

# Úradný vestník

# C 70 E

## Európskej únie

Zväzok 50

Slovenské vydanie

### Informácie a oznámenia

27. marca 2007

<u>Číslo oznamu</u>	Obsah	Strana
	III <i>Návrhy právnych aktov</i>	
	<b>Rada</b>	
2007/C 70 E/01	Spoločná pozícia (ES) č. 2/2007 z 11. decembra 2006, ktorú prijala Rada v súlade s postupom stanoveným v článku 251 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady 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 .....	1
2007/C 70 E/02	Spoločná pozícia (ES) č. 3/2007 z 11. decembra 2006, ktorú prijala Rada v súlade s postupom stanoveným v článku 251 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002 <sup>(1)</sup> .....	21



<sup>(1)</sup> Text s významom pre EHP

## III

(Návrhy právnych aktov)

## RADA

## SPOLOČNÁ POZÍCIA (ES) č. 2/2007

prijatá Radou 11. decembra 2006

na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. .../2007 z ... 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

(2007/C 70 E/01)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej články 71 a 89,

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 stanoveným v článku 251 zmluvy <sup>(3)</sup>,

keďže:

- (1) Článok 16 zmluvy potvrdzuje miesto, ktoré patrí službám všeobecného hospodárskeho záujmu v spoločných hodnotách Únie.
- (2) Článok 86 ods. 2 zmluvy ustanovuje, že podniky poverené poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu podliehajú pravidlám zmluvy, najmä pravidlám hospodárskej súťaže, za predpokladu, že uplatňovanie týchto pravidiel im neznemožňuje plniť zverenú špeciálne úlohy z dôvodov právnych alebo faktických.
- (3) Článok 73 zmluvy predstavuje *lex specialis* k článku 86 ods. 2 zmluvy. Stanovuje pravidlá uplatniteľné na úhradu za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme v odvetví vnútrozemskej dopravy.

- (4) Hlavnými cieľmi bielej knihy Komisie z 12. septembra 2001 – Európska dopravná politika pre rok 2010: čas rozhodnutí – je zaručiť bezpečné, efektívne a kvalitné služby v osobnej doprave prostredníctvom regulovanej hospodárskej súťaže, ktorá tiež zaručí transparentnosť a výkonnosť služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave so zreteľom na sociálne a environmentálne faktory a faktory regionálneho rozvoja, alebo poskytovať osobitné tarifné podmienky pre niektoré kategórie cestujúcich, ako sú dôchodcovia, a odstraňovať rozdiely medzi dopravnými podnikmi z rôznych členských štátov, ktoré môžu viesť k vážnym narušeniam hospodárskej súťaže.
- (5) V súčasnosti mnohé služby vo vnútrozemskej osobnej doprave, ktoré sú potrebné z hľadiska všeobecného hospodárskeho záujmu, nemôžu byť poskytované na komerčnom základe. Príslušné orgány členských štátov musia mať možnosť konať tak, aby zabezpečili poskytovanie týchto služieb. Mechanizmy, ktoré môžu použiť na zabezpečenie poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, sú tieto: udelenie výlučných práv poskytovateľom služieb vo verejnom záujme, poskytnutie finančnej úhrady poskytovateľom služieb vo verejnom záujme a vymedzenie všeobecných pravidiel poskytovania verejnej dopravy, ktoré sú uplatniteľné na všetkých poskytovateľov. Ak sa členské štáty v súlade s týmto nariadením rozhodnú vylúčiť určité všeobecné pravidlá z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, mal by sa uplatniť všeobecný režim štátnej pomoci.
- (6) Mnohé členské štáty zaviedli právne predpisy, ktoré stanovujú postup na udelenie výlučných práv a zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme aspoň pre časť svojho trhu verejnej dopravy na základe transparentných a spravodlivých postupov verejného obstarávania. Obchod medzi členskými štátmi sa v dôsledku toho významne zvýšil a viacerí poskytovatelia služieb vo verejnom záujme dnes poskytujú služby vo verejnom

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES C 195, 18.8.2006, s. 20.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 192, 16.8.2006, s. 1.

<sup>(3)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu zo 14. novembra 2001 (Ú. v. ES C 140 E, 13.6.2002, s. 262), spoločná pozícia Rady z 11. decembra 2006 a pozícia Európskeho parlamentu z ... (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

záujme v osobnej doprave vo viac ako v jednom členskom štáte. Vývoj vnútroštátnych právnych predpisov však viedol k rozdielom v uplatňovaných postupoch a spôsobil právnú neistotu, pokiaľ ide o práva poskytovateľov služieb vo verejnom záujme a povinnosti príslušných orgánov. Nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktoré sa týka povinností obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy<sup>(1)</sup>, sa nezaobera postupmi, akými sa majú v Spoločenstve zadávať zmluvy o službách vo verejnom záujme, a najmä nie podmienkami, za ktorých majú byť predmetom verejnej súťaže. Právny rámec Spoločenstva by sa mal preto aktualizovať.

- (7) Uskutočené štúdie a skúsenosti nadobudnuté v členských štátoch, ktoré už pred viacerými rokmi zaviedli hospodársku súťaž do odvetvia verejnej dopravy, ukazujú, že pri vhodných ochranných opatreniach vedie zavedenie regulovanej hospodárskej súťaže medzi poskytovateľmi k prítlačlivejším a inovačnejším službám poskytovaným s nižšími nákladmi a pravdepodobne nebráni poskytovateľom služieb vo verejnom záujme vo vykonávaní osobitných úloh, ktoré im boli zverené. Takýto prístup podporila Európska rada v rámci takzvaného lisabonského procesu z 28. marca 2000, ktorý vyzval Komisiu, Radu a členské štáty, aby v rámci svojich právomocí „urýchlili liberalizáciu v odvetviach akými sú ... doprava“.
- (8) Trhom osobnej dopravy, ktoré sú deregulované a na ktorých neexistujú výlučné práva, by sa malo umožniť, aby si zachovali svoje vlastnosti a spôsob fungovania, pokiaľ je to v súlade s podmienkami zmluvy.
- (9) V záujme takej organizácie služieb vo verejnom záujme v doprave, ktoré by najviac vyhovovali potrebám verejnosti, musia mať všetky príslušné orgány možnosť slobodne si vybrať svojich poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, berúc do úvahy záujmy malých a stredných podnikov, za podmienok stanovených v tomto nariadení. S cieľom zaručiť uplatňovanie zásad transparentnosti, rovnakého zaobchádzania s konkurujúcimi si poskytovateľmi a proporcionality pri poskytovaní úhrady alebo udeľovaní výlučných práv je dôležité, aby bola v zmluve o službách vo verejnom záujme medzi príslušným orgánom a vybraným poskytovateľom služieb vo verejnom záujme vymedzená povaha záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a dohodnutá odmena. Forma alebo pomenovanie zmluvy o službách vo verejnom záujme sa môžu v jednotlivých právnych systémoch členských štátov líšiť.
- (10) Na rozdiel od nariadenia (EHS) č. 1191/69, ktorého rozsah pôsobnosti zahŕňa aj služby vo verejnom záujme v osobnej vnútrozemskej vodnej doprave, sa nepovažuje za vhodné, aby sa toto nariadenie vzťahovalo na zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme v tomto špecifickom odvetví. Na organizáciu služieb vo verejnom záujme v osobnej vnútrozemskej vodnej doprave sa preto vzťahujú všeobecné zásady zmluvy, pokiaľ sa členské

štáty nerozhodnú uplatňovať toto nariadenie na uvedené špecifické odvetvie. Ustanovenia tohto nariadenia nebránia začleneniu služieb vnútrozemskej vodnej dopravy do širšej mestskej, prímestskej alebo regionálnej siete verejnej osobnej dopravy.

- (11) Na rozdiel od nariadenia (EHS) č. 1191/69, ktorého rozsah pôsobnosti zahŕňa aj služby nákladnej dopravy, sa nepovažuje za vhodné, aby sa toto nariadenie vzťahovalo na zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme v tomto špecifickom odvetví. Tri roky po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia by sa na organizáciu služieb nákladnej dopravy mali vzťahovať všeobecné zásady zmluvy.
- (12) Z pohľadu práva Spoločenstva je bezvýznamné, či služby vo verejnom záujme v osobnej doprave poskytujú štátne alebo súkromné podniky. Toto nariadenie vychádza zo zásad neutrality vo vzťahu k systému vlastníckych vzťahov uvedenej v článku 295 zmluvy, zo zásady slobody členských štátov vymedziť služby všeobecného hospodárskeho záujmu uvedenej v článku 16 zmluvy a zo zásad subsidiarity a proporcionality uvedených v článku 5 zmluvy.
- (13) Niektoré služby, často prepojené s osobitnou infraštruktúrou, sa poskytujú hlavne pre ich historický význam alebo turistickú hodnotu. Keďže tieto činnosti majú zjavne iný účel ako poskytovanie verejnej osobnej dopravy, neriadia sa pravidlami a postupmi uplatniteľnými na služby vo verejnom záujme.
- (14) Ak sú za organizáciu siete verejnej dopravy zodpovedné príslušné orgány, môže táto organizácia okrem samotného poskytovania dopravy zahŕňať celý rad iných činností a úloh, ktoré musia mať príslušné orgány možnosť priamo vykonávať alebo ich čiastočne alebo úplne zveriť tretej strane.
- (15) Dlhodobé zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme môžu viesť k uzavretiu trhu na nepotrebné dlhé obdobie, čo znižuje výhody konkurenčného tlaku. Zmluvy o službách vo verejnom záujme by sa mali uzatvárať na dobu určitú, aby sa čo najmenej narúšala hospodárska súťaž a zachovala sa zároveň kvalita služieb. Je však potrebné ustanoviť možnosť predĺženia doby platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme najviac o polovicu ich pôvodnej doby platnosti v prípade, že poskytovateľ služieb vo verejnom záujme musí investovať do aktív, ktoré sa odpisujú výnimočne dlhý čas, a z dôvodu ich osobitných charakteristík a obmedzení, v prípade najvzdialenejších regiónov, ako sú vymedzené v článku 299 zmluvy. Okrem toho ešte väčšie predĺženie doby platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme by malo byť možné v prípadoch, keď poskytovateľ služieb vo verejnom záujme uskutoční investície do infraštruktúry alebo vozového parku a vozidiel, ktoré sú výnimočné v tom zmysle, že sa obe týkajú vysokých súm finančných prostriedkov, a pod podmienkou, že sa zmluva zadala na základe spravodlivej verejnej súťaže.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (EHS) č. 1893/91 (Ú. v. ES L 169, 29.6.1991, s. 1).

- (16) Ak môže uzatvorenie zmluvy o službách vo verejnom záujme viesť k zmene poskytovateľa služieb vo verejnom záujme, príslušné orgány by mali mať možnosť vyzvať vybraných poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, aby uplatňovali ustanovenia smernice Rady 2001/23/ES z 12. marca 2001 o aproximácii zákonov členských štátov týkajúcich sa zachovania práv zamestnancov pri prevodoch podnikov, závodov alebo častí podnikov alebo závodov<sup>(1)</sup>. Táto smernica nebráni členským štátom, aby chránili podmienky prevodu iných práv zamestnancov ako tých, na ktoré sa vzťahuje smernica 2001/23/ES, a teda zohľadňovali, ak je to vhodné, sociálne normy stanovené vnútroštátnymi zákonmi, inými právnymi predpismi a správными opatreniami alebo kolektívne zmluvy uzatvorené medzi sociálnymi partnermi.
- (17) Pri dodržiavaní zásady subsidiarity môžu príslušné orgány stanoviť kvalitatívne normy pre záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, napríklad v súvislosti s minimálnymi pracovnými podmienkami, právami cestujúcich, potrebami osôb so zníženou pohyblivosťou alebo ochranou životného prostredia.
- (18) Pokiaľ príslušné ustanovenia vnútroštátneho práva neustanovujú inak, akýkoľvek miestny orgán alebo v prípade, že takýto neexistuje, vnútroštátny orgán sa môže rozhodnúť, že bude poskytovať vlastné služby vo verejnom záujme v osobnej doprave na území, ktoré spravuje, alebo že ich poskytovanie zverí bez verejnej súťaže internému poskytovateľovi. S cieľom zaručiť rovnaké podmienky pre všetkých sa však táto možnosť priameho poskytovania musí prísne kontrolovať. Požadovanú kontrolu by mal vykonávať príslušný orgán alebo skupina orgánov, ktoré poskytujú integrované služby vo verejnom záujme v osobnej doprave, spoločne alebo prostredníctvom svojich členov. Okrem toho by sa príslušnému orgánu, ktorý poskytuje vlastné dopravné služby, alebo internému poskytovateľovi malo zakázať zúčastňovať sa na verejných súťažiach mimo územia pôsobnosti tohto orgánu. Príslušný orgán, ktorý kontroluje interného poskytovateľa by mal mať možnosť zakázať tomuto prevádzkovateľovi zúčastňovať sa na verejných súťažiach organizovaných na jeho území. Obmedzenia činností interného poskytovateľa nenarúšajú možnosť priameho zadania zmlúv o službách vo verejnom záujme, keď sa týkajú železničnej dopravy, s výnimkou iných druhov koľajovej dopravy, ako je metro alebo električky. Okrem toho priame zadanie zmlúv na služby vo verejnom záujme na železničnú dopravu neovplyvňuje možnosť príslušných orgánov zadať zmluvy na služby vo verejnom záujme v osobnej doprave v iných druhoch koľajovej dopravy, ako je metro alebo električky, internému poskytovateľovi.
- (19) Subdodávanie môže prispieť k zefektívneniu verejnej osobnej dopravy a umožňuje účasť iných podnikov, ako sú poskytovatelia služieb vo verejnom záujme, ktorým sa zadala zmluva o službách vo verejnom záujme. Príslušné orgány by však s cieľom najlepšieho využitia verejných finančných prostriedkov mali byť schopné určiť spôsoby subdodávania ich služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, najmä v prípade služieb, ktoré vykonáva interný poskytovateľ. Subdodávateľovi by sa však nemalo brániť, aby sa zúčastňoval na verejných súťažiach na území pôsobnosti ktoréhokoľvek príslušného orgánu. Je potrebné, aby sa výber subdodávateľa príslušným orgánom alebo jeho interným poskytovateľom uskutočnil v súlade s právom Spoločenstva.
- (20) Ak sa orgán verejnej moci rozhodne zveriť poskytovanie služieb všeobecného záujmu tretej osobe, musí poskytovateľa služieb vo verejnom záujme vybrať v súlade s právom Spoločenstva v oblasti verejných zákaziek a koncesií, ako sa ustanovuje v článkoch 43 až 49 zmluvy, a so zásadami transparentnosti a rovnosti zaobchádzania. Ustanovenia tohto nariadenia sa predovšetkým nedotýkajú povinností uplatniteľných na orgány verejnej moci podľa smerníc o verejnom obstarávaní, ak zmluvy o službách vo verejnom záujme patria do ich rozsahu pôsobnosti.
- (21) Niektoré výzvy na predloženie ponúk vyžadujú, aby príslušné orgány vymedzili a opísali komplexné systémy. Preto by pri zadávaní zmlúv v takýchto prípadoch mali byť tieto orgány oprávnené rokovať po predložení ponúk o podrobnostiach s niektorými alebo so všetkými potenciálnymi poskytovateľmi služieb vo verejnom záujme.
- (22) Zverejnenie výzvy na predloženie ponúk na účely zadania zmluvy o službách vo verejnom záujme by nemalo byť povinné v prípade, že sa zmluva týka malých súm alebo vzdialeností. V tejto súvislosti by väčšie sumy alebo vzdialenosti mali umožniť, aby príslušné orgány zohľadnili osobitné záujmy malých a stredných podnikov. Príslušným orgánom by sa však nemalo povoliť rozdeľovať zmluvy alebo siete s cieľom zabrániť verejnej súťaži.
- (23) V prípade rizika prerušenia poskytovania služieb by mali byť príslušné orgány oprávnené prijať krátkodobé núdzové opatrenia až do zadania novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktorá je v súlade so všetkými podmienkami zadávania zmlúv podľa tohto nariadenia.
- (24) Verejná osobná železničná doprava nastoľuje špecifické otázky týkajúce sa investičného bremena a nákladov na infraštruktúru. V marci 2004 Komisia predstavila návrh zmien a doplnení smernice Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva<sup>(2)</sup>, aby sa zabezpečil prístup všetkých železničných podnikov Spoločenstva k infraštruktúre všetkých členských štátov s cieľom poskytovať služby medzinárodnej osobnej dopravy. Cieľom tohto nariadenia je vytvoriť právny rámec pre úhradu a/alebo výlučné práva zmlúv o službách vo verejnom záujme, a nie ďalšie otvorenie trhu služieb železničnej dopravy.

(1) Ú. v. ES L 82, 22.3.2001, s. 16.

(2) Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 164).

- (25) V prípade služieb vo verejnom záujme toto nariadenie umožňuje každému príslušnému orgánu zvoliť si v súvislosti so zmluvou o službách vo verejnom záujme svojho poskytovateľa služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave. Vzhľadom na rozdielnosť územného usporiadania členských štátov v tejto súvislosti je vhodné povoliť príslušným orgánom priamo zadávať zmluvy o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave.
- (26) Úhrada, ktorú poskytli príslušné orgány na pokrytie nákladov vynaložených na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, by sa mala vypočítavať spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade. Ak príslušný orgán zamýšľa zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme bez verejnej súťaže, mal by tiež dodržiavať podrobné pravidlá, ktoré zabezpečujú, že výška úhrady je primeraná a odráža snahu o efektívnosť a kvalitu služieb.
- (27) Vhodným posúdením každého účinku dodržiavania záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na dopyt po službách vo verejnom záujme v osobnej doprave v systéme výpočtu uvedenom v prílohe môže príslušný orgán a poskytovateľ služieb vo verejnom záujme dokázať, že nedošlo k nadmernej úhrade.
- (28) Na účely zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme s výnimkou núdzových opatrení a zmlúv o službách vo verejnom záujme týkajúcich sa malých vzdialeností by mali príslušné orgány prijať opatrenia potrebné na zverejnenie skutočností, že majú v úmysle zadať takéto zmluvy, najmenej jeden rok vopred, aby mohli potenciálni poskytovatelia služieb vo verejnom záujme na tento zámer reagovať.
- (29) Priame zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme by malo podliehať zvýšenej transparentnosti.
- (30) Vzhľadom na to, že príslušné orgány a poskytovatelia služieb vo verejnom záujme budú potrebovať čas na prispôsobenie sa ustanoveniam tohto nariadenia, je potrebné ustanoviť prechodný režim. Na účely postupného zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme v súlade s týmto nariadením by mali členské štáty poskytnúť Komisii správu o pokroku do šiestich mesiacov po skončení prvej polovice prechodného obdobia. Na základe týchto správ môže Komisia navrhnúť primerané opatrenia.
- (31) Počas prechodného obdobia môžu príslušné orgány uplatňovať ustanovenia tohto nariadenia v rôznom čase. Počas tohto obdobia sa preto môže stať, že sa poskytovatelia služieb vo verejnom záujme z trhov, ktoré ešte nie sú dotknuté ustanoveniami tohto nariadenia, budú uchádzať o zmluvy o službách vo verejnom záujme na trhoch, ktoré sa regulovanej hospodárskej súťaži otvorili rýchlejšie. Pomocou primeranej akcie s cieľom predísť akejkoľvek nerovnováhe pri otvorení trhu verejnej dopravy by mali mať príslušné orgány možnosť v druhej polovici prechodného obdobia odmietnuť ponuky podnikov, ktorých viac než polovica hodnoty služieb vo verejnom záujme v doprave, ktoré vykonávajú, nebola udelená v súlade s týmto nariadením, pod podmienkou, že pri tom nedochádza k diskriminácii a rozhodlo sa o tom pred zverejnením výzvy na predkladanie ponúk.
- (32) V odsekoch 87 až 95 rozsudku z 24. júla 2003 vo veci C-280/00 Altmark Trans GmbH <sup>(1)</sup> rozhodol Súdny dvor Európskych spoločenstiev o tom, že úhrada za službu vo verejnom záujme nie je výhodou v zmysle článku 87 zmluvy pod podmienkou, že sú splnené štyri kumulatívne podmienky. Ak tieto podmienky nie sú splnené a všeobecné podmienky uplatňovania článku 87 ods. 1 zmluvy splnené sú, úhrada za službu vo verejnom záujme predstavuje štátnu pomoc a vzťahujú sa na ňu články 73, 86, 87 a 88 zmluvy.
- (33) Úhrada za služby vo verejnom záujme sa môže ukázať ako potrebná v odvetví vnútrozemskej osobnej dopravy, aby podniky poverené službou vo verejnom záujme fungovali podľa zásad a za podmienok, ktoré im umožnia plnenie ich úloh. Táto úhrada môže byť za určitých podmienok zlučiteľná so zmluvou podľa článku 73. Po prvé musí byť poskytnutá na zabezpečenie poskytovania služieb, ktoré sú službami všeobecného záujmu v zmysle zmluvy. Po druhé, aby sa predišlo neoprávnenému narušeniu hospodárskej súťaže, úhrada nemôže prekročiť úroveň potrebnú na pokrytie čistých nákladov vyplývajúcich z výkonu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, berúc do úvahy získané výnosy a primeraný zisk.
- (34) Úhrada poskytnutá príslušnými orgánmi v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia môže byť preto oslobodená od požiadavky predchádzajúceho oznámenia podľa článku 88 ods. 3 zmluvy.
- (35) Toto nariadenie nahrádza nariadenie (EHS) č. 1191/69; uvedené nariadenie by sa preto malo zrušiť. V službách vo verejnom záujme v nákladnej doprave pomôže trojročné prechodné obdobie postupne odstrániť úhrady, ktoré Komisia nepovolila v súlade s článkami 73, 86, 87 a 88 zmluvy. Každá úhrada poskytnutá v súvislosti so službami vo verejnom záujme v osobnej doprave iná ako tie, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, ktorá by mohla predstavovať štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy by mala byť v súlade s ustanoveniami článkov 73, 86, 87 a 88 zmluvy vrátane každého relevantného výkladu Súdneho dvora Európskych spoločenstiev, a najmä jeho rozsudku vo veci C-280/00 Altmark Trans GmbH. Pri skúmaní takýchto prípadov by preto Komisia mala uplatňovať zásady podobné tým, ktoré sú ustanovené v tomto nariadení alebo prípadne v iných právnych predpisoch v oblasti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu.

<sup>(1)</sup> [2003] Zb. s. I-7747.

- (36) Toto nariadenie zahŕňa rozsah pôsobnosti nariadenia Rady (EHS) č. 1107/70 zo 4. júna 1970 o poskytnutí pomoci pre železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu<sup>(1)</sup>. Uvedené nariadenie sa považuje za obsoľtne, pokiaľ obmedzuje uplatňovanie článku 73 zmluvy bez toho, aby poskytovalo vhodný právny základ na povoľovanie súčasných investičných systémov najmä vo vzťahu k investíciám do dopravnej infraštruktúry v partnerstve verejného a súkromného sektora. Malo by sa preto zrušiť, a umožniť tak riadne uplatňovanie článku 73 zmluvy s ohľadom na neustály vývoj odvetvia bez toho, aby bolo dotknuté toto nariadenie a nariadenie Rady (EHS) č. 1192/69 z 26. júna 1969 o spoločných pravidlách normalizácie účtovnej závierky železničných podnikov<sup>(2)</sup>. S cieľom ďalšieho uľahčovania uplatňovania príslušných pravidiel Spoločenstva Komisia v roku 2006 navrhne usmernenia o štátnej pomoci v oblasti investícií do železničného odvetvia vrátane investícií do infraštruktúry.
- (37) Komisia by na účely posúdenia vykonávania tohto nariadenia a vývoja v poskytovaní verejnej osobnej dopravy v Spoločenstve, najmä posúdenia kvality služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave a vplyvov priameho zadávania zmlúv, mala vypracovať správu. K tejto správe môžu byť podľa potreby pripojené primerané návrhy na zmenu tohto nariadenia,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

#### Článok 1

##### Účel a rozsah pôsobnosti

1. Účelom tohto nariadenia je vymedziť, ako môžu príslušné orgány v súlade s pravidlami práva Spoločenstva konať v oblasti verejnej osobnej dopravy, aby zabezpečili poskytovanie služieb všeobecného záujmu, ktoré by boli okrem iného početnejšie, bezpečnejšie, kvalitnejšie alebo poskytované pri nižších nákladoch ako tie, ktorých poskytovanie by umožnilo samotné fungovanie trhu.

Na tento účel toto nariadenie stanovuje podmienky, za ktorých príslušné orgány pri ukladaní alebo zmluvnom uzatváraní záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme poskytujú poskytovateľom služieb vo verejnom záujme úhradu za vynaložené náklady a/alebo priznávajú výlučné práva výmenou za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

2. Toto nariadenie sa uplatňuje na vnútroštátne aj medzinárodné poskytovanie služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave, inej osobnej koľajovej a cestnej osobnej doprave s výnimkou služieb, ktoré sú poskytované hlavne pre ich historický význam alebo turistickú hodnotu. Členské štáty

môžu uplatňovať toto nariadenie na verejnú osobnú dopravu vnútrozemskými vodnými cestami.

3. Toto nariadenie sa neuplatňuje na verejné koncesie na práce v zmysle článku 1 ods. 3 písm. a) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb<sup>(3)</sup> alebo článku 1 ods. 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby<sup>(4)</sup>.

#### Článok 2

##### Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia:

- „verejná osobná doprava“ znamená služby osobnej dopravy všeobecného hospodárskeho záujmu, ktoré sa na nediskriminačnom a nepretržitom základe poskytujú verejnosti;
- „príslušný orgán“ je každý orgán verejnej moci alebo skupina orgánov verejnej moci členského štátu alebo členských štátov, ktoré majú právomoc zasahovať do verejnej osobnej dopravy v danej geografickej oblasti, alebo každý orgán, ktorému bola zverená takáto právomoc;
- „príslušný miestny orgán“ je každý príslušný orgán, ktorého právomoci nie sú celoštátneho rozsahu;
- „poskytovateľ služieb vo verejnom záujme“ je každý štátny alebo súkromný podnik alebo skupina takýchto podnikov, ktoré poskytujú verejnú osobnú dopravu, alebo každý verejný subjekt, ktorý poskytuje služby vo verejnom záujme v osobnej doprave;
- „záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme“ je podmienka vymedzená alebo určená príslušným orgánom s cieľom zaručiť také služby vo verejnom záujme v osobnej doprave, ktoré by poskytovateľ, ak by zohľadňoval svoj obchodný záujem, neposkytoval alebo neposkytoval v rovnakom rozsahu alebo za rovnakých podmienok bez odmeny;
- „výlučné právo“ je právo, ktoré poskytovateľa služieb vo verejnom záujme oprávňuje poskytovať určité služby vo verejnom záujme v osobnej doprave na určitej trase, sieti alebo v určitej oblasti s vylúčením ostatných takýchto poskytovateľov;
- „úhrada za službu vo verejnom záujme“ je každá výhoda, najmä finančná, ktorú priamo alebo nepriamo poskytne príslušný orgán z verejných zdrojov počas obdobia plnenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme alebo v súvislosti s týmto obdobím;

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 130, 15.6.1970, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 543/97 (Ú. v. ES L 84, 26.3.1997, s. 6).

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 8. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené Aktom o pristúpení z roku 2003.

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 114. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením Komisie (ES) č. 2083/2005 (Ú. v. EÚ L 333, 20.12.2005, s. 28).

<sup>(4)</sup> Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 114. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením Komisie (ES) č. 2083/2005.

- h) „priame zadanie“ je zadanie zmluvy o službách vo verejnom záujme určenému poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme bez predchádzajúcej verejnej súťaže;
- i) „zmluva o službách vo verejnom záujme“ je jeden alebo viaceré právne záväzných aktov, ktoré potvrdzujú dohodu medzi príslušným orgánom a poskytovateľom služieb vo verejnom záujme s cieľom zveriť poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme riadenie a poskytovanie služieb vo verejnom záujme v doprave podliehajúcich záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme; zmluva o službách vo verejnom záujme môže mať v závislosti od práva členských štátov tiež formu rozhodnutia prijatého príslušným orgánom:
- ktoré má podobu individuálneho právneho alebo regulačného aktu alebo
  - ktoré obsahuje podmienky, za ktorých samotný príslušný orgán poskytuje služby alebo zverí poskytovanie týchto služieb internému poskytovateľovi;
- j) „hodnota“ je hodnota služby, trasy, zmluvy o službách vo verejnom záujme alebo systému úhrady za verejnú osobnú dopravu, ktorá zodpovedá celkovej odmene poskytovateľa alebo poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, bez DPH vrátane akejkoľvek úhrady vyplácanej orgánmi verejnej moci a výnosov z predaja prepravných dokladov, ktoré sa neodvážajú dotknutému príslušnému orgánu;
- k) „všeobecné pravidlo“ je opatrenie, ktoré sa bez diskriminácie vzťahuje na všetky služby vo verejnom záujme v osobnej doprave rovnakého typu v určitej geografickej oblasti, za ktorú je príslušný orgán zodpovedný;
- l) „integrované služby vo verejnom záujme v osobnej doprave“ sú vzájomne prepojené dopravné služby vo vymedzenej geografickej oblasti s jednotnou informačnou službou, systémom predaja lístkov a harmonogramom dopravy.

### Článok 3

#### Zmluvy o službách vo verejnom záujme a všeobecné pravidlá

1. Ak sa príslušný orgán rozhodne udeliť vybranému poskytovateľovi výlučné právo a/alebo poskytnúť akúkoľvek úhradu ako protihodnotu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, urobí tak v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme.
2. Odchyľne od odseku 1 môžu byť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktorých cieľom je stanovenie maximálnej výšky tarify pre všetkých cestujúcich alebo pre niektoré kategórie cestujúcich, tiež predmetom všeobecných pravidiel. V súlade so zásadami stanovenými v článkoch 4 a 6 a v prílohe poskytne príslušný orgán poskytovateľom služieb vo verejnom záujme úhradu čistého finančného vplyvu, kladného alebo záporného, na vynaložené náklady a dosiahnuté výnosy na plnenie povinností v oblasti výšky tarify stanovených prostredníctvom všeobecných pravidiel spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade. Toto nemá vplyv na právo príslušných

orgánov začleniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré stanovujú maximálne výšky tarify, do zmlúv o službách vo verejnom záujme.

3. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článkov 73, 86, 87 a 88 zmluvy, môžu členské štáty z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia vylúčiť všeobecné pravidlá, ktoré sa týkajú finančnej úhrady za služby vo verejnom záujme, ktorých cieľom je stanoviť maximálnu výšku tarify pre žiakov, študentov, učňov a osoby so zníženou pohyblivosťou. Tieto všeobecné pravidlá sa oznámia Komisii v súlade s článkom 88 zmluvy. Všetky takéto oznámenia musia obsahovať úplné informácie o opatrení, a najmä podrobné informácie o metóde výpočtu.

### Článok 4

#### Povinný obsah zmlúv o službách vo verejnom záujme a všeobecných pravidiel

1. Zmluvy o službách vo verejnom záujme a všeobecné pravidlá:
  - i) jasne vymedzia záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré má poskytovateľ splniť, a dotknuté geografické územia;
  - ii) vopred objektívnym a transparentným spôsobom stanovia parametre, na základe ktorých sa majú počítať platby úhrady spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade. V prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme zadaných v súlade s článkom 5 ods. 2, 4, 5 a 6 sa tieto parametre určia tak, aby žiadna platba úhrady neprekročila sumu 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;
  - iii) určujú spôsob stanovenia nákladov spojených s poskytovaním služieb. Tieto náklady môžu zahŕňať najmä náklady na zamestnancov, energiu, poplatky za infraštruktúru, údržbu a opravy vozidiel verejnej dopravy, parku koľajových vozidiel a zariadení potrebných na poskytovanie služieb osobnej dopravy, fixné náklady a vhodnú návratnosť kapitálu.
2. Zmluvy o službách vo verejnom záujme a všeobecné pravidlá určujú spôsob rozdelenia výnosov z predaja prepravných dokladov, ktoré si môže poskytovateľ služieb vo verejnom záujme ponechať, vrátiť ich príslušnému orgánu alebo si ich s ním rozdeliť.
3. Doba platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme je obmedzená a nepresahuje desať rokov pre autokarové a autobusové služby a pätnásť rokov pre služby v železničnej alebo inej koľajovej osobnej doprave. Doba platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré sa týkajú viacerých druhov dopravy, sa obmedzuje na pätnásť rokov, ak železničná alebo iná koľajová doprava predstavuje viac ako 50 % hodnoty dotknutých služieb.

4. V prípade potreby sa vzhľadom na podmienky odpisovania aktív môže doba platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme predĺžiť najviac o 50 %, ak poskytovateľ služieb vo verejnom záujme poskytuje aktíva významné z hľadiska celkových aktív potrebných na výkon služieb osobnej dopravy, ktoré sú predmetom zmluvy o službách vo verejnom záujme, a ak sú tieto aktíva spojené prevažne so službami osobnej dopravy, ktoré sú predmetom zmluvy.

Ak je to odôvodnené nákladmi, ktoré vyplývajú z konkrétnej geografickej polohy, dobu platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme špecifikovanú v odseku 3 v najvzdialenejších regiónoch možno predĺžiť najviac o 50 %.

Ak je to odôvodnené amortizáciou kapitálu v súvislosti s výnimočnými investíciami do infraštruktúry, parku koľajových vozidiel alebo cestných vozidiel a ak bola zmluva o službách vo verejnom záujme zadaná na základe spravodlivej verejnej súťaže, môže mať zmluva o službách vo verejnom záujme dlhšiu dobu platnosti. V takomto prípade na účely zabezpečenia transparentnosti zašle príslušný orgán do jedného roka od uzavretia zmluvy Komisii zmluvu o službách vo verejnom záujme a náležitosti, ktoré odôvodňujú jej dlhšie trvanie.

5. Bez toho, aby bolo dotknuté vnútroštátne právo a právo Spoločenstva vrátane kolektívnych zmlúv medzi sociálnymi partnermi, príslušné orgány môžu vyžadovať od vybraného poskytovateľa služieb vo verejnom záujme, aby poskytol zamestnancom prijatým predtým na poskytovanie služieb také práva, aké by mali v prípade prevodu v zmysle smernice 2001/23/ES. Ak príslušné orgány požadujú, aby poskytovatelia služieb vo verejnom záujme splňali určité sociálne normy, v súťažných podkladoch a v zmluvách o službách vo verejnom záujme sa uvedie zoznam dotknutých zamestnancov a uvedú sa transparentné informácie o ich zmluvných právach a podmienkach, za akých sa zamestnanci považujú za zapojených do poskytovania služieb.

6. Keď príslušné orgány v súlade s vnútroštátnym právom vyžadujú od poskytovateľov služieb vo verejnom záujme určité normy kvality, tieto normy sa zahrnú do súťažných podkladov a do zmlúv o službách vo verejnom záujme.

7. Súťažné podklady a zmluvy o službách vo verejnom záujme musia byť transparentné, pokiaľ ide o možnosť subdodávania. Zmluva o službách vo verejnom záujme v súlade s vnútroštátnym právom a právom Spoločenstva určí podmienky, ktoré sa uplatňujú na subdodávanie.

#### Článok 5

#### Zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme

1. Zmluvy o službách vo verejnom záujme sa zadávajú v súlade s pravidlami stanovenými v tomto nariadení. Avšak zmluvy o službách alebo zmluvy o službách vo verejnom záujme vymedzené v smernici 2004/17/ES alebo smernici 2004/18/ES pre služby vo verejnom záujme v autobusovej alebo električkovej osobnej doprave sa zadávajú v súlade s postupmi ustanovenými podľa uvedených smerníc, ak tieto zmluvy

ne majú formu koncesných zmlúv na služby, ako je vymedzené v uvedených smerniciach. Ak sa zmluvy majú zadávať v súlade so smernicami 2004/17/ES alebo 2004/18/ES, ustanovenia odsekov 2 až 6 tohto článku sa neuplatňujú.

2. Pokiaľ to nezakazuje vnútroštátne právo, každý príslušný miestny orgán sa bez ohľadu na to, či je to jediný orgán alebo skupina orgánov, ktoré poskytujú integrované služby vo verejnom záujme v osobnej doprave, môže rozhodnúť sám poskytovať služby vo verejnom záujme v osobnej doprave alebo zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme priamo právne odlišnému subjektu, nad ktorým vykonáva príslušný orgán alebo v prípade skupiny orgánov aspoň jeden príslušný miestny orgán, kontrolu podobnú kontrole, ktorú vykonáva nad vlastnými oddeleniami (ďalej len „interný poskytovateľ“). Tam, kde príslušný miestny orgán prijme takéto rozhodnutie, sa uplatňuje toto:

- a) na účely zistenia toho, či príslušný miestny orgán vykonáva takúto kontrolu, sa zväžia aspekty, akými sú miera účasti v správnom, riadiacom alebo kontrolnom orgáne, príslušné ustanovenia o tom v stanovách, vlastníctvo, účinný vplyv a kontrola nad strategickými rozhodnutiami a samostatnými riadiacimi rozhodnutiami. V súlade s právom Spoločenstva nie je 100 % vlastníctvo príslušným orgánom verejnej moci, najmä v prípade verejno-súkromných partnerstiev, nevyhnutným predpokladom zabezpečenia kontroly v zmysle tohto odseku pod podmienkou, že verejný vplyv je dominantný a že kontrolu možno zabezpečiť na základe iných kritérií;
- b) podmienkou uplatňovania tohto odseku je, aby interný poskytovateľ a každý subjekt, na ktorý má tento poskytovateľ hoci len minimálny vplyv, vykonával svoje činnosti súvisiace s verejnou osobnou dopravou na území pôsobnosti príslušného miestneho orgánu okrem odchádzajúcich liniek alebo iných pomocných prvkov tejto činnosti, ktoré zasahujú na územie pôsobnosti susedných príslušných miestnych orgánov, a aby sa nezúčastňoval na verejných súťažach na poskytovanie služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, ktoré sa organizujú mimo územia pôsobnosti príslušného miestneho orgánu;
- c) bez ohľadu na písmeno b) sa môže interný poskytovateľ zúčastňovať na spravodlivých verejných súťažiach dva roky pred uplynutím doby platnosti svojej priamo zadanej zmluvy o službách vo verejnom záujme pod podmienkou, že sa prijalo konečné rozhodnutie o zaradení poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, na ktoré sa vzťahuje zmluva interného poskytovateľa, do spravodlivej verejnej súťaže a že interný poskytovateľ neuzavrel žiadnu ďalšiu priamo zadanú zmluvu o službách vo verejnom záujme;

d) v prípade, že neexistuje príslušný miestny orgán sa písmená a), b) a c) uplatňujú na vnútroštátny orgán v prospech geografickej oblasti, ktorá nie je celoštátneho rozsahu, za predpokladu, že sa interný poskytovateľ nezúčastňuje na verejných súťažiach týkajúcich sa poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, ktoré sa organizujú mimo územia pôsobnosti príslušného miestneho orgánu, pre ktoré bola zadaná zmluva o službách vo verejnom záujme.



3. S výnimkou prípadov spresnených v odsekoch 4, 5 a 6 každý príslušný orgán, ktorý zverí poskytovanie služieb tretej strane inej, ako je interný poskytovateľ, zadáva zmluvy o službách vo verejnom záujme na základe verejnej súťaže. Postup prijatý pre verejnú súťaž umožňuje účasť všetkým poskytovateľom, je spravodlivý a rešpektuje zásady transparentnosti a nediskriminácie. Po predložení súťažných návrhov a prípadnom predbežnom výbere môžu pri dodržaní týchto zásad nasledovať rokovania s cieľom spresniť ako najlepšie splniť osobitné alebo komplexné požiadavky.

4. Pokiaľ to vnútroštátne právo nezakazuje, môžu príslušné orgány rozhodnúť o priamom zadávaní zmlúv o službách vo verejnom záujme, buď ak sa ich priemerná ročná hodnota odhaduje na menej ako 1 milión EUR, alebo ak sa týkajú poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave v rozsahu menšom ako 300 000 kilometrov ročne.

V prípade zmluvy o službách vo verejnom záujme zadanej priamo malému alebo strednému podniku, ktorý neprevádzkuje viac ako 20 vozidiel, tieto prahové hodnoty možno zvýšiť buď na priemernú ročnú hodnotu odhadovanú na menej ako 1,7 milióna EUR, alebo ak sa týkajú poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave v rozsahu menšom ako 500 000 kilometrov.

5. V prípade prerušenia poskytovania služieb alebo bezprostredného rizika vzniku takejto situácie môže príslušný orgán prijať núdzové opatrenie. Toto núdzové opatrenie má podobu priameho zadania alebo formálnej dohody o rozšírení zmluvy o službách vo verejnom záujme alebo požiadavky poskytovania určitých záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Poskytovateľ služieb vo verejnom záujme má právo odvolať sa proti rozhodnutiu uložiť poskytovanie určitých záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Zadanie alebo predĺženie zmluvy o službách vo verejnom záujme núdzovým opatrením alebo udelenie tejto zmluvy nepresiahne dva roky.

6. Pokiaľ to nezakazuje vnútroštátne právo, príslušné orgány sa môžu rozhodnúť priamo zadať zmluvy o službách vo verejnom záujme, ak sa týkajú železničnej dopravy s výnimkou iných druhov koľajovej dopravy, akými sú metro alebo električky. Odchylné od článku 4 ods. 3 doba platnosti takýchto zmlúv nepresiahne 10 rokov s výnimkou prípadov, v ktorých sa uplatňuje článok 4 ods. 4.

#### Článok 6

##### Úhrada za služby vo verejnom záujme

1. Každá úhrada súvisiaca so všeobecným pravidlom alebo zmluvou o službách vo verejnom záujme je v súlade s ustanoveniami článku 4 bez ohľadu na spôsob zadania zmluvy. Každá úhrada akejkoľvek povahy súvisiaca so zmluvou o službách vo verejnom záujme zadanou priamo v súlade s článkom 5 ods. 2, 4, 5 alebo 6 alebo súvisiaca so všeobecným pravidlom je okrem toho v súlade s ustanoveniami uvedenými v prílohe.

2. Na písomnú žiadosť Komisie jej členské štáty v lehote do troch mesiacov alebo v akejkoľvek dlhšej lehote stanovenej v žiadosti oznámia všetky informácie, ktoré Komisia považuje za potrebné na určenie toho, či je poskytnutá úhrada v súlade s týmto nariadením.

#### Článok 7

##### Uverejnenie

1. Každý príslušný orgán raz ročne zverejní súhrnnú správu o záväzkoch vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, za ktoré zodpovedá, o vybraných poskytovateľoch služieb vo verejnom záujme, a tiež o platbách úhrady a výlučných právach, ktoré boli týmto poskytovateľom služieb vo verejnom záujme poskytnuté vo forme úhrady. Táto správa umožní monitorovanie a hodnotenie výkonu, kvality a financovania siete verejnej dopravy.

2. Každý príslušný orgán prijme opatrenia potrebné na to, aby sa najmenej rok pred uverejnením výzvy na predkladanie súťažných návrhov alebo rok pred priamym zadáním uverejnili v *Úradnom vestníku Európskej únie* aspoň tieto informácie:

- a) názov a adresa príslušného orgánu;
- b) predpokladaný spôsob zadania;
- c) služby a oblasti, na ktoré sa zadanie prípadne vzťahuje.

Príslušné orgány sa môžu rozhodnúť nezverejniť tieto informácie, ak sa zmluva o službách vo verejnom záujme týka poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave v rozsahu menšom ako 50 000 kilometrov ročne.

V prípade, ak sa táto informácia zmení po jej uverejnení, príslušný orgán zverejní čo najskôr príslušnú opravu. Touto opravou sa nemení dátum začatia priameho zadania ani výzvy na predkladanie súťažných návrhov.

Tento odsek sa nevzťahuje na článok 5 ods. 5.

3. V prípade priameho zadania zmlúv o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave, ako ustanovuje článok 5 ods. 6, príslušný orgán do jedného roka po zadaní zverejní tieto informácie:

- a) názov zmluvného subjektu a jeho vlastníctvo;
- b) doba platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme;
- c) opis služieb v osobnej doprave, ktoré sa majú vykonávať;
- d) opis parametrov finančnej úhrady;
- e) kvalitatívne ciele;
- f) podmienky týkajúce sa dôležitých aktív.

4. Príslušný orgán predloží na žiadosť zainteresovanej strany dôvody svojho rozhodnutia o priamom zadaní zmluvy o službách vo verejnom záujme.

#### Článok 8

##### Prechodné ustanovenie

1. Zmluvy o službách vo verejnom záujme sa zadávajú v súlade s pravidlami stanovenými v tomto nariadení. Avšak zmluvy o službách alebo zmluvy o službách vo verejnom záujme vymedzené v smernici 2004/17/ES alebo smernici 2004/18/ES pre služby vo verejnom záujme v autobusovej alebo električkovej osobnej doprave sa zadávajú v súlade s postupmi ustanovenými podľa uvedených smerníc, ak tieto zmluvy nemajú formu koncesných zmlúv na služby, ako je vymedzené v uvedených smerniciach. Ak sa zmluvy majú zadávať v súlade so smernicou 2004/17/ES alebo smernicou 2004/18/ES, ustanovenia odsekov 2 až 4 tohto článku sa neuplatňujú.

2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, bude zadávanie zmlúv vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave v súlade s článkom 5 od ... (\*). Počas tohto prechodného obdobia prijímajú členské štáty opatrenia na postupné zosúladenie s článkom 5 s cieľom zabrániť vážnym štrukturálnym problémom súvisiacim s dopravnou kapacitou.

Do šiestich mesiacov po skončení prvej polovice prechodného obdobia predložia členské štáty Komisii správu o pokroku, v ktorej zdôraznia vykonávanie každého postupného zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme v súlade s článkom 5. Na základe správ o pokroku členských štátov môže Komisia navrhnúť vhodné opatrenia určené členským štátom.

3. Na uplatňovanie odseku 2 sa neberú do úvahy zmluvy o službách vo verejnom záujme zadané v súlade s právom Spoločenstva a s vnútroštátnym právom:

- do 26. júla 2000 na základe postupu spravodlivej verejnej súťaže;
- do 26. júla 2000 na základe iného postupu, ako je postup spravodlivej verejnej súťaže;
- od 26. júla 2000 do ... (\*\*) na základe postupu spravodlivej verejnej súťaže;
- od 26. júla 2000 do ... (\*\*) na základe iného postupu, ako je postup spravodlivej verejnej súťaže.

Uplatňovanie zmlúv uvedených v písmene a) môže pokračovať až do zániku ich doby platnosti. Uplatňovanie zmlúv uvedených v písmenách b) a c) môže pokračovať až do zániku ich doby platnosti, nie však dlhšie ako 30 rokov. Uplatňovanie zmlúv uvedených v písmene d) môže pokračovať až do zániku ich doby platnosti pod podmienkou, že ich doba platnosti je obmedzená a porovnateľná s dobami platnosti uvedenými v článku 4.

(\*) 12 rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

(\*\*) Dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

Uplatňovanie zmlúv o službách vo verejnom záujme môže pokračovať až do zániku ich doby platnosti, ak by ich ukončenie spôsobilo neprimerané právne alebo hospodárske dôsledky, a za predpokladu, že Komisia dala svoj súhlas.

4. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, príslušné orgány sa môžu rozhodnúť počas druhej polovice prechodného obdobia uvedeného v odseku 2 vylúčiť z účasti na zadávaní zmlúv o službách vo verejnom záujme výzvou na predloženie súťažných návrhov tých poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, ktorí nemôžu predložiť dôkaz, že hodnota služieb verejnej dopravy, za ktoré im bola poskytnutá úhrada alebo na ktoré im bolo udelené výlučné právo v súlade s týmto nariadením, predstavuje najmenej polovicu z hodnoty všetkých služieb verejnej dopravy, za ktoré im bola poskytnutá úhrada alebo na ktoré im bolo udelené výlučné právo. Takéto vylúčenie sa nevzťahuje na poskytovateľov služieb vo verejnom záujme poskytujúcich služby, ktoré majú byť predmetom súťaže. Pri uplatňovaní tohto kritéria sa nezohľadňujú zmluvy o službách vo verejnom záujme zadané núdzovým opatrením uvedeným v článku 5 ods. 5.

Ak príslušné orgány uplatnia možnosť uvedenú v prvom pododseku, urobia to bez diskriminácie, vylúčia všetkých potenciálnych poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, ktorí spĺňajú toto kritérium, a svoje rozhodnutie oznámia všetkým potenciálnym poskytovateľom na začiatku postupu zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme.

Príslušné dotknuté orgány o svojom zámere uplatniť toto ustanovenie informujú Komisiu najmenej dva mesiace pred uverejnením výzvy na predkladanie súťažných návrhov.

#### Článok 9

##### Zlučiteľnosť so zmluvou

1. Úhrada za poskytované služby vo verejnom záujme v osobnej doprave alebo za plnenie záväzkov v oblasti výšky tarify stanovenej prostredníctvom všeobecných pravidiel vyplatená v súlade s týmto nariadením je zlučiteľná so spoločným trhom. Táto úhrada je oslobodená od povinnosti predbežného oznámenia stanovenej v článku 88 ods. 3 zmluvy.

2. Bez toho, aby boli dotknuté články 73, 86, 87 a 88 zmluvy, členské štáty môžu pokračovať v udeľovaní pomoci odvetviu dopravy podľa článku 73 zmluvy, ak slúži na koordináciu dopravy alebo predstavuje úhrady za plnenie niektorých záväzkov súvisiacich s koncepciou služieb vo verejnom záujme iných, ako sú tie, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, a najmä:

- do nadobudnutia účinnosti spoločných pravidiel stanovenia nákladov, ak je pomoc udelená podnikom, ktoré musia znášať výdavky spojené s infraštruktúrou, ktorú používajú, zatiaľ čo iné podniky neznášajú podobné bremeno. Pri určovaní výšky takto udelenej pomoci sa do úvahy berú náklady na infraštruktúru, ktoré konkurenčné druhy dopravy nemusia znášať;
- ak je cieľom pomoci podporiť buď výskum, alebo rozvoj dopravných systémov a technológií, ktoré sú všeobecne hospodárnejšie pre Spoločenstvo.

Takáto pomoc je obmedzená na výskumnú a rozvojovú etapu a nemôže pokrývať komerčné využitie takýchto dopravných systémov a technológií.

#### Článok 10

##### Zrušenie

1. Nariadenie (EHS) č. 1191/69 sa zrušuje. Jeho ustanovenia sa však naďalej uplatňujú vo vzťahu k službám nákladnej dopravy počas troch rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.
2. Nariadenie (EHS) č. 1107/70 sa zrušuje.

#### Článok 11

##### Správy

Po skončení prechodného obdobia uvedeného v článku 8 ods. 2 predloží Komisia správu o vykonávaní tohto nariadenia a o rozvoji v poskytovaní verejnej osobnej dopravy v Spoločenstve, v ktorej zhodnotí najmä vývoj kvality služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave a vplyvy priameho zadávania zmlúv a podľa potreby k nej pripojí primerané návrhy na úpravu tohto nariadenia.

#### Článok 12

##### Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť ... (\*).

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

V Bruseli,

Za Európsky parlament  
predseda

...

Za Radu  
predseda

...

---

(\*) Tri roky po uverejnení nariadenia v úradnom vestníku.

## PRÍLOHA

## PRAVIDLÁ UPLATNITEĽNÉ NA ÚHRADU V PRÍPADOCH UVEDENÝCH V ČLÁNKU 6 ODS. 1

1. Úhrada, ktorá sa vzťahuje na priamo zadané zmluvy v súlade s článkom 5 ods. 2, 4, 5 alebo 6 alebo ktorá sa vzťahuje na všeobecné pravidlo, sa musí vypočítať v súlade s pravidlami stanovenými v tejto prílohe.
2. Úhrada nemôže prekročiť sumu zodpovedajúcu čistému finančnému vplyvu, ktorý zodpovedá súčtu vplyvov, pozitívnych alebo negatívnych, z dodržiavania záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na náklady alebo výnosy poskytovateľa služieb vo verejnom záujme. Vplyvy sa vyhodnotia porovnaním situácie, keď sú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme splnené, so situáciou, ktorá by nastala, ak by záväzky neboli splnené. S cieľom vypočítať čistý finančný vplyv postupuje príslušný orgán takto:

náklady vynaložené v súvislosti so záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme alebo s balíkom záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré uložil príslušný orgán/orgány a sú uvedené v zmluve o službe vo verejnom záujme a/alebo vo všeobecnom pravidle,

  - mínus akékoľvek pozitívne finančné výsledky vytvorené sieťou v rámci príslušného(-ich) záväzku(-ov) vyplývajúceho(-ich) zo služieb vo verejnom záujme,
  - mínus príjmy z prepravy alebo akékoľvek iné výnosy vytvorené pri plnení príslušného(-ich) záväzku(-ov) vyplývajúceho(-ich) zo služieb vo verejnom záujme,
  - plus primeraný zisk,

= čistý finančný vplyv.
3. Dodržiavanie záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme môže mať vplyv na možné dopravné činnosti poskytovateľa mimo príslušného(-ich) záväzku(-ov) vyplývajúceho(-ich) zo služieb vo verejnom záujme. S cieľom predísť nadmernej úhrade alebo nedostatočnej úhrade sa preto pri vypočítaní čistého finančného vplyvu zohľadňujú vylíčitelné finančné vplyvy na dotknutú sieť poskytovateľa.
4. Výpočet nákladov a výnosov sa musí uskutočniť v súlade s platnými účtovnými a daňovými pravidlami.
5. Ak poskytovateľ služieb vo verejnom záujme neposkytuje len služby, za ktoré sa poskytuje úhrada a ktorými plní záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ale vykonáva aj iné činnosti, musí byť účtovníctvo uvedených služieb vo verejnom záujme kvôli zvýšeniu transparentnosti a zamedzeniu krížovým dotáciám oddelené a splňať aspoň tieto podmienky:
  - účty jednotlivých prevádzkových činností musia byť oddelené a príslušný podiel na aktívach a fixných nákladoch sa musí vykazovať podľa platných účtovných a daňových pravidiel,
  - všetky variabilné náklady, primeraný podiel fixných nákladov a primeraný zisk spojený s akoukoľvek inou činnosťou poskytovateľa služieb vo verejnom záujme sa za žiadnych okolností nesmie účtovať ako príslušná služba vo verejnom záujme,
  - náklady na službu vo verejnom záujme musia byť vyvážené výnosmi z jej poskytovania a platbami od orgánov verejnej moci bez možnosti presunu výnosov do inej oblasti činnosti poskytovateľa služieb vo verejnom záujme.
6. Pod „primeraným ziskom“ sa musí rozumieť zvyčajná miera návratnosti kapitálu v odvetví v danom členskom štáte, ktorá zohľadňuje riziko alebo neprítomnosť rizika pre poskytovateľa služieb vo verejnom záujme z dôvodu zásahu orgánu verejnej moci.
7. Spôsob úhrady musí podporovať udržanie alebo rozvoj:
  - účinného riadenia poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, ktoré môže byť predmetom objektívneho hodnotenia, a
  - poskytovania služieb v osobnej doprave v dostatočne vysokej kvalite.

## ODÔVODNENÉ STANOVISKO RADY

### I. ÚVOD

- Komisia predložila 20. júla 2005 revidovaný návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, tzv. „návrh o službách vo verejnom záujme“<sup>(1)</sup>. Ešte pred uvedeným revidovaným návrhom predložila Komisia ďalšie dva návrhy: pôvodný návrh (27. júla 2000)<sup>(2)</sup> a zmenený a doplnený návrh (21. februára 2002)<sup>(3)</sup>.
- Európsky parlament odhlasoval svoje stanovisko v prvom čítaní 14. novembra 2001 na základe pôvodného návrhu Komisie z júla 2000<sup>(4)</sup>. Európsky parlament sa rozhodol, že bude považovať návrh z júla 2005 za revidované znenie pôvodného návrhu z júla 2000, a v dôsledku toho ho preskúma len v druhom čítaní.
- Rada na svojom zasadnutí 9. júna 2006 dosiahla politickú dohodu o revidovanom návrhu, pričom česká, grécka, luxemburská a maltská delegácia sa zdržali hlasovania. Rada prijala svoju spoločnú pozíciu 11. decembra 2006.
- Pri plnení svojich úloh Rada zohľadnila stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>(5)</sup> a stanovisko Výboru regiónov<sup>(6)</sup>.

### II. POZMEŇUJÚCE A DOPLŇUJÚCE NÁVRHY EURÓPSKEHO PARLAMENTU

Keďže sa v prvom čítaní v Parlamente vychádzalo z pôvodného návrhu Komisie z roku 2000 a v spoločnej pozícii Rady z podstatne pozmeneného návrhu z roku 2005, Rada nemôže vo svojom odôvodnenom stanovisku odkazovať na jednotlivé pozmeňujúce a doplňujúce návrhy Parlamentu. Namiesto toho sa Rada bude opierať o prvé čítanie v Parlamente vo všeobecnosti a vo vzťahu ku kľúčovým prvkom spoločnej pozície.

### III. ANALÝZA SPOLOČNEJ POZÍCIE

#### 1. Všeobecné otázky

Platný legislatívny rámec pre služby vo verejnom záujme pochádza z roku 1969 a naposledy sa zmenil a doplnil v roku 1991<sup>(7)</sup>. Rada sa domnieva, že na súčasnom európskom trhu so službami verejnej osobnej dopravy, na ktorom už prevádzkovateľmi nie sú výlučne národné, regionálne alebo miestne subjekty, je potrebný nový súbor predpisov. Týmito predpismi sa musí znížiť narušenie hospodárskej súťaže tým, že sa v nich vytvoria nediskriminačné podmienky hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi zlepšením transparentnosti a zaručením právnej istoty pre prevádzkovateľov a orgány, ktoré sú zainteresované na verejnej osobnej doprave. Výsledný rovnaký priestor a rovnaké podmienky budú dobrým východiskom pre bezpečné, efektívne a vysokokvalitné služby vo verejnej osobnej doprave.

Návrhy Komisie z rokov 2000 a 2002 nezískali v Rade potrebnú väčšinu, pričom hlavným dôvodom boli veľké nezhody medzi členskými štátmi v otázke rozšírenia hospodárskej súťaže vo verejnej osobnej doprave. Okrem toho chceli členské štáty počkať na rozsudok vo veci *ALTMARK*<sup>(8)</sup> o tom, ako sa vzťahujú ustanovenia o štátnej pomoci na služby vo verejnom záujme vo všeobecnosti, a konkrétne na verejnú dopravu. Na spriechodnenie spoločnej pozície Rady bol potrebný pragmatickejší prístup zo strany Komisie i členských štátov. Komisia kládla väčší dôraz na subsidiaritu, čo viedlo k vypracovaniu jednoduchšieho a pružnejšieho návrhu, než boli jeho predchodcovia, a členské štáty boli po niekoľkoročných skúsenostiach s rozličnými modelmi organizácie verejnej dopravy schopné lepšie rozpoznať ich výhody a nedostatky. Rozsudok vo veci *ALTMARK* napokon jasne zdôraznil potrebu modernizácie právnych predpisov Spoločenstva o verejnej osobnej doprave.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 49, 28.2.2006, s. 37.

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES C 365 E, 19.12.2000, s. 169.

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES C 151 E, 25.6.2002, s. 146.

<sup>(4)</sup> Ú. v. EŠ C 140 E, 13.6.2002, s. 164.

<sup>(5)</sup> Ú. v. EÚ C 195, 18.8.2006, s. 20.

<sup>(6)</sup> Ú. v. EÚ C 192, 16.8.2006, s. 1.

<sup>(7)</sup> Nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy (Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 1), naposledy zmenené a doplnené nariadením (EHS) č. 1893/91 (Ú. v. ES L 169, 29.6.1991, s. 1).

<sup>(8)</sup> Rozsudok z 24. júla 2003 vo veci C-280/00 *Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* ([2003] Zb. I-7747).

Rada vo svojej spoločnej pozícii hľadá rovnováhu medzi niekoľkými záujmami: možnosťou, aby si orgány samy určovali, akým spôsobom budú organizovať verejnú dopravu, želaním zvýšiť konkurenciu v sektore verejnej dopravy zadávaním zákaziek na služby vo verejnom záujme prostredníctvom verejného obstarávania – čiže „regulovanej súťaže“ – a medzi potrebou vytvoriť nový legislatívny rámec v ktorom sa berú do úvahy špecifiká existujúcich systémov verejnej dopravy s tým, že sa týmto systémom poskytne dostatok času, aby sa prispôbili novým predpisom. Rada tiež pozmenila návrh Komisie s cieľom uľahčiť jeho uplatňovanie v praxi.

## 2. Kľúčové otázky politiky

### 2.1. Rozsah pôsobnosti

Rozsah pôsobnosti tohto nariadenia podľa vymedzenia Rady zahŕňa tie služby vo verejnom záujme v cestnej a železničnej osobnej doprave, za ktoré príslušné orgány pri ukladaní alebo zmluvnom uzatváraní záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme poskytujú prevádzkovateľom náhradu za vynaložené náklady a/alebo priznávajú výlučné práva výmenou za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. So zreteľom na vývoj európskeho trhu verejnej dopravy sa Rada domnieva, že obmedzenie rozsahu pôsobnosti na miestnu dopravu, ako navrhuje Parlament, by už nebolo primerané.

Na rozdiel od návrhov z rokov 2000 a 2002, ktoré zahŕňali verejnú osobnú dopravu po vnútrozemských vodných cestách ako samostatný spôsob dopravy, sa návrh Komisie z roku 2005 obmedzil na železničnú a cestnú dopravu. Predmetné nariadenie by sa vzťahovalo len na tie vnútrozemské vodné cesty, ktoré sú súčasťou širšieho systému verejnej dopravy. V súčasnosti sa však Rada vracia k duchu predošlých návrhov a do svojej spoločnej pozície zahrнула ustanovenie, v ktorom umožňuje členským štátom, ak si to želajú, uplatňovať nariadenie na služby vo verejnom záujme vo vnútrozemskej vodnej osobnej doprave.

Rada v spoločnej pozícii objasňuje druhy zmlúv, na ktoré sa predmetné nariadenie vzťahuje. Po prvé Rada uvádza, že zákazky na služby vo verejnom záujme v osobnej autobusovej alebo električkovej doprave sa musia zadať v súlade s postupmi smerníc o verejnom obstarávaní okrem prípadov, keď majú tieto zákazky formu koncesných zmlúv na služby. Takto Rada objasňuje prístup, ktorý navrhla Komisia a ktorý ponecháva výber uplatniteľného režimu na orgánoch. Ak zo zákazky na verejné služby vyplýva riziko pre prevádzkovateľa, uplatňuje sa nariadenie; v opačnom prípade platia smernice o verejnom obstarávaní<sup>(1)</sup>. Z dôvodu tejto slobody administratívneho výberu Rada uprednostňuje prístup Komisie k návrhu Parlamentu, keďže Komisia sa domnieva, že nariadenie by sa malo uplatňovať na všetky zákazky vo verejnej osobnej doprave. Po druhé v spoločnej pozícii sa z rozsahu pôsobnosti explicitne vylučujú koncesie na verejné práce, pričom sa uvádza, že v smerniciach o verejnom obstarávaní sa pre tieto druhy zákaziek ustanovujú uplatniteľné režimy.

S cieľom zvýšenia flexibility pre orgány im Rada napokon vo svojej spoločnej pozícii umožňuje z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia vylúčiť všeobecné pravidlá, ktoré sa týkajú finančnej náhrady za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme a v ktorých sa stanovuje maximálna výška cestovného pre žiakov, učňov a osoby so zníženou pohyblivosťou.

### 2.2. Priame zadávanie

Rada sa domnieva, že systém, ktorý poskytuje príslušným orgánom slobodu voľby medzi verejným obstarávaním a priamym zadaním je najlepšou zárukou zlepšovania kvality a efektívnosti verejnej dopravy. Z tohto hľadiska Rada vo svojej spoločnej pozícii zachováva štyri výnimky, na základe ktorých môžu orgány zadávať zákazky priamo, ako navrhuje Komisia, ale uvádza niekoľko úprav, ktoré sa týkajú podrobností spôsobu takéhoto zadávania.

<sup>(1)</sup> Smernica 2004/18/ES o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby (Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 114) alebo smernica 2004/17/ES o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb (Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 1).

### 2.2.1. Interní prevádzkovatelia

Rada víta návrh Komisie umožniť príslušným orgánom, ktoré sa rozhodli nevyberať prevádzkovateľa služieb verejnej dopravy prostredníctvom verejného obstarávania, poskytovať tieto služby samy alebo ich zadať priamo tretej osobe, nad ktorou vykonávajú kontrolu podobným spôsobom ako nad svojimi oddeleniami – čiže „internému prevádzkovateľovi“. Rada súhlasí so závermi prvého čítania Parlamentu a revidovaného návrhu Komisie, že interný prevádzkovateľ by sa s cieľom vyhnúť sa riziku narušenia hospodárskej súťaže v zásade nemal zúčastňovať na postupoch verejného obstarávania mimo oblasti pôsobnosti orgánu, od ktorého získal priamu zákazku.

Rada podporuje celkovú koncepciu interného prevádzkovateľa uvedenú vo svojej spoločnej pozícii a dopĺňa do návrhu Komisie niekoľko ustanovení, aby sa zohľadnili špecifiká systémov vnútroštátnej a miestnej dopravy:

- uznaním vnútroštátnej zodpovednosti za organizáciu verejnej dopravy sa členským štátom ponecháva právomoc právne zakázať miestnym orgánom využívanie možnosti priameho zadávania zákaziek na služby vo verejnom záujme na ich území,
- na doplnenie vymedzenia pojmu „príslušný orgán“ Komisia zdôrazňuje, že „príslušný miestny orgán“ je jedným orgánom aj skupinou orgánov, ktoré ponúkajú vzájomne prepojené dopravné služby,
- ponechal sa základ vymedzenia „kontroly“ príslušného orgánu nad interným prevádzkovateľom, ako ho navrhla Komisia, pričom sa spresnilo, že plné verejné vlastníctvo nie je pri takejto kontrole nevyhnutnou podmienkou,
- objasnenie otázky územného vymedzenia v súvislosti s interným prevádzkovateľom, aby sa vyšlo obmedzeniu služieb verejnej dopravy, pri ktorých sa prekračujú hranice administratívnych území, v rozpore so záujmami cestujúcich,
- interným prevádzkovateľom, ktorých priamo zadané zákazky na služby vo verejnom záujme čoskoro stratia platnosť, sa umožní účasť – za určitých podmienok – na verejnom obstarávaní, aby sa mohli pripraviť na fungovanie v konkurenčnom prostredí,
- ak neexistujú žiadne príslušné miestne orgány, vnútroštátne orgány môžu uzavrieť zmluvy o službách vo verejnom záujme s interným prevádzkovateľom.

### 2.2.2. Menej významné zákazky

Rada nemení prahové hodnoty, pod ktorými sa podľa návrhu Komisie na základe prvého čítania v Parlamente môžu zákazky na služby vo verejnom záujme zadávať priamo. Orgány nemusia využiť postup verejného obstarávania v prípade, že priemerná ročná hodnota zákazky nedosiahne 1 milión EUR alebo, ak sa zákazka týka poskytnutia menej než 300 000 kilometrov služieb vo verejnej osobnej doprave ročne. Okrem toho Rada v duchu záujmu Parlamentu o malé podniky zavádza dodatočné prahové hodnoty pre malé a stredné podniky, ktoré neprevádzkujú viac než 20 vozidiel. V tomto prípade sa priame zadávanie povoľuje, ak priemerná ročná hodnota zákaziek na služby vo verejnom záujme nepresiahne 1,7 milióna EUR alebo ak sa poskytne menej než 500 000 kilometrov v rámci verejnej osobnej dopravy. Napokon, pri uznaní vnútroštátnej zodpovednosti za organizáciu verejnej dopravy, sa v spoločnej pozícii členským štátom poskytuje možnosť rozhodnúť sa zakázať orgánom na vlastnom území využívanie možnosti zadávania menej významných priamych zákaziek.

### 2.2.3. Mimoriadne situácie

Rada podporuje návrh Komisie – inšpirovaný prvým čítaním v Parlamente – zadávať zákazky priamo v prípade prerušenia poskytovania služieb alebo okamžitého rizika vzniku takejto situácie. Vzhľadom na čas, ktorý je potrebný na organizáciu zadania novej zákazky na služby vo verejnom záujme, sa však Rada rozhodla umožniť mimoriadne opatrenia počas dvoch rokov namiesto jedného roka, ktorý navrhla Komisia. Okrem toho sa na základe praktických skúseností v spoločnej pozícii stanovuje, že mimoriadne

opatrenia môžu mať formu priameho zadania, formálnej dohody na predĺženie zákazky na služby vo verejnom záujme alebo požiadavky na plnenie určitých záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. V tomto prípade sa prevádzkovateľ služby vo verejnom záujme môže odvolať.

#### 2.2.4. Železničná doprava

Vzhľadom na osobitné postavenie služieb vo verejnom záujme v osobnej železničnej doprave povoľuje Rada orgánom priame zadávanie zákaziek na služby vo verejnom záujme v prípade železničnej dopravy, pokiaľ sa to vo vnútroštátnom práve nezakazuje. Okrem toho sa rozšírením možnosti priameho zadávania z regionálnej a diaľkovej železničnej dopravy, ako to navrhovala Komisia, na celú železničnú dopravu vrátane (prí-)mestských železníc a integrovaných sietí Rada vyhýba ťažkostiam, ktoré by mohli vzniknúť v prípade, ak by sa muselo rozlišovať na jednej strane medzi diaľkovou a regionálnou železničnou dopravou a medzi (prí-)mestskou železničnou dopravou na strane druhej. Pokiaľ ide o rozšírenie priameho zadávania na celú železničnú dopravu, vydala švédsko-talianska delegácia spolu s talianskou delegáciou vyhlásenie do zápisnice (príloha I) zo zasadnutia Rady pre dopravu, telekomunikácie a energetiku 9. júna 2006, na ktorom sa dosiahla politická dohoda.

#### 2.3. Platnosť zákaziek

Pokiaľ ide o platnosť zákaziek na služby vo verejnom záujme v autokarovej, autobusovej a železničnej a inej koľajovej doprave, Rada zvažuje medzi potrebou amortizačného obdobia primeraného z hľadiska financií na jednej strane a platnosťou zákaziek, ktorá bude stimulovať nových prevádzkovateľov, na strane druhej. Pri železničnej a inej koľajovej doprave ponechala Rada navrhovanú platnosť 15 rokov. Pri autokarovej a autobusovej doprave predĺžila platnosť zákaziek navrhovanú Komisiou z ôsmich na desať rokov. Týmto sa Rada držala návrhu Komisie v znení jeho zmien a doplnení na základe prvého čítania v Parlamente s výnimkou dodatočných dvoch rokov pre platnosť zákaziek v autobusovej doprave. Na vyváženie rozšírenia možnosti priameho zadávania zákaziek na celú železničnú dopravu nie je možné, aby platnosť priamo zadaných zákaziek v železničnej doprave presiahla 10 rokov.

Okrem toho Rada s niekoľkými zmenami zachovala návrh Komisie umožniť predĺženie platnosti zákaziek na služby vo verejnom záujme o maximálne 50 %, ak si to vyžadujú investície. Rada umožní aj 50 % predĺženie platnosti zákaziek v najodľahlejších regiónoch, pokiaľ je to odôvodnené nákladmi vyplývajúcimi z konkrétnej geografickej situácie.

Napokon, a to vo výnimočných prípadoch, sa v spoločnej pozícii umožňuje aj predĺženie platnosti zákazky o viac než 50 %. Takéto predĺženie musí byť odôvodnené amortizáciou kapitálu v súvislosti s výnimočnými investíciami do infraštruktúry, vozového parku alebo vozidiel. Okrem toho sa musí zákazka na službu vo verejnom záujme zadať v rámci spravodlivého postupu verejného obstarávania a orgán, ktorý umožní predĺženie jej trvania, musí postúpiť zákazku a prvky, ktoré objasňujú predĺženie jej trvania, Komisii do jedného roka od uzavretia príslušnej zmluvy.

#### 2.4. Sociálne normy a kvalita služieb

Na rozdiel od návrhov z rokov 2000 a 2002 ponecháva návrh Komisie z roku 2005 vymedzenie sociálnych a kvalitatívnych kritérií pre služby verejnej osobnej dopravy na orgánoch v súlade so zásadou subsidiarity. Rada tento prístup podporuje.

Rada vymedzuje a rozširuje príslušné ustanovenie v návrhu Komisie o prevode sociálnych práv. Predmetné ustanovenie v návrhu Komisie umožňovalo orgánom, aby sa rozhodli, či budú vybraní prevádzkovatelia služieb vo verejnom záujme povinní poskytnúť zamestnancom, ktorých prijali na poskytovanie služieb predtým, ako nadobudla účinnosť smernica 2001/23/ES, také práva, aké by mali v prípade prevodu v zmysle uvedenej smernice. Keďže táto otázka sa považuje za vec subsidiarity, Rada podobne ako Komisia nevidí potrebu zavedenia povinnosti v uvedenom ustanovení o právach zamestnancov, ako to navrhol v prvom čítaní Parlament.



Rada však do tohto ustanovenia doplnila povinnosť, aby orgány pri stanovovaní takýchto požiadaviek konali v rámci stanovenom vnútroštátnym právom a/alebo právom Spoločenstva. Okrem toho Rada s cieľom zvýšiť transparentnosť zahrnula do svojej spoločnej pozície povinnosť, aby sa v prípade, že príslušné orgány požadujú, aby prevádzkovatelia služieb vo verejnom záujme spĺňali určité sociálne normy, v podkladoch pre verejné obstarávanie a v zákazkách na služby vo verejnom záujme uviedol zoznam dotknutých zamestnancov a transparentné informácie o ich zmluvných právach a podmienkach, za akých sa zamestnanci považujú za zapojených do poskytovania služieb.

S cieľom zjednodušiť nariadenie a v súlade so zásadou subsidiarity sa Komisia vo svojom revidovanom návrhu rozhodla nestanoviť zoznam kvalitatívnych kritérií, ktorý by mali používať orgány pri zadávaní zákaziek na služby vo verejnom záujme. Rada sa vo svojej spoločnej pozícii drží odôvodnenia Komisie, že orgány by mali aj naďalej zodpovedať za stanovovanie štandardov kvality. Kvôli zvýšeniu transparentnosti však Rada zavádza podmienku, aby v prípade, že sa stanovujú štandardy kvality, ich museli orgány zahrnúť do svojich podkladov pre verejné obstarávanie a do zákaziek na služby vo verejnom záujme.

## 2.5. *Transparentnosť*

V záujme zlepšenia transparentnosti Rada víta návrh Komisie, aby príslušné orgány museli uzavrieť zákazku na služby vo verejnom záujme, ak sa za plnenie záväzkov služby vo verejnom záujme udeľujú výlučné práva a/alebo priznáva náhrada. Transparentnosť pri zadávaní zákaziek na služby vo verejnom záujme a transparentnosť ich obsahu je dôležitá aj preto, aby sa vyhlo riziku narušenia hospodárskej súťaže, a to najmä ak sa zákazka zadáva priamo. Parlament pri niekoľkých príležitostiach počas prvého čítania uznal, že je dôležité zlepšiť transparentnosť v oblasti verejnej osobnej dopravy.

S cieľom ďalej zlepšiť transparentnosť v oblasti verejnej dopravy a vyvážiť rozšírenie možnosti priameho zadávania zákaziek na železničnú dopravu Rada vo svojej spoločnej pozícii zavádza tieto opatrenia:

- povinnosť orgánov predložiť na žiadosť ktorejkoľvek zainteresovanej strany odôvodnené rozhodnutie o priamo zadanej zákazke na služby vo verejnom záujme. Česká delegácia na zasadnutí Rady pre dopravu, telekomunikácie a energetiku 9. júna 2006 uviedla, že s týmto ustanovením nesúhlasí, a do zápisnice vložila vyhlásenie uvedené v prílohe II,
- povinnosť orgánov v prípade priamo zadanej zákazky na služby vo verejnom záujme na železničnú dopravu zverejniť v priebehu roka od jej zadania určité informácie.

Aj keď Rada návrhy Komisie o poskytovaní informácií podporuje, zavádza niekoľko úprav, aby zlepšila ich použiteľnosť v praxi a obmedzila nepotrebnú byrokraciu:

- orgány musia predložiť súhrnnú správu o svojich zákazkách na služby vo verejnom záujme, nie podrobnú správu, ako navrhovala Komisia,
- orgány musia oznámiť zadanie zákazky na služby vo verejnom záujme aspoň rok vopred v úradnom vestníku. Menej významných zákaziek sa táto povinnosť netýka,
- orgány musia uverejniť opravy, ak sa oznámené informácie o zadaní zákazky na služby vo verejnom záujme zmenia,
- toto oznamovanie vopred sa netýka núdzových opatrení,
- počiatočná lehota, v ktorej musia členské štáty Komisii oznámiť informácie potrebné na to, aby sa dalo určiť, či je priznaná náhrada v súlade s nariadením, sa predlžuje z dvadsiatich pracovných dní navrhovaných Komisiou na tri mesiace.

## 2.6. Prechodný režim

Rada na niekoľkých miestach upravuje prechodný režim navrhnutý Komisiou, aby orgánom a prevádzkovateľom poskytla dostatok času, aby sa mohli prispôsobiť novému legislatívnemu rámcu. Po prvé nariadenie nadobúda účinnosti tri roky po svojom uverejnení. Dvanásť rokov nato sa musia zákazky na služby vo verejnom záujme pre železničnú a cestnú dopravu zadávať v súlade s nariadením. Po druhé Rada nahrádza dve rôzne prechodné obdobia navrhované Komisiou – pre cestnú dopravu a pre železničnú dopravu – jedným prechodným režimom. Vzhľadom na rozšírenie možnosti priameho zadávania zákaziek v železničnej doprave Rada považuje za bezdôvodné, aby mala železničná verejná doprava dlhšie prechodné obdobie než cestná verejná doprava. Po tretie namiesto dvojfázového prechodného obdobia si Rada zvolila postupný prístup, ktorý orgánom umožní, aby do istej miery samy určili, ako sa bude riadiť prechod na nový súbor predpisov pre zadávanie zákaziek. Najneskôr šesť mesiacov po uplynutí prvej polovice prechodného obdobia musia členské štáty predložiť Komisii správu o pokroku. Na základe týchto správ Komisia posúdi, či sú potrebné dodatočné opatrenia, aby sa vyšlo prerušeniu poskytovania verejnej dopravy.

Pokiaľ ide o zákazky uzavreté pred nadobudnutím účinnosti nariadenia, spoločná pozícia ustanovuje prechodný režim, ktorý je v značnej miere v súlade s návrhmi, ktoré predložil Parlament v prvom čítaní. Rada sa usiluje dosiahnuť rovnováhu medzi rešpektovaním zásady *pacta sunt servanda* na jednej strane a úsilím vyhnúť sa dlhodobému uzatvoreniu trhov na strane druhej. Rozlišuje sa medzi:

- zákazkami zadanými na základe spravodlivého verejného obstarávania a zákazkami zadanými na základe iného postupu,
- zákazkami zadanými pred 26. júlom 2000, keď Komisia predložila svoj pôvodný návrh o službách vo verejnom záujme, a zákazkami zadanými neskôr.

Pre tieto štyri kategórie zákaziek navrhuje Rada rôznu úpravu uplynutia ich platnosti. Vo výnimočných prípadoch, ak by malo ukončenie zákazky na služby vo verejnom záujme neprípustné právne alebo ekonomické dôsledky, spoločná pozícia ustanovuje jej pokračovanie až do uplynutia platnosti, ak s tým Komisia súhlasí.

V spoločnej pozícii Rada uvádza, že ustanovenie návrhu Komisie, podľa ktorého, ak prevádzkovatelia nemôžu preukázať, že hodnota služieb verejnej dopravy, za ktoré dostávajú náhradu alebo užívajú výlučné právo v súlade s nariadením, predstavuje najmenej polovicu hodnoty všetkých služieb verejnej dopravy, môžu im orgány v druhej polovici prechodného obdobia zamietnuť účasť na verejnom obstarávaní, ktoré organizujú. K tomuto ustanoveniu Rada dodáva, že orgány nesmú zabrániť prevádzkovateľom, ktorí už prevádzkujú služby, ktoré sa majú stať predmetom verejného obstarávania, aby sa na takomto obstarávaní zúčastnili. Po intenzívnych rokovaníach Rada rozhodla, že nezahrne doložku, ktorá orgánom umožňuje zamietnuť účasť na verejnom obstarávaní prevádzkovateľom, ktorým boli celé zákazky alebo ich časť zadané priamo. Rada nepovažuje takúto recipročnú doložku za vhodnú vzhľadom na judikatúru Súdneho dvora. Súd pre uplatňovanie recipročných doložiek stanovuje prísne podmienky a považuje ich za prípustné len v procese postupnej liberalizácie a len vtedy, keď majú prechodnú platnosť a sú časovo obmedzené.

## 2.7. Iné podstatné otázky

Ďalšími významnými prvkami, ktoré Rada zaviedla v spoločnej pozícii, sú:

- Rada rešpektuje návrh Komisie v tom, že neustanovuje osobitné pravidlá subdodávok pre oblasť vnútrozemskej verejnej dopravy. Rada chce však zlepšiť transparentnosť tým, že do spoločnej pozície vkladá požiadavku, aby sa v súťažných podkladoch a v zákazkách na služby vo verejnom záujme jasne uvádzalo, či sa subdodávky umožňujú. Zákazka musí tiež v súlade s vnútroštátnym právom a právom Spoločenstva určiť podmienky, ktoré sa na subdodávky vzťahujú.

- Komisia navrhla, aby sa celkom zrušilo nariadenie (EHS) č. 1191/69 a nariadenie (EHS) č. 1107/70. Keďže niektoré ustanovenia týchto dvoch nariadení sa stále používajú, spoločná pozícia Rady ustanovuje postupné zrušenie nariadenia (EHS) č. 1191/69 a začlenenie niektorých konkrétnych ustanovení nariadenia (EHS) č. 1107/70 do nového nariadenia o službách vo verejnom záujme.
- Rada prispôsobuje ustanovenie o predkladaní správ Komisie o vývoji v poskytovaní verejnej osobnej dopravy v Európe na základe svojej spoločnej pozície, ktorá vyžaduje najmä posúdenie kvality služieb verejnej osobnej dopravy a dôsledkov priameho zadávania zákaziek.
- Rada na niekoľkých miestach zmenila prílohu k návrhu nariadenia, aby sa zlepšil výpočet povolenej náhrady v prípade priamo zadaných zákaziek, čo uľahčí jeho uplatňovanie v praxi.

#### IV. ZÁVER

V rokoch 2000 a 2002 sa Rade nepodarilo dosiahnuť dohodu o návrhoch Komisie o službách vo verejnom záujme, na základe návrhu Komisie z roku 2005 však dospela k spoločnej pozícii. Komisia vypracovala tento revidovaný návrh po prvom čítaní svojho pôvodného návrhu z roku 2000 v Parlamente s cieľom zjednotiť pozície troch inštitúcií. Keďže spoločná pozícia v podstate revidovaný návrh rešpektuje, Rada ho považuje za dobrý základ pre rozhovory s Parlamentom v druhom čítaní.

## PRÍLOHA I

## VYHLÁSENIE ŠVÉDSKA, KTORÉ SA VLOŽÍ DO ZÁPISNICE ZO ZASADNUTIA RADY 9. JÚNA 2006 A KU KTORÉMU SA PRIPOJILO TALIANSKO

**Vec: bod 9: Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave**

## POLITICKÁ DOHODA

Pri príležitosti dosiahnutia politickej dohody o spoločnej pozícii k nariadeniu o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave chce Švédsko zaujať túto pozíciu:

1. V súlade s dohodou Rady na jej zasadnutí 5. decembra 2005 je hlavným cieľom tohto nariadenia ustanoviť právny rámec pre priznávanie náhrad za zákazky na služby vo verejnom záujme, a nie otvorenie trhu so službami železničnej dopravy. Z tohto dôvodu sa v tomto nariadení ponecháva možnosť priameho zadávania zákaziek na služby železničnej dopravy.
2. Rozhodnutie Rady povoliť aj naďalej priame zadávanie zákaziek na služby železničnej osobnej dopravy nebráni Komisii uplatniť svoje právo iniciatívy a predložiť v budúcnosti návrh na otvorenie domáceho trhu so službami železničnej osobnej dopravy, ktorý zväží Európsky parlament a Rada.
3. Akýkoľvek budúci návrh otvorenia domáceho trhu so službami železničnej osobnej dopravy musí vychádzať z odôvodneného rozhodnutia o tom, či má ísť o prístup k železničnej sieti otvorený pre všetkých prevádzkovateľov alebo o systém verejnej súťaže na zákazky na služby vo verejnom záujme, alebo výlučné práva, alebo o kombináciu oboch.
4. Keďže neexistujú zosúladené právne predpisy o otvorení vnútroštátnych trhov so službami železničnej osobnej dopravy, Švédsko zastáva názor, že členské štáty by si mali ponechať právo uplatňovať recipročné opatrenia, pokiaľ sú tieto opatrenia v súlade s právom Spoločenstva.

## PRÍLOHA II

## VYHLÁSENIE ČESKEJ REPUBLIKY, KTORÉ SA VLOŽÍ DO ZÁPISNICE ZO ZASADNUTIA RADY 9. JÚNA 2006

**Vec: bod 9: Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave**

## POLITICKÁ DOHODA

Česká republika si plne uvedomuje, že jedným z hlavných cieľov návrhu nariadenia o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave je optimálna transparentnosť zadávania zákaziek na služby vo verejnom záujme. Česká republika v tejto súvislosti nemá žiadne výhrady voči tomu, aby musel príslušný orgán na požiadanie informovať každú zainteresovanú stranu o svojom rozhodnutí priamo zadať zákazku na služby vo verejnom záujme a preukázať, že konal v súlade s príslušnými článkami nariadenia, ani voči stanoveniu výšky náhrady v súlade s pravidlami uvedenými v prílohe k nariadeniu. Česká republika však nemôže súhlasiť so súčasným znením článku 7 ods. 4 (dokument 9840/06), pretože podľa nej znižuje právnu istotu všetkých strán zúčastnených na priamom zadávaní zákaziek. Českú republiku znepokojuje najmä to, že poškodená zainteresovaná strana môže napadnúť poskytnuté odôvodnené rozhodnutie, aby si vynútila porovnanie medzi priamo zadanou zákazkou a vlastnou alternatívnou ponukou. V niektorých prípadoch by to mohlo zabrániť priamemu zadaniu zákazky na služby vo verejnom záujme, čo Česká republika považuje za absolútne neprijateľné.

Pre túto výhradu nemôže Česká republika súhlasiť s politickou dohodou Rady na tomto návrhu, a preto sa zdržiava hlasovania.

---

**SPOLOČNÁ POZÍCIA (ES) č. 3/2007****prijatá Radou 11. decembra 2006****na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. .../2007 z ... o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002****(Text s významom pre EHP)**

(2007/C 70 E/02)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie,

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

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 251 zmluvy <sup>(2)</sup>,

keďže:

- (1) Zavedením spoločných pravidiel ochrany civilného letectva by sa malo predchádzať činom protiprávneho zasahovania voči civilnému lietadlu, aby sa tak ochránili osoby a tovar v rámci Európskej únie. Tento cieľ by sa mal dosiahnuť stanovením spoločných pravidiel a spoločných základných štandardov bezpečnostnej ochrany letectva, ako aj mechanizmov na monitorovanie ich dodržiavania.
- (2) Vo všeobecnom záujme bezpečnostnej ochrany civilného letectva je žiaduce poskytnúť základ pre spoločný výklad prílohy 17 k Chicagskému dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve zo 7. decembra 1944.
- (3) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 zo 16. decembra 2002 o ustanovení spoločných pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva <sup>(3)</sup> sa prijalo ako dôsledok udalostí z 11. septembra 2001 v USA.
- (4) Obsah nariadenia (ES) č. 2320/2002 by sa mal zrevidovať na základe získaných skúseností, a samotné nariadenie by sa malo zrušiť a nahradiť týmto nariadením, aby sa zjednodušili, zosúlادili a sprehľadnili existujúce pravidlá a zlepšila úroveň bezpečnostnej ochrany.

(5) Vzhľadom na potrebu pružnosti pri prijímaní opatrení bezpečnostnej ochrany a postupov s cieľom splniť vyvíjajúce sa posudzovanie rizík a umožniť zavedenie nových technológií by malo toto nariadenie stanoviť základné zásady toho, čo je potrebné vykonať, aby sa zabezpečila ochrana civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania bez zaoberania sa technickými podrobnosťami a podrobným postupom uskutočňovania týchto zásad.

(6) Toto nariadenie by sa malo vzťahovať na letiská, ktoré slúžia civilnému letectvu a ktoré sa nachádzajú na území členského štátu, na prevádzkovateľov poskytujúcich služby na takýchto letiskách a na subjekty, ktoré poskytujú tovar a/alebo služby takýmto letiskám alebo prostredníctvom nich.

(7) Bez toho, aby bol dotknutý Dohovor o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla, Tokio 1963, Dohovor o potlačení protiprávneho zmocnenia sa lietadiel, Haag 1970 a Dohovor o potlačení protiprávnych činov ohrozujúcich bezpečnosť civilného letectva, Montreal 1971, by toto nariadenie malo zahŕňať aj opatrenia bezpečnostnej ochrany, ktoré sa uplatňujú na palube lietadla leteckých dopravcov Spoločenstva alebo počas letu.

(8) Každý členský štát sa môže rozhodnúť, či v lietadlách registrovaných v tomto členskom štáte a v lietadlách leteckých dopravcov, ktorým tento členský štát udelil licenciu, nasadí počas letu príslušníkov bezpečnostnej ochrany.

(9) Rôzne typy civilného letectva nemusia predstavovať rovnakú úroveň ohrozenia. Pri stanovení spoločných základných štandardov bezpečnostnej ochrany letectva by sa mala zohľadniť veľkosť lietadla, povaha činnosti a/alebo frekvencia činností na letiskách s cieľom povoliť udelenie výnimiek.

(10) Členským štátom by sa tiež malo umožniť, aby na základe posudzovania rizika uplatňovali prísnejšie opatrenia ako tie, ktoré sú ustanovené v tomto nariadení.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 185, 8.8.2006, s. 17.

<sup>(2)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu z 15. júna 2006 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku), spoločná pozícia Rady z 11. decembra 2006 a pozícia Európskeho parlamentu z ... (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 355, 30.12.2002, s. 1. Nariadenie zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 849/2004 (Ú. v. EÚ L 158, 30.4.2004, s. 1).

- (11) Tretie krajiny môžu vyžadovať uplatňovanie opatrení, ktoré sa odlišujú od opatrení stanovených v tomto nariadení, na lety z letiska členského štátu do tejto tretej krajiny alebo cez jej vzdušný priestor. Bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek dvojstranné dohody, ktorých je Spoločenstvo zmluvnou stranou, Komisia by mala mať možnosť preskúmať opatrenia, ktoré vyžaduje tretia krajina.
- (12) Aj keď v jednom členskom štáte môžu byť dva alebo viaceré orgány, ktoré sú zapojené do bezpečnostnej ochrany letectva, každý členský štát by mal určiť jeden orgán zodpovedný za koordináciu a monitorovanie vykonávania spoločných základných štandardov bezpečnostnej ochrany letectva.
- (13) S cieľom vymedziť zodpovednosti za vykonávanie spoločných základných štandardov bezpečnostnej ochrany letectva a opísať, ktoré opatrenia vyžadujú na tento účel prevádzkovateľa a iné subjekty, by mal každý členský štát vypracovať národný program bezpečnostnej ochrany civilného letectva. Každý prevádzkovateľ letiska, letecký dopravca a subjekt vykonávajúci štandardy v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva by mal okrem toho vypracovať, uplatňovať a zachovávať program bezpečnostnej ochrany na účely dodržiavania ustanovení tohto nariadenia a platného národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva.
- (14) Na monitorovanie súladu s týmto nariadením a s národným programom bezpečnostnej ochrany civilného letectva každý členský štát vypracuje a zabezpečí realizáciu národného programu, aby skontroloval kvalitu bezpečnostnej ochrany civilného letectva.
- (15) Komisia by mala uskutočňovať inšpekcie, vrátane neohlásených inšpekcií, s cieľom monitorovať uplatňovanie tohto nariadenia členskými štátmi a taktiež poskytnúť odporúčania na zlepšenie bezpečnostnej ochrany civilného letectva.
- (16) Vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú spoločné opatrenia a postupy na vykonávanie spoločných základných štandardov bezpečnostnej ochrany letectva a ktoré obsahujú citlivé informácie o bezpečnostnej ochrane, ako aj správy z inšpekcií Komisie a odpovede príslušných orgánov by sa mali považovať za „utajované skutočnosti EÚ“ v zmysle rozhodnutia Komisie 2001/844/ES, ESUO, Euratom z 29. novembra 2001, ktorým sa mení a dopĺňa jej Rokovací Poriadok<sup>(1)</sup>. Tieto informácie by sa nemali uverejňovať; mali by byť dostupné iba pre prevádzkovateľov a subjekty s oprávneným záujmom.
- (17) Opatrenia potrebné na vykonanie tohto nariadenia 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>(2)</sup>.
- (18) Komisia by mala byť predovšetkým splnomocnená na stanovenie podmienok, za ktorých sa majú prijať opatrenia uvedené v článku 4 ods. 3 a článku 9 ods. 2. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tohto nariadenia alebo doň doplniť nové nepodstatné prvky, mali by byť prijaté v súlade s regulačným postupom s kontrolou, stanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (19) Pri plnení cieľa „jednorazovej bezpečnostnej kontroly“ pre všetky lety v rámci Európskej únie by sa mal dosiahnuť pokrok.
- (20) Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie pravidiel bezpečnosti letectva vrátane pravidiel, ktoré sa týkajú prepravy nebezpečného tovaru.
- (21) Členské štáty by mali určiť sankcie uplatniteľné za porušenie ustanovení tohto nariadenia. Ustanovené sankcie, ktoré môžu zahŕňať sankcie občianskej alebo správnej povahy, by mali byť účinné, primerané a odradzujúce.
- (22) Ministerským vyhlásením o letisku Gibraltár, ktoré vzišlo z prvého stretnutia ministrov fóra pre dialóg o Gibraltári, ktoré sa konalo 18. septembra 2006 v Córdobe, sa nahradí spoločné vyhlásenie o letisku Gibraltár z 2. decembra 1987 z Londýna, pričom splnenie všetkých jeho požiadaviek sa bude považovať za splnenie požiadaviek vyhlásenia z roku 1987.
- (23) Keďže ciele tohto nariadenia, a to ochrana civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania a stanovenie základu pre spoločný výklad prílohy 17 k Chicagskému dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, ale z dôvodu jeho rozsahu a dôsledkov ich možno 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 toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Ciele

(1) Ú. v. ES L 317, 3.12.2001, s. 1. Rozhodnutie zmenené a doplnené rozhodnutím 2006/548/ES, Euratom (Ú. v. EÚ L 215, 5.8.2006, s. 38).

(2) 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).

1. Toto nariadenie ustanovuje spoločné pravidlá ochrany civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania.

Ustanovuje tiež základ pre spoločný výklad prílohy 17 k Chicagskému dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve.

2. Prostriedkami na dosiahnutie cieľov stanovených v odseku 1 sú:

- a) stanovenie spoločných pravidiel a spoločných základných štandardov bezpečnostnej ochrany letectva;
- b) mechanizmy na monitorovanie súladu.

## Článok 2

### Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na:

- a) všetky letiská alebo časti letísk, ktoré sa nachádzajú na území členského štátu a ktoré sa nevyužívajú výlučne na vojenské účely;
- b) všetkých prevádzkovateľov vrátane leteckých dopravcov, ktorí poskytujú služby na letiskách uvedených v písmene a);
- c) všetky subjekty, ktoré uplatňujú štandardy bezpečnostnej ochrany letectva a ktoré vykonávajú činnosť z vnútorných alebo vonkajších priestorov letísk a poskytujú tovar a/alebo služby letiskám uvedeným v písmene a) alebo prostredníctvom týchto letísk.

2. Uplatňovanie tohto nariadenia na letisko v Gibraltári sa vykladá v tom zmysle, že ním nie sú dotknuté právne pozície Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva v súvislosti so sporom o zvrchovanosť nad územím, na ktorom sa toto letisko nachádza.

## Článok 3

### Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia:

1. „civilné letectvo“ je akákoľvek letecká prevádzka, ktorú uskutočňuje civilné lietadlo, okrem prevádzky, ktorú uskutočňuje štátne lietadlo uvedené v článku 3 Chicagského dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve;
2. „bezpečnostná ochrana letectva“ je kombinácia opatrení a ľudských a materiálnych zdrojov určených na ochranu civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania;
3. „prevádzkovateľ“ je osoba, organizácia alebo podnik zapojený do prevádzky leteckej dopravy, alebo ktorý prejaví úmysel zapojiť sa do prevádzky leteckej dopravy;
4. „letecký dopravca“ je letecký dopravný podnik s platnou prevádzkovou licenciou alebo jej ekvivalentom;
5. „letecký dopravca Spoločenstva“ je letecký dopravca s platnou prevádzkovou licenciou udelenou členskými štátmi v súlade s nariadením Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov<sup>(1)</sup>;

6. „subjekt“ je iná osoba, organizácia alebo podnik ako prevádzkovateľ;
7. „zakázané predmety“ sú zbrane, výbušniny alebo iné nebezpečné zariadenia, predmety alebo látky, ktoré sa môžu použiť na spáchanie činu protiprávneho zasahovania;
8. „detekčná kontrola“ je použitie technických alebo iných prostriedkov určených na identifikáciu a/alebo odhalenie zakázaných predmetov;
9. „bezpečnostná kontrola“ je uplatňovanie prostriedkov, ktorými sa môže zabrániť vneseniu zakázaných predmetov;
10. „kontrola vstupu“ je uplatňovanie prostriedkov, ktorými sa môže zabrániť vstupu neoprávnených osôb alebo neoprávnených vozidiel, alebo oboch;
11. „letová časť letiska“ je pohybový priestor letiska, príslušné územie a budovy alebo ich časti, do ktorých je obmedzený vstup;
12. „verejná časť letiska“ sú tie časti letiska, príslušné územie a budovy alebo ich časti, ktoré nie sú letovou časťou letiska;
13. „vyhradený bezpečnostný priestor“ je priestor letovej časti letiska, kde sa okrem obmedzeného vstupu uplatňujú aj iné štandardy bezpečnostnej ochrany letectva;
14. „demarkačný priestor“ je priestor, ktorý je pomocou kontroly vstupu oddelený od vyhradených bezpečnostných priestorov alebo, ak samotný demarkačný priestor je vyhradeným bezpečnostným priestorom, od iných vyhradených bezpečnostných priestorov letiska;
15. „previerka osoby“ je zaznamenané overenie totožnosti osoby vrátane akejkolvek trestnej minulosti ako súčasť posúdenia vhodnosti osoby pre nesprievádzaný vstup do vyhradených bezpečnostných priestorov;
16. „transferoví cestujúci, batožina, náklad alebo poštové zásielky“ sú cestujúci, batožina, náklad alebo poštové zásielky, ktorí odlietajú iným lietadlom, než ktorým prileteli;
17. „tranzitní cestujúci, batožina, náklad alebo poštové zásielky“ sú cestujúci, batožina, náklad alebo poštové zásielky, ktorí odlietajú tým istým lietadlom, ktorým prileteli;
18. „potenciálne nebezpečný cestujúci“ je cestujúci, ktorý je vyhostenou osobou, osobou považovanou za neprípustnú z imigračných dôvodov alebo osobou v zákonnej väzbe;
19. „príručná batožina“ je batožina určená na prepravu na palube lietadla;
20. „podaná batožina“ je batožina určená na prepravu v nákladnom priestore lietadla;
21. „sprievádzaná podaná batožina“ je batožina prepravovaná v nákladnom priestore lietadla, ktorú na let zapísal cestujúci, ktorý cestuje rovnakým letom;

(<sup>1</sup>) Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 1.



22. „poštové zásielky leteckého dopravcu“ sú poštové zásielky, ktoré pochádzajú od leteckého dopravcu a sú preňho určené;
23. „materiály leteckého dopravcu“ sú materiály, ktoré pochádzajú od leteckého dopravcu alebo sú preňho určené, alebo ich letecký dopravca používa;
24. „poštové zásielky“ sú zásielky korešpondencie a iných predmetov ako poštových zásielok leteckého dopravcu, ktoré podali poštové služby a ktoré sú určené na doručenie poštovým službám v súlade s predpismi Svetovej poštovej únie;
25. „náklad“ je akýkoľvek majetok určený na prepravu lietadlom iný ako batožina, poštové zásielky, poštové zásielky leteckého dopravcu, materiály leteckého dopravcu a dodávky potrebné počas letu;
26. „oprávnený zástupca“ je letecký dopravca, zástupca, dopravca nákladu alebo iný subjekt, ktorý zabezpečuje bezpečnostné kontroly, pokiaľ ide o náklad a poštové zásielky;
27. „známy odosielateľ“ je odosielateľ, od ktorého pochádza náklad alebo poštové zásielky určené na prepravu na jeho vlastné náklady a ktorého postupy sú v súlade so spoločnými pravidlami a štandardami bezpečnostnej ochrany dostatočnými na umožnenie prepravy tohto nákladu alebo poštových zásielok v akomkoľvek lietadle;
28. „známy odosielateľ pre nákladné lietadlo“ je odosielateľ, od ktorého pochádza náklad alebo poštové zásielky určené na prepravu na jeho vlastné náklady a ktorého postupy sú v súlade so spoločnými pravidlami a štandardami bezpečnostnej ochrany dostatočnými na umožnenie prepravy tohto nákladu nákladným lietadlom alebo poštových zásielok poštovým lietadlom;
29. „bezpečnostná kontrola lietadla“ je kontrola tých vnútorných priestorov lietadla, do ktorých mohli mať cestujúci prístup, a kontrola nákladného priestoru lietadla s cieľom odhaliť zakázané predmety a protiprávne zasahovania voči lietadlu;
30. „bezpečnostná prehliadka lietadla“ je kontrola vnútorných a prístupných vonkajších priestorov lietadla s cieľom odhaliť zakázané predmety a protiprávne zasahovania voči lietadlu;
31. „príslušník bezpečnostnej ochrany počas letu“ je osoba, ktorú zamestnáva štát, aby cestovala na palube lietadla leteckého dopravcu, ktorému tento členský štát udelil licenciu s cieľom ochrániť lietadlo a jeho cestujúcich pred činmi protiprávneho zasahovania.

#### Článok 4

### Spoločné základné štandardy

1. Spoločné základné štandardy ochrany civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania sú stanovené v prílohe.

2. Podrobné opatrenia na vykonávanie spoločných základných štandardov uvedených v odseku 1 sa stanovujú v súlade s postupom uvedeným v článku 15 ods. 2.

Tieto opatrenia sa týkajú najmä:

- metód detekčnej kontroly, kontroly vstupu a iných bezpečnostných kontrol;
- metód vykonávania bezpečnostných kontrol lietadla a bezpečnostných prehliadok lietadla;
- zakázaných predmetov;
- výkonnostných kritérií a schvaľovacích testov pre zariadenia;
- prijímania zamestnancov a požiadaviek na školenie a výcvik;
- definície kritických častí vyhradených bezpečnostných priestorov;
- povinností oprávnených zástupcov, známych odosielateľov a známych odosielateľov pre nákladné lietadlá a postupov na ich hodnotenie;
- kategórií osôb, tovaru a lietadla, ktoré z objektívnych príčin podliehajú zvláštnym bezpečnostným postupom alebo sú oslobodené od detekčnej kontroly, kontroly vstupu alebo iných bezpečnostných kontrol.

3. Zmenou a doplnením tohto nariadenia prostredníctvom rozhodnutia prijatého v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 15 ods. 3 Komisia stanoví kritériá s cieľom umožniť členským štátom výnimku zo spoločných základných štandardov uvedených v odseku 1 a prijať alternatívne opatrenia bezpečnostnej ochrany, ktoré poskytnú primeraný stupeň ochrany vzhľadom na posúdenie miestneho rizika. Takéto alternatívne opatrenia sa odôvodnia vzhľadom na veľkosť lietadla alebo vzhľadom na povahu, rozsah alebo frekvenciu prevádzky alebo iných príslušných činností.

Z dôvodu naliehavosti môže Komisia použiť postup pre naliehavé prípady uvedený v článku 15 ods. 4.

Členské štáty oznámia tieto opatrenia Komisii.

4. Členské štáty zabezpečia, aby sa na ich území uplatňovali spoločné základné štandardy uvedené v odseku 1. Ak má členský štát dôvod domnievať sa, že úroveň bezpečnostnej ochrany letectva sa ohrozila porušením bezpečnostnej ochrany, zabezpečí náležitú a rýchlu nápravu tohto porušenia a pokračovanie bezpečnostnej ochrany civilného letectva.

#### Článok 5

### Prísnejšie opatrenia uplatňované členskými štátmi

1. Členské štáty môžu uplatniť prísnejšie opatrenia ako spoločné základné štandardy uvedené v článku 4. Konajú tak na základe posúdenia rizika a v súlade s právom Spoločenstva. Opatrenia sú relevantné, objektívne, nediskriminujúce a úmerné riziku, pre ktoré sú určené.

2. Členské štáty takéto opatrenia oznámia Komisii čo najskôr po ich uplatnení. Po prijatí takejto informácie ju Komisia odovzdá všetkým ostatným členským štátom.

3. Členské štáty takéto opatrenia Komisii nemusia oznámiť, ak sa obmedzujú na stanovený let so špecifickým dátumom.

#### Článok 6

### Opatrenia bezpečnostnej ochrany, ktoré požadujú tretie krajiny

1. Bez toho, aby boli dotknuté dvojstranné dohody, ktorých zúčastnenou stranou je Spoločenstvo, členský štát oznámi Komisii opatrenia bezpečnostnej ochrany požadované treťou krajinou, ak sa odlišujú od spoločných základných štandardov uvedených v článku 4, vzhľadom na lety z letiska členského štátu do tejto tretej krajiny alebo cez jej vzdušný priestor.

2. Komisia na žiadosť dotknutého členského štátu alebo z vlastného podnetu preskúma uplatňovanie akýchkoľvek opatrení, ktoré sa jej oznámia podľa odseku 1, a môže v súlade s postupom uvedeným v článku 15 ods. 2 vypracovať vhodnú odpoveď pre dotknutú tretiu krajinu.

3. Odseky 1 a 2 sa neuplatňujú ak:

- a) dotknutý členský štát uplatňuje dotknuté opatrenia v súlade s článkom 5 alebo
- b) požiadavka tretej krajiny je obmedzená na stanovený let so špecifickým dátumom.

#### Článok 7

### Príslušný orgán

Ak sú v jednom členskom štáte dva alebo viaceré orgány, ktoré sú zapojené do bezpečnostnej ochrany civilného letectva, tento členský štát určí jeden orgán (ďalej len „príslušný orgán“) zodpovedný za koordináciu a monitorovanie vykonávania spoločných základných štandardov uvedených v článku 4.

#### Článok 8

### Národný program bezpečnostnej ochrany civilného letectva

1. Každý členský štát vypracuje, uplatňuje a zachováva národný program bezpečnostnej ochrany civilného letectva.

Tento program definuje zodpovednosti za vykonávanie spoločných základných štandardov uvedených v článku 4 a opisuje opatrenia, ktoré na tento účel požadujú prevádzkovatelia a subjekty.

2. Príslušný orgán písomne sprístupní vhodné časti svojho národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva na základe zásady „vedieť len to potrebné“ prevádzkovateľom a subjektom, ktorí majú podľa neho oprávnený záujem.

#### Článok 9

### Národný program kontroly kvality

1. Každý členský štát vypracuje, uplatňuje a zachováva národný program kontroly kvality.

Tento program umožní členskému štátu kontrolovať kvalitu bezpečnostnej ochrany civilného letectva s cieľom monitorovať súlad s týmto nariadením a jeho národným programom bezpečnostnej ochrany civilného letectva.

2. Špecifikácie národného programu kontroly kvality sa prijímú v podobe zmeny a doplnenia tohto nariadenia prostredníctvom doplnenej prílohy v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 15 ods. 3.

Z dôvodu naliehavosti môže Komisia použiť postup pre naliehavé prípady uvedený v článku 15 ods. 4.

Program umožní rýchle odhaľovanie a nápravu nedostatkov. Taktiež ustanovuje, že všetky letiská, prevádzkovatelia a subjekty, ktoré sú zodpovedné za vykonávanie štandardov bezpečnostnej ochrany letectva a ktoré sa nachádzajú na území dotknutého členského štátu, sú pravidelne monitorované alebo sú pod dozorom príslušného orgánu.

#### Článok 10

### Program bezpečnostnej ochrany letiska

1. Každý prevádzkovateľ letiska vypracuje, uplatňuje a zachováva program bezpečnostnej ochrany letiska.

Tento program opisuje metódy a postupy, ktoré prevádzkovateľ letiska dodržiava na účely súladu s týmto nariadením a národným programom bezpečnostnej ochrany civilného letectva členského štátu, v ktorom sa letisko nachádza.

Program taktiež zahŕňa ustanovenia o vnútornej kontrole kvality, ktoré opisujú, ako prevádzkovateľ letiska monitoruje súlad s týmito metódami a postupmi.

2. Program bezpečnostnej ochrany letiska sa predkladá príslušnému orgánu, ktorý môže v prípade potreby podniknúť ďalšie kroky.

## Článok 11

**Program bezpečnostnej ochrany leteckého dopravníka**

1. Každý letecký dopravca vypracuje, uplatňuje a zachováva program bezpečnostnej ochrany leteckého dopravníka.

Tento program opisuje metódy a postupy, ktoré letecký dopravca dodržiava na účely súladu s týmto nariadením a národným programom bezpečnostnej ochrany civilného letectva členského štátu, z ktorého poskytuje svoje služby.

Program taktiež zahŕňa ustanovenia o vnútornej kontrole kvality, ktoré opisujú, ako letecký dopravca monitoruje súlad s týmito metódami a postupmi.

2. Program bezpečnostnej ochrany leteckých dopravcov sa na žiadosť predloží príslušnému orgánu, ktorý môže v prípade potreby podniknúť ďalšie kroky.

3. Ak príslušný orgán členského štátu, ktorý udeľuje prevádzkovú licenciu, potvrdil program bezpečnostnej ochrany leteckého dopravníka Spoločenstva, všetky členské štáty uznajú, že tento letecký dopravca splnil požiadavky uvedené v odseku 1. Nie je tým dotknuté právo členského štátu žiadať od akéhokoľvek leteckého dopravníka podrobné informácie o tom, ako vykonáva:

- a) opatrenia bezpečnostnej ochrany uplatňované týmto členským štátom podľa článku a/alebo
- b) miestne postupy uplatniteľné na letiskách, na ktorých vykonáva svoju činnosť.

## Článok 12

**Program bezpečnostnej ochrany subjektu**

1. Každý subjekt, od ktorého národný program bezpečnostnej ochrany civilného letectva uvedený v článku 8 vyžaduje uplatňovanie štandardov bezpečnostnej ochrany letectva, vypracuje, uplatňuje a zachováva program bezpečnostnej ochrany subjektu.

Tento program opisuje metódy a postupy, ktoré subjekt dodržiava na účely súladu s národným programom bezpečnostnej ochrany civilného letectva členského štátu s ohľadom na jeho činnosť v tomto členskom štáte.

Program taktiež zahŕňa ustanovenia o vnútornej kontrole kvality, ktoré opisujú, ako subjekt monitoruje súlad s týmito metódami a postupmi.

2. Program sa na žiadosť predloží oprávnenému orgánu dotknutého členského štátu, ktorý môže v prípade potreby podniknúť ďalšie kroky.

## Článok 13

**Inšpekcie Komisie**

1. Komisia v spolupráci s príslušným orgánom dotknutého členského štátu vykonáva inšpekcie – vrátane inšpekcií letísk, prevádzkovateľov a subjektov uplatňujúcich štandardy bezpečnostnej ochrany letectva – s cieľom monitorovať uplatňovanie tohto nariadenia členskými štátmi a v prípade potreby poskytnúť odporúčania na zlepšenie bezpečnostnej ochrany letectva. Príslušný orgán na tento účel písomne oznámi Komisii všetky letiská na svojom území, ktoré poskytujú civilné letecké služby, iné ako letiská, na ktoré sa vzťahuje článok 4 ods. 3.

Postupy na vykonávanie inšpekcií Komisie sa prijímajú v súlade s postupom uvedeným v článku 15 ods. 2.

2. Inšpekcie Komisie týkajúce sa letísk, prevádzkovateľov a subjektov uplatňujúcich štandardy bezpečnostnej ochrany letectva sú neohlásené. Komisia včas pred inšpekciou o nej informuje dotknutý členský štát.

3. Každá správa z inšpekcie Komisie sa oznámi príslušnému orgánu dotknutého členského štátu, ktorý vo svojej odpovedi stanoví opatrenia prijaté na odstránenie akýchkoľvek zistených nedostatkov.

Správa spolu s odpoveďou príslušného orgánu sa následne oznámia príslušnému orgánu ostatných členských štátov.

## Článok 14

**Šírenie informácií**

Tieto dokumenty sa považujú za „utajované dokumenty EÚ“ na účely rozhodnutia 2001/844/ES, ESUO, Euratom a nesmú sa zverejniť:

- a) opatrenia a postupy, ako sa uvádza v článku 4 ods. 2, článku 4 ods. 3, článku 5 ods. 1 a článku 6 ods. 1, ak obsahujú citlivé informácie o bezpečnostnej ochrane;
- b) správy z inšpekcií Komisie a odpovede príslušných orgánov, ako sa uvádza v článku 13 ods. 3.

## Článok 15

**Postup výboru**

1. Komisii pomáha výbor.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je jeden mesiac.

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.

4. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1, 2 a 6 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

#### Článok 16

##### Sankcie

Členské štáty stanovujú pravidlá týkajúce sa sankcií uplatniteľných v prípade porušenia ustanovení tohto nariadenia a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Ustanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odradzujúce.

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

V Bruseli,

Za Európsky parlament  
predseda

...

#### Článok 17

##### Zrušenie

Nariadenie (ES) č. 2320/2002 sa týmto zrušuje.

#### Článok 18

##### Nadobudnutie účinnosti

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

Uplatňuje sa od ... (\*) s výnimkou článku 4 ods. 2, článku 4 ods. 3, článku 9 ods. 2, článku 13 ods. 1 a článku 15, ktoré sa uplatňujú odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

Za Radu  
predseda

...

---

(\*) Dva roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

## PRÍLOHA

## SPOLOČNÉ ZÁKLADNÉ ŠTANDARDY (ČLÁNOK 4)

## 1. BEZPEČNOSTNÁ OCHRANA LETISKA

## 1.1. Požiadavky na projektovanie letiska

1. Pri projektovaní a výstavbe nových letiskových zariadení alebo zmene už existujúcich letiskových zariadení sa musia zohľadniť požiadavky na vykonávanie spoločných základných štandardov stanovených v prílohe a ich vykonávacie akty.
2. Na letiskách sa zriadia tieto priestory:
  - a) verejná časť letiska;
  - b) letová časť letiska;
  - c) vyhradené bezpečnostné priestory a
  - d) kritické časti vyhradených bezpečnostných priestorov.

## 1.2. Kontrola vstupu

1. Vstup do letovej časti letiska musí byť vyhradený, aby sa zabránilo vstupu neoprávnených osôb a vozidiel do týchto priestorov.
2. Vstup do vyhradených bezpečnostných priestorov sa kontroluje, aby sa zabránilo vstupu neoprávnených osôb a vozidiel do týchto priestorov.
3. Vstup do letovej časti letiska a vyhradených bezpečnostných priestorov sa môže osobám alebo vozidlám umožniť iba vtedy, ak spĺňajú požadované podmienky bezpečnostnej ochrany.
4. Osoby, vrátane členov letovej posádky, musia úspešne prejsť previerkou osoby skôr, ako sa im vystaví identifikačný preukaz posádky alebo letisková identifikačná karta, ktorá ich oprávňuje na nesprevádzaný vstup do vyhradených bezpečnostných priestorov.

## 1.3. Detekčná kontrola osôb iných, ako sú cestujúci, a prinášaných predmetov

1. Osoby iné, ako sú cestujúci, a predmety, ktoré prinášajú, sa podrobujú nepretržitej náhodnej detekčnej kontrole pri vstupe do vyhradených bezpečnostných priestorov, aby sa zabránilo vneseniu zakázaných predmetov do týchto priestorov.
2. Všetky osoby iné, ako sú cestujúci, a predmety, ktoré prinášajú, sa podrobujú detekčnej kontrole pri vstupe do kritických častí vyhradených bezpečnostných priestorov, aby sa zabránilo vneseniu zakázaných predmetov do týchto priestorov.

## 1.4. Kontrola vozidiel

Vozidlá vstupujúce do vyhradených bezpečnostných priestorov sa kontrolujú, aby sa zabránilo vneseniu zakázaných predmetov do týchto priestorov.

## 1.5. Dohľad, hliadky a iné fyzické kontroly

Na letiskách a v prípade potreby v príľahlých verejných priestoroch sa vykonáva dohľad, hliadky a iné fyzické kontroly s cieľom spozorovať podozrivé správanie osôb, určiť slabé miesta, ktoré by sa mohli využiť na vykonanie činu protiprávneho zasahovania, a odradiť osoby od spáchania takýchto činov.

## 2. DEMARKAČNÉ PRIESTORY LETÍSK

Lietadlo parkované v demarkačných priestoroch letísk, na ktoré sa vzťahujú alternatívne opatrenia uvedené v článku 4 ods. 3, sa oddelí od lietadla, na ktoré sa plne uplatňujú spoločné základné štandardy, aby sa zabezpečilo, že štandardy bezpečnostnej ochrany uplatňované na druhé lietadlo, cestujúcich, batožinu, náklad a poštové zásielky nebudú neskôr ohrozené.

### 3. BEZPEČNOSTNÁ OCHRANA LIETADLA

1. Lietadlo sa pred odletom podrobí bezpečnostnej kontrole alebo bezpečnostnej prehliadke, aby sa zabezpečilo, že sa na palube lietadla nenachádzajú žiadne zakázané predmety. Lietadlo v tranzite môže podliehať iným primeraným opatreniam.
2. Každé lietadlo je chránené pred neoprávneným zasahovaním.

### 4. CESTUJÚCI A PRÍRUČNÁ BATOŽINA

#### 4.1. Detekčná kontrola cestujúcich a príručnej batožiny

1. Všetci cestujúci, ktorí sú na začiatku letu, transferoví a tranzitní cestujúci a ich príručná batožina sa podrobia detekčnej kontrole, aby sa zabránilo vneseniu zakázaných predmetov do vyhradených bezpečnostných priestorov a na palubu lietadla.
2. Transferoví cestujúci a ich príručná batožina môžu byť oslobodení od detekčnej kontroly, ak:
  - a) prichádzajú z členského štátu, v prípade, že Komisia alebo tento členský štát neposkytli informácie o tom, že títo cestujúci a ich príručná batožina sa nepovažujú za cestujúcich, ktorí sa podrobili detekčnej kontrole podľa spoločných základných štandardov; alebo
  - b) prichádzajú z tretej krajiny, v ktorej sa uplatňované štandardy bezpečnostnej ochrany považujú za rovnocenné štandardom v súlade s postupom uvedeným v článku 15 ods. 2.
3. Tranzitní cestujúci a ich príručná batožina môžu byť oslobodení od detekčnej kontroly, ak:
  - a) zostanú na palube lietadla alebo
  - b) sa nezmiešajú s detekčne skontrolovanými odlietavajúcimi cestujúcimi inými ako tými, ktorí nastupujú na palubu toho istého lietadla, alebo
  - c) prilietajú z členského štátu, v prípade, že Komisia alebo tento členský štát neposkytli informácie o tom, že títo cestujúci a ich príručná batožina sa nepovažujú za cestujúcich a batožinu, ktorí sa podrobili detekčnej kontrole podľa spoločných základných štandardov, alebo
  - d) prilietajú z tretej krajiny, v ktorej sa uplatňované štandardy bezpečnostnej ochrany považujú za rovnocenné spoločným základným štandardom v súlade s postupom uvedeným v článku 15 ods. 2.

#### 4.2. Ochrana cestujúcich a príručnej batožiny

1. Cestujúci a ich príručná batožina sú chránení pred neoprávneným zasahovaním od bodu detekčnej kontroly do odletu lietadla, ktorým cestujú.
2. Detekčne skontrolovaní odlietavajúci cestujúci sa nesmú zmiešať s prilietavajúcimi cestujúcimi, s výnimkou ak:
  - a) cestujúci prichádzajú z členského štátu, za predpokladu, že Komisia alebo tento členský štát neposkytli informácie o tom, že títo cestujúci a ich príručná batožina sa nepovažujú za cestujúcich, ktorí sa podrobili detekčnej kontrole podľa spoločných základných štandardov, alebo
  - b) cestujúci prichádzajú z tretej krajiny, v ktorej sa uplatňované štandardy bezpečnostnej ochrany považujú za rovnocenné spoločným základným štandardom v súlade s postupom uvedeným v článku 15 ods. 2.

#### 4.3. Potenciálne nebezpeční cestujúci

Pred odletom lietadla sa potenciálne nebezpeční cestujúci podrobia zodpovedajúcim opatreniam bezpečnostnej ochrany.

### 5. PODANÁ BATOŽINA

#### 5.1. Detekčná kontrola podanej batožiny

1. Všetka podaná batožina musí byť podrobená detekčnej kontrole skôr, ako sa naloží do lietadla, aby sa zabránilo vneseniu zakázaných predmetov do vyhradených bezpečnostných priestorov a na palubu lietadla.
2. Transferová podaná batožina môže byť oslobodená od detekčnej kontroly, ak:
  - a) prichádza z členského štátu, v prípade, že Komisia alebo tento členský štát neposkytli informácie o tom, že táto podaná batožina sa nepovažuje za batožinu, ktorá sa podrobila detekčnej kontrole podľa základných spoločných štandardov, alebo
  - b) prichádza z tretej krajiny, ktorej uplatňované štandardy bezpečnostnej ochrany sa považujú za rovnocenné spoločným základným štandardom v súlade s postupom uvedeným v článku 15 ods. 2.
3. Tranzitná podaná batožina môže byť oslobodená od detekčnej kontroly, ak zostáva na palube lietadla.

## 5.2. Ochrana podanej batožiny

Podaná batožina, ktorá sa má letecky prepraviť, musí byť chránená pred neoprávneným zasahovaním od bodu detekčnej kontroly alebo prevzatia leteckým dopravcom, podľa toho, čo nastane skôr, až do odletu lietadla, ktorým bude prepravená.

## 5.3. Zhoda batožiny

1. Každá podaná batožina musí byť identifikovaná ako sprevádzaná alebo nesprevádzaná.
2. Nesprevádzaná podaná batožina sa nesmie prepraviť s výnimkou tých prípadov, ak bola batožina od cestujúceho oddelená z dôvodov, ktoré nemohol ovplyvniť, alebo sa batožina podrobila dodatočným bezpečnostným kontrolám.

## 6. NÁKLAD A POŠTOVÉ ZÁSIELKY

### 6.1. Bezpečnostné kontroly nákladu a poštových zásielok

1. Všetok náklad a poštové zásielky sa pred naložením do lietadla musia podrobiť bezpečnostným kontrolám. Letecký dopravca nesmie prijať náklad alebo poštové zásielky na leteckú prepravu, ak takéto kontroly neuskutočnil on sám alebo ak ich uskutočnenie nepotvrdil a za ne nezodpovedá oprávnený zástupca, známy odosielateľ alebo známy odosielateľ pre nákladné lietadlo.
2. Transferový náklad a transferové poštové zásielky môžu podliehať alternatívnym bezpečnostným kontrolám, ako sa to podrobne uvádza vo vykonávacom akte.
3. Tranzitný náklad a tranzitné poštové zásielky môžu byť oslobodené od bezpečnostných kontrol, ak zostávajú na palube lietadla.

### 6.2. Ochrana nákladu a poštových zásielok

1. Náklad a poštové zásielky prepravované lietadlom musia byť chránené pred neoprávneným zasahovaním od bodu bezpečnostných kontrol do odletu lietadla, ktorým budú prepravené.
2. Náklad a poštové zásielky, ktoré nie sú po bezpečnostných kontrolách dostatočne chránené pred neoprávneným zasahovaním, sa musia podrobiť detekčnej kontrole.

## 7. POŠTOVÉ ZÁSIELKY LETECKÉHO DOPRAVCU A MATERIÁLY LETECKÉHO DOPRAVCU

Poštové zásielky leteckého dopravcu a materiály leteckého dopravcu sa musia podrobiť bezpečnostným kontrolám, po ktorých musia byť chránené až do naloženia do lietadla, aby sa zabránilo vneseniu zakázaných predmetov na palubu lietadla.

## 8. DODÁVKY POTREBNÉ POČAS LETU

Dodávky potrebné počas letu vrátane jedál a nápojov, ktoré sú určené na prepravu alebo použitie na palube lietadla, sa musia podrobiť bezpečnostným kontrolám, po ktorých musia byť chránené až do naloženia do lietadla, aby sa zabránilo vneseniu zakázaných predmetov na palubu lietadla.

## 9. LETISKOVÉ DODÁVKY

Dodávky určené na predaj alebo použitie vo vyhradených bezpečnostných priestoroch letísk vrátane dodávok do obchodov bez colnej prírážky a reštaurácií sa musia podrobiť bezpečnostným kontrolám, aby sa zabránilo vneseniu zakázaných predmetov do týchto priestorov.

## 10. OPATRENIA BEZPEČNOSTNEJ OCHRANY POČAS LETU

1. Bez toho, aby boli dotknuté platné pravidlá leteckej bezpečnosti:
  - a) sa musí zabrániť vstupu neoprávnených osôb počas letu do kabíny lietadla;
  - b) sa počas letu potenciálne nebezpeční cestujúci podrobia príslušným opatreniam bezpečnostnej ochrany.
2. Musia byť prijaté príslušné opatrenia bezpečnostnej ochrany ako školenie a výcvik letovej posádky a palubného personálu na zabránenie činom protiprávneho zasahovania počas letu.
3. Na palube lietadla ani v kabíne sa nesmú prepravovať zbrane okrem prípadov, keď zúčastnené štáty vydali povolenie v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi.
4. Odsek 3 sa tiež vzťahuje na príslušníkov bezpečnostnej ochrany počas letu, ak prepravujú zbrane.

---

**11. PRIJÍMANIE, ŠKOLENIE A VÝCVIK ZAMESTNANCOV**

1. Osoby vykonávajúce alebo zodpovedné za vykonávanie detekčnej kontroly, kontroly vstupu alebo inej bezpečnostnej kontroly sa prijímajú, podrobujú školeniu a výcviku a v prípade potreby certifikujú na zabezpečenie, že sú na túto pozíciu vhodné a že sú kvalifikované na splnenie povinností, ktoré sú im zverené.
2. Osoby iné ako cestujúci, pre ktoré je potrebný vstup do vyhradených bezpečnostných priestorov, musia absolvovať školenie a výcvik bezpečnostnej ochrany ešte pred vydaním letiskovej identifikačnej karty alebo identifikačného preukazu posádky.
3. Školenie a výcvik uvedené v odsekoch 1 a 2 sa vykonávajú ako základné školenie a opakované školenia.
4. Inštruktori zapojení do školenia a výcviku osôb uvedených v odsekoch 1 a 2 musia mať potrebné kvalifikácie.

**12. BEZPEČNOSTNÉ ZARIADENIA**

Zariadenie používané pri detekčnej kontrole, kontrole vstupu a iných bezpečnostných kontrolách musí byť schopné vykonávať príslušné bezpečnostné kontroly.

---



## ODÔVODNENÉ STANOVISKO RADY

### I. ÚVOD

V septembri 2005 Komisia predložila návrh nariadenia Rady, ktorým sa nahrádza nariadenie (ES) č. 2320/2002 o ustanovení spoločných pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva <sup>(1)</sup>. Toto nariadenie, ktoré sa vypracovalo a prijalo ako reakcia na teroristické útoky z 11. septembra 2001 v Spojených štátoch amerických, nadobudlo účinnosť v januári 2003. Keďže sa pri uplatňovaní nariadenia (ES) č. 2320/2002 objavilo množstvo problémov spojených s jeho vykonávaním, je potrebné toto nariadenie nahradiť novým.

Európsky parlament 15. júna 2006 zaujal stanovisko v prvom čítaní, ktoré obsahuje 85 pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov.

Rada vážne preskúmala možnosť dosiahnutia dohody s Európskym parlamentom v prvom čítaní znenia tohto návrhu nariadenia. V rámci neformálnych kontaktov so zástupcami Európskeho parlamentu sa však ukázalo, že je potrebné dôkladnejšie sa zaoberať financovaním bezpečnostných opatrení s cieľom dospieť k zneniu, ktoré by bolo prijateľné pre všetky strany. Rada sa preto rozhodla prijať spoločnú pozíciu a súčasne zohľadniť čo najviac pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov Európskeho parlamentu z prvého čítania a pokúsiť sa dosiahnuť dohodu s Európskym parlamentom v neskoršom štádiu.

Rada prijala svoju spoločnú pozíciu 11. decembra 2006 po tom, ako právni lingvisti celé znenie zrevidovali. Rada pri prijímaní spoločnej pozície vo výraznej miere zohľadnila stanovisko Európskeho parlamentu z prvého čítania a akceptovala 46 pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov.

Rada taktiež vzala do úvahy stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru.

### II. ANALÝZA SPOLOČNEJ POZÍCIE

Rada súhlasila s hlavnými zásadami návrhu Komisie. V niektorých bodoch však rozhodla o úprave znenia, a to najmä preto, aby bolo jasnejšie, jednoduchšie a ľahšie pochopiteľné.

Najdôležitejšie zmeny, ktoré urobila oproti návrhu Komisie, sú v týchto dvoch oblastiach:

Po prvé zohľadnila, pokiaľ ide o komitológiu, nové pravidlá, ktoré Rada prijala v júli 2006 <sup>(2)</sup>. Nový regulačný postup s kontrolou zavedený týmito pravidlami, ktorý dáva Európskemu parlamentu väčšie právomoci, sa uplatňuje v článku 4 ods. 3 a článku 9 ods. 2 návrhu nariadenia. Článok 4 ods. 3 sa týka kritérií, na základe ktorých sa členským štátom umožňuje výnimka zo všeobecných noriem pre malé letiská alebo malé lietadlá. V článku 9 ods. 2 sa uvádzajú normy uplatniteľné na národné programy kontroly kvality členských štátov.

Po druhé článkom 5 ods. 2 sa členským štátom umožňuje uplatňovať prísnejšie vnútroštátne opatrenia ako tie, ktoré sú uvedené v nariadení. Vzhľadom na otázky, o ktoré ide, vážnosť rôznych bezpečnostných hrozieb a prudko sa meniace okolnosti týchto hrozieb dospela Rada k názoru, že členské štáty by mali mať dostatočný manévrovací priestor na uloženie akýchkoľvek dodatočných alebo osobitných opatrení, o ktorých usúdia, že sú nevyhnutné. Tieto opatrenia si podľa názoru Rady nevyžadujú osobitné oprávnenie na úrovni Spoločenstva.

Čo sa týka pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov Európskeho parlamentu, Rada úplne alebo čiastočne prijala týchto 46 návrhov:

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

Viacero iných pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov však prijať nemohla. Medzi hlavné z nich patria pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 3, 35, 43 a 44 o financovaní bezpečnostných mechanizmov podľa tohto nariadenia. Rada sa domnieva, že nie je vhodné, aby technické nariadenie, ako je toto, obsahovalo požiadavky alebo záväzky týkajúce sa financovania. Zásada subsidiarity si vyžaduje, aby sa takéto otázky riešili na vnútroštátnej úrovni.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 355, 30.12.2002, s. 1. Nariadenie zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 849/2004 (Ú. v. EÚ L 158, 30.4.2004, s. 1).

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 200, 22.7.2006, s. 11.

Viacero ďalších pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov nebolo možné prijať alebo bolo možné prijať ich len čiastočne, pretože prekročovali rozsah pôsobnosti nariadenia, ktorým sú bezpečnostné ciele, na ktorých splnenie sa toto nariadenie vytvorilo. Týka sa to predovšetkým pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov 6, 9, 19, 36, 45, 57, 80 a 85. Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 1, 10, 13, 14, 16, 18, 22, 31, 32, 33, 50, 52, 60, 63, 72 a 74 sa vôbec alebo čiastočne neprijali, pretože boli v rozpore s inými časťami návrhu nariadenia, nepridávali zneniu nijaký podstatný význam alebo neboli v súlade s prijatou terminológiou v oblasti bezpečnosti letectva. A nakoniec treba poznamenať, že pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 20, 21, 38, 39, 41, 42, 59, 61, 62, 64, 69, 70, 71, 75, 76 a 83 sa vôbec alebo čiastočne neprijali, pretože sa Rada domnieva, že sú príliš podrobné pre nariadenie takéhoto druhu alebo nie sú v súlade s inštitucionálnymi dojednaniami Spoločenstva, alebo obsahujú ustanovenia, ktoré by sa pri vykonávaní dotknutými členskými štátmi alebo prevádzkovateľmi ukázali ako nepraktické.

### III. ZÁVER

Rada sa domnieva, že znenie jej spoločnej pozície je primerané a vyvážené. Rada dospela k názoru, že spoločná pozícia odzrkadľuje ciele väčšiny pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov Parlamentu.

Rada by rada vyzdvihla významné úsilie, ktoré sa venovalo zabezpečeniu rýchleho prijatia tohto nariadenia, a verí, že vďaka tejto spoločnej pozícii sa podarí tento právny predpis rýchlo prijať.

---