
- (11) V záujme vytvorenia rámcových podmienok na to, aby spoločnosť mohla v plnej miere využívať prínosy účinného otvorenia trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy, je dôležité, aby členské štáty zabezpečili primeranú úroveň sociálnej ochrany zamestnancov poskytovateľov služieb vo verejnom záujme.
- (12) Príslušné orgány musia prostredníctvom primeraných a účinných opatrení uľahčiť prístup poskytovateľov služieb vo verejnom záujme k železničným koľajovým vozidlám v prípade, keď to nezabezpečuje trh za vhodných hospodárskych a nediskriminačných podmienok.
- (13) V záujme zaistenia lepšie organizovanej odozvy trhu je potrebné zabezpečiť úplnú transparentnosť určitých kľúčových prvkov pripravovaných verejných súťaží v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme.

- (14) V súlade s internými dôvodmi nariadenia (ES) č. 1370/2007 by sa malo objasniť, že prechodné obdobie do 2. decembra 2019 sa vzťahuje len na povinnosť organizovať verejné súťaže v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme.
- (15) Príprava železničných podnikov na povinné zavedenie verejnej súťaže v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme si vyžaduje viac času na účinnú a udržateľnú internú reštrukturalizáciu spoločností, ktorým boli takéto zmluvy zadané v minulosti priamo. Prechodné opatrenia sú preto potrebné v prípade zmlúv zadávaných priamo v období od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia do 3. decembra 2019.
- (16) Po otvorení trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy by sa vzhľadom na to, že príslušné orgány možno budú musieť prijať opatrenia na zaistenie vysokej úrovne hospodárskej súťaže obmedzením počtu zmlúv, ktoré zadajú jednému železničnému podniku, mali zaviesť primerané ustanovenia.
- (17) V záujme zaistenia jednotných podmienok vykonávania článku 5a tohto nariadenia by sa Komisii mali udeliť vykonávacie právomoci. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie<sup>10</sup>.
- (18) Komisia v kontexte zmien a doplnení nariadenia (ES) č. 994/98 (splnomocňujúce nariadenie)<sup>11</sup> navrhuje aj zmenu a doplnenie nariadenia (ES) č. 1370/2007 [COM(2012) 730/3]. S cieľom harmonizovať prístup k predpisom o skupinových výnimkách v oblasti štátnej pomoci a v súlade s postupmi uvedenými v článku 108 ods. 4 a článku 109 zmluvy by sa do rozsahu pôsobnosti splnomocňujúceho nariadenia mala zahrnúť pomoc, ktorá slúži na koordináciu dopravy alebo tvorí náhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s verejnoprospešnou službou podľa článku 93 zmluvy.
- (19) Nariadenie (ES) č. 1370/2007 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

### Článok 1

Nariadenie (ES) č. 1370/2007 sa mení a dopĺňa takto:

1. a) V článku 2 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) ‚príslušný miestny orgán‘ je každý príslušný orgán, ktorého právomoci nie sú celoštátneho rozsahu a ktorý pokrýva potreby v oblasti dopravy v mestskej aglomerácii alebo obci;“

- b) V článku 2 sa písmeno e) dopĺňa takto:

„Z rozsahu záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme sa vylučujú všetky služby vo verejnom záujme v doprave, ktoré prekračujú rámec nevyhnutný na

<sup>10</sup> Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

<sup>11</sup> Návrh NARIADENIA RADY, ktorým sa mení a dopĺňa 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 a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, COM(2012) 730 final, 5.12.2012.

dosiahnutie sieťových účinkov na miestnej, regionálnej alebo nižšej ako celoštátnej úrovni.“

2. Vkladá sa tento článok 2a:

„Článok 2a

Plány verejnej dopravy a záväzky vyplývajúce zo služby vo verejnom záujme

1. Príslušné orgány vypracujú a pravidelne aktualizujú plány verejnej osobnej dopravy, ktoré sa vzťahujú na všetky relevantné druhy dopravy na území v ich zodpovednosti. V týchto plánoch verejnej dopravy sa vymedzujú ciele politiky v oblasti verejnej dopravy a prostriedky ich plnenia, pričom sa vzťahujú na všetky príslušné druhy dopravy na území, za ktoré sú príslušné orgány zodpovedné. Zahŕňajú aspoň:
  - a) štruktúru siete alebo trás;
  - b) základné požiadavky, ktoré má spĺňať ponuka verejnej dopravy, napríklad dostupnosť, územná prepojitelnosť, bezpečnosť, modálne a intermodálne prepojenia v hlavných spájajúcich uzloch, charakteristiky ponuky ako časy prevádzky, frekvencia služieb a minimálny stupeň využívania kapacity;
  - c) normy kvality týkajúce sa položiek, akými sú napríklad vybavenie zastávok a železničných koľajových vozidiel, presnosť a spoľahlivosť, čistota, služby a informácie zákazníkom, vybavovanie sťažností a nápravné prostriedky, monitorovanie kvality služieb;
  - d) zásady tarifnej politiky;
  - e) prevádzkové požiadavky, akými sú napríklad preprava bicyklov, riadenie premávky, plán pre prípad nepredvídaných udalostí v prípade prerušenia prevádzky.

Pri vypracovávaní plánov verejnej dopravy príslušné orgány zohľadňujú najmä uplatniteľné pravidlá týkajúce sa práv cestujúcich, sociálnej ochrany a ochrany zamestnancov a životného prostredia.

Príslušné orgány prijímajú a uverejňujú plány verejnej dopravy po konzultácii s príslušnými zainteresovanými stranami. Na účely tohto nariadenia sú príslušnými zainteresovanými stranami, ktoré sa majú zohľadňovať, aspoň poskytovatelia dopravy, v prípade potreby manažéri infraštruktúry a organizácie zastupujúce cestujúcich a zamestnancov.

2. Stanovenie záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme a zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme musí byť v súlade s príslušnými plánmi verejnej dopravy.
3. Špecifikácie záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme vo verejnej osobnej doprave a rozsah ich uplatňovania sa stanovujú takto:
  - a) vymedzujú sa v súlade s článkom 2 písm. e);
  - b) musia byť primerané na dosiahnutie cieľov plánu verejnej dopravy;
  - c) nepresahujú rámec toho, čo je nevyhnuté a proporcionálne na dosiahnutie cieľov plánu verejnej dopravy.

Pri posudzovaní primeranosti podľa písmena b) sa zohľadňuje to, či sú verejné zásahy pri poskytovaní osobnej dopravy vhodným prostriedkom na dosiahnutie cieľov plánov verejnej dopravy.

V prípade verejnej osobnej železničnej dopravy sa pri posudzovaní nevyhnutnosti a proporcionality podľa písmena c) zohľadňujú dopravné služby poskytované podľa článku 10 ods. 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie)<sup>12</sup>, ako aj všetky informácie poskytované manažérom infraštruktúry a regulačným orgánom podľa článku 38 ods. 4 prvej vety uvedenej smernice.

4. Vďaka špecifikáciám záväzkov služby vo verejnom záujme a súvisiacim úhradám čistého finančného vplyvu týchto záväzkov sa:
  - a) dosahujú ciele plánu verejnej dopravy nákladovo najefektívnejším spôsobom;
  - b) zabezpečuje finančná udržateľnosť poskytovania verejnej osobnej dopravy v súlade s požiadavkami stanovenými v pláne verejnej dopravy z dlhodobého hľadiska.
5. Príslušný orgán pri vypracúvaní špecifikácií stanovuje návrhy špecifikácií záväzkov vyplývajúcich zo služby vo verejnom záujme a ich rozsah, základné kroky pri posudzovaní ich súladu s požiadavkami stanovenými v odsekoch 2, 3 a 4 a výsledky posúdenia.

Príslušný orgán uskutočňuje v súvislosti s týmito špecifikáciami primerané konzultácie s príslušnými zainteresovanými stranami, akými sú aspoň poskytovatelia dopravy, v prípade potreby manažéri infraštruktúry a organizácie zastupujúce cestujúcich a zamestnancov, a zohľadňuje ich stanoviská.

6. V prípade verejnej osobnej železničnej dopravy:
  - a) súlad posudzovania a postupu stanoveného v tomto článku zabezpečuje regulačný orgán uvedený v článku 55 smernice 2012/34/EÚ, a to aj z vlastnej iniciatívy;
  - b) maximálny ročný objem zmluvy o službách vo verejnom záujme z hľadiska vlakokilometrov musí byť vyššia hodnota z týchto hodnôt: buď 10 miliónov vlakokilometrov, alebo jedna tretina celkového objemu vnútroštátnej verejnej osobnej železničnej dopravy poskytovanej v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme.“

3. Článok 4 sa mení a dopĺňa takto:

- a) V odseku 1 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) jasne vymedzia záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme stanovené v článku 2 písm. e) a článku 2a, ktoré má poskytovateľ služieb vo verejnom záujme splniť, a dotknuté geografické územia;“

- b) V odseku 1 sa posledná veta písmena b) nahrádza takto:

„V prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme nezadaných v súlade s článkom 5 ods. 3 sa tieto parametre určia tak, aby žiadna platba úhrady neprekročila sumu

<sup>12</sup> Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32.

potrebnú na pokrytie čistého finančného vplyvu na vynaložené náklady a dosiahnuté výnosy na výkon záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, pričom sa berú do úvahy príslušné výnosy, ktoré si ponechá poskytovateľ služieb vo verejnom záujme, a primeraný zisk;“

c) Odsek 6 sa nahrádza takto:

„Keď príslušné orgány v súlade s vnútroštátnym právom vyžadujú od poskytovateľov služieb vo verejnom záujme splnenie určitých noriem kvality a sociálnych noriem alebo stanovenie sociálnych a kvalitatívnych kritérií, tieto normy a kritériá sa zahrnú do súťažných podkladov a do zmlúv o službách vo verejnom záujme.“

d) Dopĺňa sa tento odsek 8:

„8. Príslušné orgány sprístupňujú všetkým zainteresovaným stranám relevantné informácie na vypracovanie ponuky v rámci verejnej súťaže. Zahŕňajú informácie o dopyte cestujúcich, cestovnom, nákladoch a príjmoch súvisiacich s verejnou osobnou dopravou zahrnutou do verejnej súťaže a podrobné informácie o špecifikáciách infraštruktúry týkajúcich sa prevádzky požadovaných vozidiel alebo železničných koľajových vozidiel s cieľom umožniť im vypracovať dobre informované podnikateľské plány. Manažéri železničnej infraštruktúry pomáhajú príslušným orgánom pri poskytovaní všetkých príslušných špecifikácií infraštruktúry. Nedodržanie uvedených ustanovení bude predmetom právneho preskúmania podľa článku 5 ods. 7.“

4. Článok 5 sa mení a dopĺňa takto:

a) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Pokiaľ to vnútroštátne právo nezakazuje, môžu príslušné orgány rozhodnúť o priamom zadávaní zmlúv o službách vo verejnom záujme:

- a) ak sa ich priemerná ročná hodnota odhaduje na: menej ako 1 000 000 EUR alebo menej ako 5 000 000 EUR v prípade zmluvy o službách vo verejnom záujme vrátane verejnej železničnej dopravy alebo
- b) ak sa týkajú poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave v rozsahu menšom ako 300 000 kilometrov ročne alebo menej ako 150 000 kilometrov ročne v prípade zmluvy o službách vo verejnom záujme vrátane verejnej železničnej dopravy.

V prípade zmluvy o službách vo verejnom záujme zadanej priamo malému alebo strednému podniku, ktorý neprevádzkuje viac ako 23 cestných vozidiel, tieto prahové hodnoty možno zvýšiť buď na priemernú ročnú hodnotu odhadovanú na menej ako 2 000 000 EUR, alebo na ročný poskytovaný objem služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave menší ako 600 000 kilometrov.“

b) Odsek 6 sa nahrádza takto:

„Príslušné orgány sa môžu rozhodnúť, že v záujme zvýšenia hospodárskej súťaže medzi železničnými podnikmi sa zmluvy na poskytovanie verejnej osobnej železničnej dopravy pokrývajúce časti tej istej siete alebo balík trás zadajú rôznym železničným podnikom. Na tieto účely sa príslušné orgány môžu pred vyhlásením verejnej súťaže rozhodnúť obmedziť počet zmlúv, ktoré sa majú zadať tomu istému železničnému podniku.“

5. Vkladá sa tento článok 5a:

## „Článok 5a

### Železničné koľajové vozidlá

1. Členské štáty v súlade s pravidlami štátnej pomoci prijímajú opatrenia potrebné na zabezpečenie účinného a nediskriminačného prístupu k vhodným železničným koľajovým vozidlám na verejnú osobnú železničnú dopravu pre poskytovateľov, ktorí chcú poskytovať služby vo verejnom záujme v osobnej železničnej doprave v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme.
2. Ak na relevantnom trhu neexistujú spoločnosti na prenájom železničných koľajových vozidiel, ktoré zabezpečujú prenájom železničných koľajových vozidiel uvedených v odseku 1 za nediskriminačných a komerčne životaschopných podmienok pre všetkých dotknutých poskytovateľov verejnej osobnej železničnej dopravy, členské štáty zabezpečujú, aby riziko spojené so zvyškovou hodnotou železničných koľajových vozidiel znášal v súlade s pravidlami štátnej pomoci príslušný orgán, ak o to poskytovatelia zamýšľajúci a schopní zúčastniť sa na postupoch verejnej súťaže v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme žiadajú z dôvodu, aby sa mohli zúčastniť na verejnej súťaži.

Príslušný orgán môže splniť požiadavku stanovenú v prvom pododseku jedným z týchto spôsobov:

- a) tým, že sám nadobudne železničné koľajové vozidlá používané na plnenie zmluvy o službách vo verejnom záujme, aby ich mohol sprístupniť vybranému poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme za trhovú cenu alebo ako súčasť zmluvy o službách vo verejnom záujme podľa článku 4 ods. 1 písm. b), článku 6 a prípadne podľa prílohy;
- b) tým, že poskytne záruku na financovanie železničných koľajových vozidiel používaných na plnenie zmluvy o službách vo verejnom záujme za trhovú cenu alebo ako súčasť zmluvy o službách vo verejnom záujme podľa článku 4 ods. 1 písm. b), článku 6 a prípadne podľa prílohy. Takáto záruka môže pokrývať riziko spojené so zvyškovou hodnotou, pričom sa prípadne rešpektujú príslušné pravidlá štátnej pomoci;
- c) tým, že sa v zmluve o službách vo verejnom záujme zaviazá prevziať železničné koľajové vozidlá za trhovú cenu na konci platnosti zmluvy.

V prípadoch uvedených v písmenách b) a c) má príslušný orgán právo požadovať od poskytovateľa služieb vo verejnom záujme, aby po skončení platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme odovzdal železničné koľajové vozidlá novému poskytovateľovi, ktorému sa zadá zmluva. Príslušný orgán môže novému poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme uložiť povinnosť, aby železničné koľajové vozidlá prevzal. Odovzdanie a prevzatie sa uskutočňuje pri trhových sadzbách.

3. Ak sa železničné koľajové vozidlá odovzdávajú novému poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme, príslušný orgán v súťažných podkladoch sprístupní podrobné informácie o nákladoch na údržbu železničných koľajových vozidiel a o ich fyzickom stave.
4. Komisia do [18 mesiacov od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] prijme opatrenia, v ktorých stanoví podrobnosti postupu, ktorý sa má použiť na

uplatňovanie odsekov 2 a 3 tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 9a ods. 2.“

6. V článku 6 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Každá úhrada súvisiaca so všeobecným pravidlom alebo zmluvou o službách vo verejnom záujme musí byť v súlade s článkom 4 bez ohľadu na spôsob zadania zmluvy. Každá úhrada akejkoľvek povahy súvisiaca so zmluvou o službách vo verejnom záujme nezadanou podľa článku 5 ods. 3 alebo súvisiaca so všeobecným pravidlom musí byť okrem toho v súlade s ustanoveniami uvedenými v prílohe.“

7. Článok 7 sa mení a dopĺňa takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Každý príslušný orgán raz za rok zverejní súhrnnú správu o záväzkoch vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, za ktoré zodpovedá, o dátume začatia uplatňovania zmlúv o službách vo verejnom záujme a ich trvaní, o vybraných poskytovateľoch služieb vo verejnom záujme a o platbách úhrady a výlučných právach, ktoré boli týmto poskytovateľom služieb vo verejnom záujme poskytnuté vo forme úhrady. Správa rozlišuje medzi autobusovou dopravou a železničnou dopravou, umožňuje monitorovanie a hodnotenie výkonu, kvality a financovania siete verejnej dopravy a prípadne poskytuje informácie o druhu a rozsahu poskytnutých výlučných práv. Členské štáty uľahčujú centrálny prístup k týmto správam, napríklad prostredníctvom spoločného webového portálu.“

b) V odseku 2 sa dopĺňa toto písmeno:

„d) plánovaný dátum začatia uplatňovania zmluvy o službách vo verejnom záujme a jej trvanie.“

8. Článok 8 sa mení a dopĺňa takto:

a) V odseku 2 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, zadávanie zmlúv vo verejnom záujme v železničnej doprave s výnimkou ďalších druhov koľajovej dopravy ako metro alebo električky musí byť v súlade s článkom 5 ods. 3 od 3. decembra 2019. Všetky zmluvy vo verejnom záujme v ďalších druhoch koľajovej dopravy a v cestnej doprave musia byť zadané v súlade s článkom 5 ods. 3 najneskôr do 3. decembra 2019. Počas prechodného obdobia trvajúceho do 3. decembra 2019 prijímú členské štáty opatrenia na postupné zosúladenie s článkom 5 ods. 3 s cieľom zabrániť vážnym štrukturálnym problémom súvisiacim najmä s dopravnou kapacitou.“

b) Vkladá sa tento odsek 2a:

„2a. Zmluvy o službách vo verejnom záujme na poskytovanie verejnej osobnej železničnej dopravy zadané priamo v období od 1. januára 2013 do 2. decembra 2019 sa môžu uplatňovať až do dátumu skončenia ich platnosti. V žiadnom prípade sa však nesmú uplatňovať po 31. decembri 2022.“

c) V odseku 3 sa posledná veta druhého pododseku nahrádza takto:

„Zmluvy uvedené v písmene d) sa môžu uplatňovať až do skončenia ich platnosti pod podmienkou, že doba ich platnosti je obmedzená a podobná dobám platnosti uvedeným v článku 4.“

9. Vkladá sa tento článok 9a:

„Článok 9a

## Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre jednotný európsky železničný priestor zriadený článkom 62 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie)<sup>13</sup>. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.“

## Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim 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 Európsky parlament  
predseda*

*Za Radu  
predseda*

---

<sup>13</sup> Ú. v. EÚ L 343/32, 14.12.2012.