

# Úradný vestník

## Európskej únie

L 343



Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 55

14. decembra 2012

Obsah

I *Legislatívne akty*

## NARIADENIA

- ★ **Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1151/2012 z 21. novembra 2012 o systémoch kvality pre poľnohospodárske výrobky a potraviny** ..... 1
- ★ **Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1152/2012 z 21. novembra 2012, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (ES) č. 2371/2002 o ochrane a trvalo udržateľnom využívaní zdrojov rybného hospodárstva v rámci spoločnej politiky v oblasti rybolovu** ..... 30

## SMERNICE

- ★ **Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor <sup>(1)</sup>** ..... 32
- ★ **Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/35/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2008/106/ES o minimálnej úrovni prípravy námorníkov <sup>(1)</sup>** ..... 78

Cena: 7 EUR

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

SK

Akty, ktoré sú vytlačené obyčajným písmom, sa týkajú každodennej organizácie poľnohospodárskych záležitostí a sú spravidla platné len obmedzený čas.

Názvy všetkých ostatných aktov sú vytlačené tučným písmom a je pred nimi hviezdička.



## I

(Legislatívne akty)

## NARIADENIA

## NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) č. 1151/2012

z 21. novembra 2012

## o systémoch kvality pre poľnohospodárske výrobky a potraviny

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 43 ods. 2 a článok 118 prvý odsek,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

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 riadnym legislatívnym postupom <sup>(3)</sup>,

keďže:

- (1) Kvalita a rozmanitosť poľnohospodárskej výroby a výroby v oblasti rybného hospodárstva a akvakultúry Únie je jednou z jej dôležitých silných stránok, poskytuje výrobcom z Únie konkurenčnú výhodu a významne prispieva k jej živému kultúrnemu a gastronomickému dedičstvu. Je to vďaka zručnostiam a odhodlaniu poľnohospodárov a výrobcov v Únii, ktorí zachovávajú tradície a zároveň zohľadňujú vývoj nových spôsobov výroby a materiálov.
  - (2) Ú. v. EÚ C 218, 23.7.2011, s. 114.
  - (3) Ú. v. EÚ C 192, 1.7.2011, s. 28.
  - (4) Pozícia Európskeho parlamentu z 13. septembra 2012 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 13. novembra 2012.
- (2) Občania a spotrebitelia v Únii čoraz väčšmi požadujú kvalitné a tiež tradičné výrobky. Rovnako im záleží na zachovaní rozmanitosti poľnohospodárskej výroby v Únii. Z toho vyplýva dopyt po poľnohospodárskych výrobkoch alebo potravinách s identifikovateľnými špecifickými vlastnosťami, a to najmä tých, ktoré súvisia s ich zemepisným pôvodom.
  - (3) Výrobcovia môžu pokračovať vo výrobe širokej škály kvalitných výrobkov len vtedy, keď sa im za ich úsilie dostáva spravodlivej odmeny. Na to je potrebné, aby mohli kupujúcim a spotrebiteľom sprostredkovať vlastnosti svojich výrobkov v podmienkach spravodlivej hospodárskej súťaže. Zároveň si to vyžaduje, aby mohli svoje výrobky na trhu správne identifikovať.
  - (4) Prevádzkovanie systémov kvality pre výrobcov, ktoré ich odmeňujú za úsilie vyrábať širokú škálu kvalitných výrobkov, môže byť prínosom pre vidiecke hospodárstvo. Platí to najmä v znevýhodnených oblastiach, horských oblastiach a v najvzdialenejších regiónoch, v ktorých poľnohospodársky sektor predstavuje významnú časť hospodárstva a výrobné náklady sú vysoké. Rovnako ako opatrenia na podporu trhov a príjmov v rámci spoločnej poľnohospodárskej politiky (SPP), aj systémy kvality sú týmto spôsobom schopné prispievať k politike rozvoja vidieka a dopĺňať ju. Predovšetkým môžu byť prínosné v oblastiach, v ktorých má poľnohospodársky sektor väčší hospodársky význam, a to najmä v znevýhodnených oblastiach.
  - (5) Priority politiky v rámci stratégie Európa 2020 stanovené v oznámení Komisie s názvom Európa 2020: Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu obsahujú ciele, ktorým je dosiahnutie konkurencieschopného hospodárstva založeného na znalostiach a inováciách a podpora hospodárstva s vysokou mierou zamestnanosti, ktoré zabezpečí sociálnu a územnú súdržnosť. Politika kvality poľnohospodárskych výrobkov by preto mala výrobcom poskytovať správne nástroje na lepšiu identifikáciu a presadzovanie tých ich výrobkov, ktoré majú špecifické vlastnosti, a zároveň týchto výrobcov chrániť pred nekalými praktikami.

- (6) Súbor plánovaných doplňujúcich opatrení by mal dodržiavať zásady subsidiarity a proporcionality.
- (7) Opatrenia politiky kvality poľnohospodárskych výrobkov sú stanovené v nariadení Rady (EHS) č. 1601/91 z 10. júna 1991, ktorým sa stanovujú všeobecné pravidlá definície, opisu a ponuky aromatizovaných vín, aromatizovaných nápojov na báze vína a aromatizovaných kokteíl z aromatizovaných vínnych produktov<sup>(1)</sup>, v smernici Rady 2001/110/ES z 20. decembra 2001 o mede<sup>(2)</sup>, a najmä v jej článku 2, v nariadení Rady (ES) č. 247/2006 z 30. januára 2006 o osobitných opatreniach v oblasti poľnohospodárstva v najvzdialenejších regiónoch Únie<sup>(3)</sup>, a najmä v jeho článku 14, v nariadení Rady (ES) č. 509/2006 z 20. marca 2006 o zaručených tradičných špecialitách z poľnohospodárskych výrobkov a potravín<sup>(4)</sup>, v nariadení Rady (ES) č. 510/2006 z 20. marca 2006 o ochrane zemepisných označení a označení pôvodu poľnohospodárskych výrobkov a potravín<sup>(5)</sup>, v nariadení Rady (ES) č. 1234/2007 z 22. októbra 2007 o vytvorení spoločnej organizácie poľnohospodárskych trhov a o osobitných ustanoveniach pre určité poľnohospodárske výrobky (nariadenie o jednotnej spoločnej organizácii trhov)<sup>(6)</sup>, a najmä v jeho časti II hlave II kapitole I oddiele I a oddiele Ia pododdiele I, v nariadení Rady (ES) č. 834/2007 z 28. júna 2007 o ekologickej výrobe a označovaní ekologických produktov<sup>(7)</sup>, ako aj v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 110/2008 z 15. januára 2008 o definovaní, popise, prezentácii, označovaní a ochrane zemepisných označení liehovín<sup>(8)</sup>.
- (8) Označovanie poľnohospodárskych výrobkov a potravín by malo podliehať všeobecným pravidlám stanoveným v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2000/13/ES z 20. marca 2000 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa označovania, prezentácie a reklamy potravín<sup>(9)</sup>, a najmä ustanoveniam zameraným na zabránenie označovaniu, ktoré môže byť pre spotrebiteľov zavádzajúce alebo ich uviesť do omylu.
- (9) V oznámení Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov o politike kvality poľnohospodárskych výrobkov sa ako priorita identifikovalo dosiahnutie väčšej celkovej súdržnosti a konzistentnosti politiky kvality poľnohospodárskych výrobkov.
- (10) Systém zemepisných označení poľnohospodárskych výrobkov a potravín a systém zaručených tradičných špecialít majú určité spoločné ciele a ustanovenia.
- (11) Únia už určitý čas uplatňuje prístup, ktorého cieľom je zjednodušiť regulačný rámec SPP. Tento prístup by sa mal uplatniť aj pre nariadenia v oblasti politiky kvality poľnohospodárskych výrobkov bez toho, aby sa pritom spochybnili špecifické vlastnosti týchto výrobkov.
- (12) Niektoré nariadenia, ktoré tvoria súčasť politiky kvality poľnohospodárskych výrobkov, boli nedávno revidované, ale ešte sa nevykonávajú v plnej miere. Nemali by sa preto zahrnúť do tohto nariadenia. Môžu sa však začleniť neskôr, keď sa príslušné právne predpisy budú vykonávať v plnej miere.
- (13) Vzhľadom na uvedené úvahy by sa tieto ustanovenia mali zlúčiť do jednotného právneho rámca, ktorý bude obsahovať nové alebo aktualizované ustanovenia nariadení (ES) č. 509/2006 a (ES) č. 510/2006, a tie ustanovenia nariadení (ES) č. 509/2006 a (ES) č. 510/2006, ktoré sa zachovávajú.
- (14) V záujme jasnosti a transparentnosti by sa nariadenia (ES) č. 509/2006 a (ES) č. 510/2006 mali zrušiť a nahradiť týmto nariadením.
- (15) Rozsah pôsobnosti tohto nariadenia by mal byť obmedzený na poľnohospodárske výrobky určené na ľudskú spotrebu a uvedené v prílohe I k zmluve a na zoznam výrobkov mimo rozsahu uvedenej prílohy, ktoré sú úzko spojené s poľnohospodárskou výrobou alebo vidieckym hospodárstvom.
- (16) Pravidlá stanovené v tomto nariadení by sa mali uplatňovať bez toho, aby ovplyvnili existujúce právne predpisy Únie o vínach, aromatizovaných vínach, liehovinách, výrobkoch ekologického poľnohospodárstva alebo o najvzdialenejších regiónoch.
- (17) Rozsah označení pôvodu a zemepisných označení by mal byť obmedzený na výrobky, pri ktorých existuje prirodzené spojenie medzi vlastnosťami výrobku alebo potraviny a zemepisným pôvodom. Skutočnosť, že do súčasného systému sa začlenili ako výrobky cukrovinkárstva iba určité druhy čokolády, je anomália, ktorá by sa mala napraviť.
- (18) Konkrétne ciele ochrany označení pôvodu a zemepisných označení zabezpečujú poľnohospodárom a výrobcom spravodlivý výnos z vlastností a charakteristík daného výrobku alebo jeho spôsobu výroby a poskytujú jasné informácie o výrobkoch so špecifickými vlastnosťami spojenými so zemepisným pôvodom, čím umožňujú spotrebiteľom, aby sa pri kúpe lepšie rozhodli.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 149, 14.6.1991, s. 1.

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 10, 12.1.2002, s. 47.

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ L 42, 14.2.2006, s. 1.

<sup>(4)</sup> Ú. v. EÚ L 93, 31.3.2006, s. 1.

<sup>(5)</sup> Ú. v. EÚ L 93, 31.3.2006, s. 12.

<sup>(6)</sup> Ú. v. EÚ L 299, 16.11.2007, s. 1.

<sup>(7)</sup> Ú. v. EÚ L 189, 20.7.2007, s. 1.

<sup>(8)</sup> Ú. v. EÚ L 39, 13.2.2008, s. 16.

<sup>(9)</sup> Ú. v. ES L 109, 6.5.2000, s. 29.

- (19) Zabezpečenie jednotného dodržiavania práv duševného vlastníctva na celom území Únie týkajúcich sa názvov chránených v Únii je prioritou, ktorú možno efektívnejšie dosiahnuť na úrovni Únie.
- (20) Rámec Únie, ktorý chráni označenia pôvodu a zemepisné označenia tým, že zabezpečí ich zaradenie do registra, napomáha rozvoj týchto nástrojov, pretože výsledný jednotnejší prístup zabezpečuje spravodlivú hospodársku súťaž medzi výrobcami výrobkov s takýmito označeniami a posilňuje dôveryhodnosť výrobkov v očiach spotrebiteľa. Mali by sa prijať ustanovenia s cieľom ďalšieho rozvoja označení pôvodu a zemepisných označení na úrovni Únie a podporovania vytvorenia mechanizmov na ich ochranu v tretích krajinách v rámci Svetovej obchodnej organizácie (WTO) alebo viacstranných a dvojstranných dohôd, čím sa prispeje k uznaniu kvality výrobkov a ich modelu výroby ako faktora, ktorý prináša pridanú hodnotu.
- (21) Na základe skúseností získaných z vykonávania nariadenia Rady (EHS) č. 2081/92 zo 14. júla 1992 o ochrane zemepisných označení a označení pôvodu poľnohospodárskych výrobkov a potravín<sup>(1)</sup> a nariadenia (ES) č. 510/2006 je potrebné riešiť určité otázky, vyjasniť a zjednodušiť niektoré pravidlá a zefektívniť postupy tohto systému.
- (22) Vzhľadom na existujúcu prax by sa mali ďalej vymedziť a zachovať dva rôzne nástroje na určenie spojenia medzi výrobkom a jeho zemepisným pôvodom, a to chránené označenie pôvodu a chránené zemepisné označenie. Bez vplyvu na samotnú koncepciu týchto nástrojov by sa však mali prijať niektoré úpravy definícií, aby lepšie zohľadňovali vymedzenie zemepisných označení stanovené v Dohode o obchodných aspektoch práv duševného vlastníctva a aby boli pre hospodárske subjekty jasnejšie a jednoduchšie na pochopenie.
- (23) Poľnohospodársky výrobok alebo potravina s takýmto zemepisným označením by mala spĺňať určité podmienky stanovené v špecifikácii, ako napríklad osobitné požiadavky zamerané na ochranu prírodných zdrojov alebo krajinného rázu výrobných oblastí alebo na zlepšenie životných podmienok hospodárskych zvierat.
- (24) Aby boli označenia pôvodu a zemepisné označenia na území členských štátov chránené, mali by byť zapísané do registra iba na úrovni Únie. S účinnosťou od dátumu podania žiadosti o takýto zápis do registra na úrovni Únie by členské štáty mali byť schopné poskytnúť prechodnú ochranu na vnútroštátnej úrovni bez toho, aby ovplyvnili obchod v rámci Únie alebo medzinárodný obchod. Ochrana, ktorú toto nariadenie poskytuje po zápise do registra, by mala byť tiež dostupná pre označenia pôvodu a zemepisné označenia tretích krajín, ktoré spĺňajú zodpovedajúce kritériá a sú chránené vo svojej krajine pôvodu.
- (25) Postup zápisu do registra na úrovni Únie by mal umožňovať akejkoľvek fyzickej alebo právnickej osobe s oprávneným záujmom z iného členského štátu, než je členský štát podania žiadosti, alebo z tretej krajiny uplatniť svoje práva vznesením námietky.
- (26) Zápis do registra chránených označení pôvodu a chránených zemepisných označení by mal tiež poskytovať informácie spotrebiteľom a subjektom zapojeným do obchodu.
- (27) Únia rokuje so svojimi obchodnými partnermi o medzinárodných dohodách vrátane tých, ktoré sa týkajú ochrany označení pôvodu a zemepisných označení. Názvy sa môžu zapísať do registra chránených označení pôvodu a chránených zemepisných označení, aby sa uľahčilo poskytovanie informácií verejnosti o takto chránených názvoch, a najmä aby sa zabezpečila ich ochrana a kontrola ich používania. Pokiaľ takéto názvy nie sú v takýchto medzinárodných dohodách vyslovene identifikované ako označenia pôvodu, mali by sa zapísať do registra ako chránené zemepisné označenia.
- (28) Vzhľadom na osobitnú povahu chránených označení pôvodu a chránených zemepisných označení by sa mali prijať špeciálne ustanovenia týkajúce sa ich označovania, ktoré budú od výrobcov vyžadovať použitie príslušných symbolov Únie alebo označení na obale. V prípade názvov z Únie by použitie takýchto symbolov alebo označení malo byť povinné, aby spotrebiteľia lepšie poznali túto kategóriu výrobkov a záruky s nimi spojené a aby sa umožnila ľahšia identifikácia týchto výrobkov na trhu, čím sa uľahčia kontroly. S prihliadnutím na požiadavky WTO by použitie takýchto symbolov alebo označení malo byť v prípade zemepisných označení a označení pôvodu z tretej krajiny dobrovoľné.
- (29) V záujme zabezpečenia spravodlivého používania a zabránenia praktickým, ktoré môžu spotrebiteľa uviesť do omylu, by sa mala názvom uvedeným v registri poskytnúť ochrana. Okrem toho by sa mali vyjasniť nástroje na zabezpečenie ochrany zemepisných označení a označení pôvodu, najmä pokiaľ ide o úlohu skupín výrobcov a príslušných orgánov členských štátov.
- (30) Mali by sa stanoviť konkrétne výnimky, ktoré počas prechodných období umožnia používať registrovaný názov spolu s inými názvami. Tieto výnimky by mali

(<sup>1</sup>) Ú. v. ES L 208, 24.7.1992, s. 1.

byť formulované jednoducho a jasne. V určitých prípadoch sa môžu takéto výnimky povoliť až na obdobie do 10 rokov s cieľom prekonať dočasné ťažkosti a v záujme dlhodobého cieľa, ktorým je zabezpečiť, aby všetci výrobcovia dodržiavali špecifikácie.

- (31) Mal by sa objasniť rozsah ochrany poskytovanej podľa tohto nariadenia, najmä v súvislosti s tými obmedzeniami zápisu do registra nových ochranných známk stanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/95/ES z 22. októbra 2008 o aproximácii právnych predpisov členských štátov v oblasti ochranných známk<sup>(1)</sup>, ktoré sú v rozpore s registrovanými chránenými označeniami pôvodu a chránenými zemepisnými označeniami, ako to už je v prípade zápisu do registra nových ochranných známk na úrovni Únie. Takéto objasnenie je potrebné aj vzhľadom na držiteľov prednostných práv k duševnému vlastníctvu, a predovšetkým tých, ktoré sa týkajú ochranných známk a homonymných názvov zapísaných do registra ako chránené označenia pôvodu alebo chránené zemepisné označenia.
- (32) Ochrana označení pôvodu a zemepisných označení by sa mala rozšíriť na prípady zneužitia a napodobňovania názvov tovarov a služieb zapísaných do registra a na prípady používania názvov vyvolávajúcich mylnú predstavu o názvoch tovarov a služieb zapísaných do registra, aby sa zabezpečil vysoký stupeň ochrany a aby sa táto ochrana uviedla do súladu s ochranou platnou v sektore vína. Keď sa chránené označenia pôvodu alebo chránené zemepisné označenia používajú ako zložky, malo by sa prihliadnuť na oznámenie Komisie s názvom Usmernenia pre označovanie potravín, v ktorých sa používajú zložky s chráneným označením pôvodu (CHOP) a chráneným zemepisným označením (CHZO).
- (33) Názvy, ktoré už boli zapísané do registra k 3. januáru 2013 podľa nariadenia (ES) č. 510/2006, by mali byť naďalej chránené aj podľa tohto nariadenia a mali by sa do registra pridať automaticky.
- (34) Osobitným cieľom systému zaručených tradičných špecialít je pomôcť výrobcovi tradičných výrobkov sprostredkovať spotrebiteľom vlastnosti ich výrobkov, ktoré predstavujú pridanú hodnotu. Súčasný systém zaručených tradičných špecialít, v ktorom je zapísaných do registra len niekoľko názvov, však nedokázal naplniť svoj potenciál. Preto by sa súčasné ustanovenia mali zlepšiť, vyjasniť a spresniť, aby bol systém pre potenciálnych žiadateľov zrozumiteľnejší, funkčnejší a atraktívnejší.
- (35) Súčasný systém poskytuje možnosť zapísať do registra názov na účely identifikácie bez vyhradenia názvu v Únii. Táto možnosť by sa mala zrušiť, keďže ju zainteresované strany dobre nechápali, a funkciu identifikácie tradičných výrobkov možno lepšie splniť na úrovni členských štátov alebo na regionálnej úrovni v rámci uplatnenia zásady subsidiarity. Vzhľadom na skúsenosti by sa mal systém venovať iba vyhradeniu názvov v Únii.
- (36) S cieľom zabezpečiť, aby boli názvy pravých tradičných výrobkov zapísané do registra v rámci tohto systému, by sa mali upraviť kritériá a podmienky zápisu do registra názvu, najmä tie, ktoré sa týkajú vymedzenia pojmu „tradičný“, ktorý by mal zahŕňať výrobky, ktoré sa vyrábajú značný čas.
- (37) S cieľom zabezpečiť, že zaručené tradičné špeciality dodržiavajú svoje špecifikácie a sú konzistentné, by výrobcovia organizovaní v skupinách mali sami výrobok vymedziť v špecifikácii. Možnosť zapísať do registra názov ako zaručenú tradičnú špecialitu by mala byť dostupná pre výrobcov z tretích krajín.
- (38) Na splnenie podmienok vyhradenia by zaručené tradičné špeciality mali byť zapísané do registra na úrovni Únie. Zápis do registra by mal tiež poskytovať informácie spotrebiteľom a subjektom zapojeným do obchodu.
- (39) S cieľom zabrániť vytvoreniu nespravodlivých podmienok hospodárskej súťaže by každý výrobca vrátane výrobcov z tretích krajín mal mať možnosť používať názov zaručenej tradičnej špeciality zapísanej do registra, a to za predpokladu, že dotknutý výrobok spĺňa požiadavky príslušnej špecifikácie a na výrobcu sa vzťahuje systém kontrol. V prípade zaručených tradičných špecialít vyrábaných na území Únie by sa mal na označení uvádzať symbol Únie a malo by byť možné ho spojiť s označením „zaručená tradičná špecialita“.
- (40) Na účely ochrany názvov zapísaných do registra pred zneužitím alebo praktikami, ktoré by mohli spotrebiteľov uviesť do omylu, by malo byť vyhradené ich použitie.
- (41) Pokiaľ ide o názvy, ktoré už boli zapísané do registra podľa nariadenia (ES) č. 509/2006 a ktoré by k 3. januáru 2013 inak nespádali do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, by mali počas prechodného obdobia naďalej platiť podmienky používania stanovené v nariadení (ES) č. 509/2006.
- (42) Mal by sa zaviesť postup zápisu do registra názvov, ktoré sú zapísané v registri bez vyhradenia názvu podľa nariadenia (ES) č. 509/2006, ktorý umožní ich zápis do registra s vyhradením názvu.
- (43) Mali by sa stanoviť aj prechodné opatrenia uplatniteľné v prípade žiadostí o zápis do registra, ktoré Komisia dostane pred 3. januárom 2013.
- (44) Mal by sa zaviesť druhý stupeň systémov kvality vychádzajúci z výrazov kvality, ktoré predstavujú pridanú hodnotu, ktoré možno komunikovať na vnútornom trhu a ktoré sa majú uplatňovať na dobrovoľnej báze.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 299, 8.11.2008, s. 25.

Takéto nepovinné výrazy kvality by mali odkazovať na špecifické horizontálne vlastnosti jednej alebo viacerých kategórií výrobkov, poľnohospodárskych metód alebo charakteristických znakov spracovania, ktoré sa uplatňujú v konkrétnych oblastiach. Nepovinný výraz kvality „horský výrobok“ doteraz tieto podmienky spĺňal a pre výrobok na trhu predstavuje pridanú hodnotu. Komisia môže prijať usmernenia s cieľom uľahčiť uplatňovanie smernice 2000/13/ES v prípadoch, keď môže označovanie potravín v súvislosti s nepovinnými výrazmi kvality, aj pokiaľ ide o „horské výrobky“, viesť spotrebiteľov do omylu.

- (45) S cieľom poskytnúť výrobcovi z horských oblastí účinný nástroj na lepšie uvádzanie ich výrobkov na trh a znížiť skutočné riziko uvedenia spotrebiteľa do omylu, pokiaľ ide o horský pôvod výrobkov na trhu, by sa na úrovni Únie mal vymedziť nepovinný výraz kvality pre horské výrobky. Vymedzenie horských oblastí by malo vychádzať zo všeobecných kritérií klasifikácie, ktoré sa používajú na určenie horskej oblasti v nariadení Rady (ES) č. 1257/1999 zo 17. mája 1999 o podpore rozvoja vidieka z Európskeho poľnohospodárskeho usmerňovacieho a záručného fondu (EPUZF) <sup>(1)</sup>.
- (46) Pridaná hodnota zemepisných označení a zaručených tradičných špecialít je založená na dôvere spotrebiteľov. Dôveryhodná je iba vtedy, ak ju sprevádza účinné overovanie a kontroly. Tieto systémy kvality by mali podliehať monitorovaciemu systému úradných kontrol v súlade so zásadami stanovenými v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 882/2004 z 29. apríla 2004 o úradných kontrolách uskutočňovaných s cieľom zabezpečiť overenie dodržiavania potravinového a krmivového práva a predpisov o zdraví zvierat a o starostlivosti o zvieratá <sup>(2)</sup> a mali by zahŕňať systém kontrol vo všetkých fázach výroby, spracovania a distribúcie. V snahe pomôcť členským štátom lepšie uplatňovať ustanovenia nariadenia (ES) č. 882/2004 v súvislosti s kontrolami zemepisných označení a zaručených tradičných špecialít by sa v tomto nariadení mali uvádzať odkazy na najvýznamnejšie články.
- (47) S cieľom zaručiť spotrebiteľovi špecifické vlastnosti zemepisných označení a zaručených tradičných špecialít hospodárske subjekty by mali podliehať systému, ktorým sa overuje dodržiavanie špecifikácie výrobku.
- (48) Príslušné orgány by mali splniť niekoľko funkčných kritérií, aby sa zabezpečila ich nestrannosť a efektívnosť. Malo by sa zväziť prijatie ustanovení o delegovaní niektorých právomocí v súvislosti s vykonávaním osobitných kontrolných úloh na kontrolné orgány.
- (49) Na akreditáciu kontrolných orgánov by sa mali použiť európske normy (normy EN), ktoré vypracoval Európsky

výbor pre normalizáciu (CEN), a medzinárodné normy vypracované Medzinárodnou organizáciou pre normalizáciu (ISO), ktoré by kontrolné orgány tiež mali používať na svoje fungovanie. Akreditácia týchto orgánov by mala prebehnúť v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh <sup>(3)</sup>.

- (50) Informácie o kontrolných činnostiach v súvislosti so zemepisnými označeniami a zaručenými tradičnými špecialitami by mali byť súčasťou viacročných národných kontrolných plánov a výročnej správy, ktorú pripravujú členské štáty v súlade s nariadením (ES) č. 882/2004.
- (51) Členské štáty by mali byť oprávnené účtovať poplatok za vzniknuté náklady.
- (52) Mali by sa vyjasniť existujúce pravidlá týkajúce sa ďalšieho používania názvov, ktoré sú druhové, aby si druhové výrazy, ktoré sa podobajú názvu alebo výrazu, ktorý je chránený alebo vyhradený, alebo sú jeho súčasťou, zachovali svoj druhový význam.
- (53) Dátumom pre stanovenie prednosti ochrannej známky a označenia pôvodu alebo zemepisného označenia by mal byť dátum podania žiadosti o zápis ochrannej známky do registra v Únii alebo v členských štátoch a dátum podania žiadosti o ochranu označenia pôvodu alebo zemepisného označenia Komisii.
- (54) Ustanovenia týkajúce sa zamietnutia alebo súbežnej existencie označenia pôvodu alebo zemepisného označenia na základe rozporu so skoršou ochrannou známkou by sa mali uplatňovať naďalej.
- (55) Kritériá, na základe ktorých by sa z dôvodu ich rozporu so skorším označením pôvodu alebo zemepisným označením mali neskoršie ochranné známky zamietnuť alebo ak už boli zapísané do registra, vyhlásiť za neplatné, by mali zodpovedať stanovenému rozsahu ochrany označenia pôvodu alebo zemepisného označenia.
- (56) Vyhradenie názvov a stanovenie označení a symbolov na základe systémov kvality pre zaručené tradičné špeciality a pre nepovinné výrazy kvality by nemalo ovplyvniť ustanovenia systémov, ktorými sa stanovujú práva duševného vlastníctva, a najmä tých systémov, ktoré boli vytvorené v rámci systémov kvality pre označenia pôvodu a zemepisné označenia, alebo tých, ktoré boli vytvorené podľa právnych predpisov o ochranných známkach.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 160, 26.6.1999, s. 80.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 165, 30.4.2004, s. 1.

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30.

- (57) Mala by sa vyjasniť a uznať úloha skupín. Skupiny zohrávajú zásadnú úlohu v procese podávania žiadosti o zápis názvov označení pôvodu, zemepisných označení a zaručených tradičných špecialít do registra, ako aj pri zmenách a doplneniach špecifikácií a pri žiadostiach o zrušenie. Skupina môže tiež vyvíjať činnosti, ktoré súvisia s dohľadom nad presadzovaním ochrany názvov zapísaných do registra, dodržiavaním špecifikácie výrobku pri výrobe, informáciami a propagáciou názvu zapísaného do registra a všeobecne aj s akoukoľvek činnosťou zameranou na zlepšenie hodnoty názvov zapísaných do registra a účinnosti systémov kvality. Okrem toho by mala sledovať postavenie výrobkov na trhu. Tieto činnosti by však nemali uľahčovať správanie, ktorým sa narúša hospodárska súťaž a ktoré je nezlučiteľné s článkami 101 a 102 zmluvy, ani k nemu viesť.
- (58) S cieľom zabezpečiť, aby názvy označení pôvodu, zemepisných označení a zaručených tradičných špecialít zapísané do registra spĺňali podmienky stanovené v tomto nariadení, by žiadosti mali preskúmať vnútroštátne orgány príslušného členského štátu, a to v súlade s minimálnymi spoločnými ustanoveniami vrátane vnútroštátneho námietkového konania. Komisia by mala následne žiadosti skontrolovať, aby sa uistila, že neobsahujú žiadne evidentné chyby a že sa zohľadnilo právo Únie a záujmy zainteresovaných strán mimo členského štátu žiadosti.
- (59) Zápis názvov ako označení pôvodu, zemepisných označení a ako zaručených tradičných špecialít do registra by mal byť dostupný aj pre názvy vzťahujúce sa na výrobky s pôvodom v tretích krajinách, ktoré spĺňajú podmienky stanovené v tomto nariadení.
- (60) Symboly, označenia a skratky, na základe ktorých sa identifikuje účasť na systéme kvality, a práva, ktoré v rámci tohto systému prislúchajú Únii, by mali byť chránené v Únii, ako aj v tretích krajinách s cieľom zabezpečiť, aby sa používali iba pri pravých výrobkoch a aby sa spotrebiteľia neuvádzali do omylu, pokiaľ ide o vlastnosti výrobku. Okrem toho, aby bola ochrana účinná, by Komisia mala mať prístup k primeraným rozpočtovým zdrojom na centrálnej úrovni v rámci nariadenia Rady (ES) č. 1698/2005 z 20. septembra 2005 o podpore rozvoja vidieka prostredníctvom Európskeho poľnohospodárskeho fondu pre rozvoj vidieka (EPFRV) <sup>(1)</sup> a v súlade s článkom 5 nariadenia Rady
- (ES) č. 1290/2005 z 21. júna 2005 o financovaní spoločnej poľnohospodárskej politiky <sup>(2)</sup>.
- (61) Postup zápisu chránených označení pôvodu, chránených zemepisných označení a zaručených tradičných špecialít do registra vrátane lehoty na preskúmanie žiadosti a podanie námietky by sa mal skrátiť a zlepšiť, najmä pokiaľ ide o prijímanie rozhodnutí. Rozhodovanie o zápise do registra by mala mať na starosti Komisia, ktorá za určitých podmienok koná s pomocou členských štátov. Mali by sa stanoviť postupy, ktoré umožnia zmeniť a doplniť špecifikácie výrobku po zápise do registra a zrušiť názvy zapísané do registra, najmä ak výrobok už nespĺňa príslušnú špecifikáciu výrobku alebo ak sa názov na trhu už nepoužíva.
- (62) Mali by sa ustanoviť vhodné postupy na zjednodušenie cezhraničných žiadostí o spoločný zápis do registra chránených označení pôvodu, chránených zemepisných označení alebo zaručených tradičných špecialít.
- (63) S cieľom doplniť alebo zmeniť určité nepodstatné prvky tohto nariadenia by sa mala Komisii udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 zmluvy, pokiaľ ide o doplnenie zoznamu výrobkov uvedeného v prílohe I k tomuto nariadeniu, stanovenie obmedzení a odchýlok, pokiaľ ide o zdroj krmív v prípade označenia pôvodu, stanovenie obmedzení a odchýlok, pokiaľ ide o zabíjanie živých zvierat alebo o zdroje surovín, stanovenie pravidiel obmedzujúcich informácie obsiahnuté v špecifikácii výrobku, stanovenie symbolov Únie, stanovenie ďalších prechodných pravidiel na ochranu práv a oprávnených záujmov príslušných výrobcov alebo zainteresovaných strán, stanovenie ďalších podrobných údajov o kritériách oprávnenosti názvu zaručenej tradičnej špeciality, stanovenie podrobných pravidiel týkajúcich sa kritérií pre nepovinné výrazy kvality, vyhradenie dodatočných nepovinných výrazov kvality, stanovenie podmienok jeho používania a zmenu a doplnenie týchto podmienok, stanovenie výnimiek na použitie výrazu „horský výrobok“ a stanovenie spôsobov výroby a iných kritérií, ktoré sú relevantné pre používanie nepovinného výrazu kvality, najmä pokiaľ ide o stanovenie podmienok, za ktorých je povolené, aby suroviny a krmivo nepochádzali z horských oblastí, stanovenie dodatočných pravidiel určenia druhového postavenia výrazov v Únii, stanovenie pravidiel používania názvu odrody rastlín alebo plemena zvierat, vymedzenie pravidiel pre vnútroštátne námietkové konanie v prípade spoločných žiadostí týkajúcich sa viac ako jedného národného územia a doplnenie

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 277, 21.10.2005, s. 1.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 209, 11.8.2005, s. 1.



pravidiel postupu podávania žiadostí a postupu vznášania námietok, postupu podávania žiadostí o zmenu a doplnenie a postupu zrušenia vo všeobecnosti. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila vhodné konzultácie, a to aj na expertnej úrovni. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť súbežné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.

- (64) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci v súvislosti so stanovením pravidiel pre formu špecifikácie výrobku, so stanovením podrobných pravidiel týkajúcich sa formy a obsahu registra chránených označení pôvodu a chránených zemepisných označení, s vymedzením technických vlastností symbolov Únie a označení, ako aj pravidiel ich používania na výrobkoch vrátane príslušných jazykových znení, ktoré sa majú použiť, s udelením a predĺžením prechodného obdobia pre dočasné výnimky na používanie chráneného označenia pôvodu a chráneného zemepisného označenia, so stanovením podrobných pravidiel pre formu a obsah registra zaručených tradičných špecialít, so stanovením pravidiel ochrany zaručených tradičných špecialít, so stanovením všetkých opatrení týkajúcich sa formy, postupov a iných technických detailov uplatňovania hlavy IV, so stanovením pravidiel používania nepovinných výrazov kvality, so stanovením pravidiel jednotnej ochrany označení, skratiek a symbolov uvedených v systémoch kvality, so stanovením podrobných pravidiel pre postupy podávania žiadostí o zápis do registra a vznášania námietok, ich formu a predkladanie, so zamietaním žiadostí, s rozhodnutím o zápise názvu do registra, ak sa nedosiahla dohoda, so stanovením podrobných pravidiel pre postupy podávania žiadostí o zmenu a doplnenie, formu žiadostí a ich predkladanie, so zrušením zápisu do registra chráneného označenia pôvodu, chráneného zemepisného označenia alebo zaručenej tradičnej špeciality a so stanovením podrobných pravidiel pre postupy a formu postupu zrušenia, ako aj predkladania žiadostí o zrušenie. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie <sup>(1)</sup>.

- (65) Pokiaľ ide o zriadenie a aktualizáciu registrov chránených označení pôvodu, chránených zemepisných označení a zaručených tradičných špecialít uznaných podľa tohto systému, vymedzenie prostriedkov, pomocou ktorých sa zverejní názov a adresa certifikačných orgánov pre výrobky, o zápis názvu do registra, pokiaľ Komisia nedostane žiadne oznámenie o námietke ani žiadnu prípustnú odôvodnenú námietku alebo ak sa dosiahne dohoda, Komisia by mala byť splnomocnená prijímať vykonávacie akty bez uplatnenia nariadenia (EÚ) č. 182/2011,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

## HLAVA I

### VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

#### Článok 1

#### Ciele

1. Cieľom tohto nariadenia je pomôcť výrobcem poľnohospodárskych výrobkov a potravín sprostredkovať kupujúcim a spotrebiteľom vlastnosti takýchto výrobkov a potravín a charakteristické znaky ich poľnohospodárskej výroby, čím sa zabezpečí:

- spravodlivá hospodárska súťaž pre poľnohospodárov a výrobcov poľnohospodárskych výrobkov a potravín s vlastnosťami a charakteristickými znakmi, ktoré predstavujú pridanú hodnotu;
- dostupnosť spoľahlivých informácií týkajúcich sa takýchto výrobkov pre spotrebiteľov;
- dozrievanie práv duševného vlastníctva a
- celistvosť vnútorného trhu.

Účelom opatrení stanovených v tomto nariadení je podporiť poľnohospodárske a spracovateľské činnosti a poľnohospodárske systémy spojené s výrobkami vysokej kvality a tak prispieť k dosiahnutiu cieľov politiky rozvoja vidieka.

2. Týmto nariadením sa zavádzajú systémy kvality, ktoré poskytujú základ identifikácie, a ak je to vhodné, ochranu názvov a výrazov, ktoré predovšetkým označujú alebo opisujú poľnohospodárske výrobky s:

- vlastnosťami, ktoré predstavujú pridanú hodnotu, alebo
- charakteristickými znakmi, ktoré predstavujú pridanú hodnotu a ktoré sú výsledkom poľnohospodárskych alebo spracovateľských metód používaných pri ich výrobe alebo vyplývajú z miesta ich výroby alebo uvádzania na trh.

#### Článok 2

#### Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na poľnohospodárske výrobky určené na ľudskú spotrebu uvedené v prílohe I k zmluve a na iné poľnohospodárske výrobky a potraviny uvedené v prílohe I k tomuto nariadeniu.

S cieľom zohľadniť medzinárodné záväzky alebo nové spôsoby výroby či materiály je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 56 delegované akty, ktorými sa doplní zoznam výrobkov uvedený v prílohe I k tomuto nariadeniu. Takéto výrobky sú úzko prepojené na poľnohospodárske výrobky alebo vidiecke hospodárstvo.

2. Toto nariadenie sa nevzťahuje na liehoviny, aromatizované vína ani na vinárske výrobky vymedzené v prílohe XIb k nariadeniu (ES) č. 1234/2007 s výnimkou vínnych octov.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

3. Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté iné osobitné ustanovenia Únie týkajúce sa umiestňovania výrobkov na trh, a najmä ustanovenia o jednotnej spoločnej organizácii trhov a o označovaní potravín.

4. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES z 22. júna 1998, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov, ako aj pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti <sup>(1)</sup>, sa nevzťahuje na systémy kvality zavedené týmto nariadením.

### Článok 3

#### Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „systémy kvality“ sú systémy ustanovené v hlavách II, III a IV;
2. „skupina“ je akékoľvek združenie bez ohľadu na jeho právnu formu, zložené najmä z výrobcov alebo spracovateľov, ktorí pracujú s tým istým výrobkom;
3. „tradičný“ je preukázateľné používanie na domácom trhu počas obdobia, ktoré umožňuje prenos medzi generáciami; toto obdobie musí byť najmenej 30 rokov;
4. „označenie“ sú akékoľvek slová, údaje, ochranné známky, obchodné názvy, obrázkové materiály alebo symboly, ktoré sa týkajú potraviny a sú umiestnené na akomkoľvek obale, dokumente, oznámení, nálepke, kruhovej alebo prstencovej etikete, ktorá sprevádza túto potravinu alebo sa týka takejto potraviny;
5. „špecifický charakter“ v súvislosti s výrobkom sú charakteristické výrobné znaky, pomocou ktorých sa výrobok jasne odlišuje od iných podobných výrobkov tej istej kategórie;
6. „druhé výrazy“ sú názvy výrobkov, ktoré sa napriek tomu, že odkazujú na miesto, región alebo krajinu, v ktorej sa výrobok pôvodne vyrábal alebo uvádzal na trh, stali bežnými názvami výrobku v Únii;
7. „etapa výroby“ je výroba, spracovanie alebo príprava;
8. „spracované výrobky“ sú potraviny, ktoré sú výsledkom spracovania nespracovaných výrobkov. Spracované výrobky môžu obsahovať zložky, ktoré sú potrebné na ich výrobu alebo aby im dali špecifické vlastnosti.

### HLAVA II

#### CHRÁNENÉ OZNAČENIA PÔVODU A CHRÁNENÉ ZEMEPISNÉ OZNAČENIA

##### Článok 4

#### Cieľ

Zavádza sa systém pre chránené označenia pôvodu a chránené zemepisné označenia s cieľom pomôcť výrobcovi výrobkov spojených s určitou zemepisnou oblasťou tým, že sa:

- a) zaručia spravodlivé výnosy za vlastnosti ich výrobkov;
- b) zabezpečí jednotná ochrana názvov ako práva duševného vlastníctva na území Únie;
- c) spotrebiteľovi poskytnú jasné informácie o charakteristických znakoch výrobku, ktoré predstavujú pridanú hodnotu.

##### Článok 5

#### Požiadavky na označenia pôvodu a zemepisné označenia

1. Na účely tohto nariadenia je „označenie pôvodu“ názov, ktorým sa identifikuje výrobok:

- a) pochádzajúci z konkrétneho miesta, regiónu alebo vo výnimočných prípadoch z krajiny;
- b) ktorého kvalita alebo vlastnosti v podstatnej miere alebo výlučne závisia od osobitného zemepisného prostredia s jemu vlastnými prírodnými a ľudskými faktormi a
- c) ktorého všetky etapy výroby sa uskutočňujú vo vymedzenej zemepisnej oblasti.

2. Na účely tohto nariadenia je „zemepisné označenie“ názov, ktorým sa identifikuje výrobok:

- a) pochádzajúci z konkrétneho miesta, regiónu alebo krajiny;
- b) ktorého danú kvalitu, dobrú povest' alebo iné vlastnosti možno podstatne pripísať jeho zemepisnému pôvodu a
- c) ktorého aspoň jedna etapa výroby prebieha vo vymedzenej zemepisnej oblasti.

3. Bez ohľadu na odsek 1 sa určité názvy považujú za označenia pôvodu napriek tomu, že suroviny na výrobu príslušných výrobkov pochádzajú zo zemepisnej oblasti väčšej alebo inej, než je vymedzená zemepisná oblasť, a to za predpokladu, že:

- a) oblasť výroby surovín je vymedzená;
- b) existujú osobitné podmienky pre výrobu surovín;

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 204, 21.7.1998, s. 37.

- c) existujú kontrolné opatrenia na zabezpečenie dodržiavania podmienok uvedených v písmene b) a
- d) príslušné označenia pôvodu boli v krajine pôvodu uznané ako označenia pôvodu pred 1. májom 2004.

Na účely tohto odseku sa za suroviny môžu považovať len živé zvieratá, mäso a mlieko.

4. S cieľom zohľadniť špecifický charakter výroby výrobkov živočíšneho pôvodu je Komisia splnomocnená v súlade s článkom 56 prijať delegované akty týkajúce sa obmedzení a výnimiek, pokiaľ ide o zdroj krmív v prípade označenia pôvodu.

S cieľom zohľadniť špecifický charakter určitých výrobkov alebo oblastí je Komisia taktiež splnomocnená v súlade s článkom 56 prijať delegované akty týkajúce sa obmedzení a výnimiek, pokiaľ ide o zabíjanie živých zvierat alebo o zdroje surovín.

Tieto obmedzenia a výnimky zohľadňujú na základe objektívnych kritérií kvalitu alebo využitie a uznávané technologické znalosti alebo prírodné faktory.

#### Článok 6

#### **Druhový charakter, rozpor s názvami odrôd rastlín a plemien zvierat, s homonymami a ochrannými známkami**

1. Druhové názvy sa nesmú zapísať do registra ako chránené označenia pôvodu alebo chránené zemepisné označenia.

2. Názov nesmie byť zapísaný do registra ako označenie pôvodu alebo zemepisné označenie, keď je v rozpore s názvom odrody rastliny alebo plemena zvierat a je pravdepodobné, že bude spotrebiteľ úvádzať do omylu, pokiaľ ide o pravý pôvod výrobku.

3. Názov navrhnutý na zápis do registra, ktorý je úplne alebo čiastočne homonymný s názvom, ktorý je už zapísaný v registri zavedenom podľa článku 11, sa nesmie zapísať do registra, pokiaľ v praxi neexistuje dostatočné odlišenie podmienok miestneho a tradičného používania a prezentácie homonyma zaregistrovaného neskôr a názvu, ktorý sa už v registri nachádza, pričom sa zohľadní potreba zabezpečiť spravodlivé zaobchádzanie s dotknutými výrobcami a to, aby sa spotrebiteľia neuvádzali do omylu.

Homonymný názov, ktorý vyvoláva u spotrebiteľa mylnú predstavu, že výrobky pochádzajú z iného územia, sa do registra nezapíše, aj keď je názov presný, pokiaľ ide o skutočné územie, región alebo miesto pôvodu dotknutých výrobkov.

4. Názov navrhnutý na zápis do registra ako označenie pôvodu alebo zemepisné označenie sa nezapíše do registra, ak vzhľadom na dobré meno a všeobecnú známosť ochrannej

známky, ako aj obdobie, počas ktorého sa používala, je pravdepodobné, že zápis názvu navrhovaného ako označenie pôvodu alebo zemepisné označenie do registra by spotrebiteľa uvádzal do omylu, pokiaľ ide o pravú identitu výrobku.

#### Článok 7

#### **Špecifikácia výrobku**

1. Chránené označenie pôvodu alebo chránené zemepisné označenie musí spĺňať špecifikáciu, ktorá pozostáva aspoň z týchto prvkov:

- a) názov, ktorému sa má poskytnúť ochrana ako označenie pôvodu alebo zemepisnému označeniu, tak ako sa používa, či už v obchodnom, alebo bežnom jazyku, a iba v jazykoch, ktoré sa používajú alebo sa historicky používali na opis špecifického výrobku vo vymedzenej zemepisnej oblasti;
- b) opis výrobku, v prípade potreby vrátane surovín, ako aj základné fyzikálne, chemické, mikrobiologické alebo organoleptické vlastnosti výrobku;
- c) definícia zemepisnej oblasti vymedzenej vzhľadom na spojenie uvedené v tomto odseku písm. f) bode i) alebo ii), a ak je to vhodné, údaje označujúce súlad s požiadavkami uvedenými v článku 5 ods. 3;
- d) dôkaz o tom, že výrobok pochádza z vymedzenej zemepisnej oblasti uvedenej v článku 5 ods. 1 alebo 2;
- e) opis spôsobu výroby výrobku, a ak je to vhodné, opis originálnych a nemenných miestnych postupov, ako aj informácie o balení v prípade, že tak skupina žiadateľov rozhodne a uvedie dostatočné odôvodnenie špecifické pre výrobok, prečo sa na zabezpečenie kvality, zaručenie pôvodu alebo zabezpečenie kontroly musí balenie vykonať vo vymedzenej zemepisnej oblasti, a to s prihliadnutím na právo Únie, najmä pokiaľ ide o voľný pohyb tovaru a voľné poskytovanie služieb;
- f) podrobné údaje stanovujúce:
- i) spojenie medzi kvalitou alebo vlastnosťami výrobku a zemepisným prostredím uvedeným v článku 5 ods. 1 alebo
- ii) ak je to vhodné, spojenie medzi danou kvalitou, dobrou povestou alebo inou vlastnosťou výrobku a zemepisným pôvodom uvedeným v článku 5 ods. 2;
- g) názov a adresa orgánov alebo ak sú k dispozícii, názov a adresa subjektov, ktoré overujú súlad s ustanoveniami o špecifikácii výrobku podľa článku 37, a ich osobitné úlohy;

h) akékoľvek špecifické pravidlo označovania príslušného výrobku.

2. S cieľom zabezpečiť, aby špecifikácie výrobkov poskytovali podstatné a stručné informácie, je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 56 delegované akty, ktorými sa stanoví pravidlá obmedzujúce informácie obsiahnuté v špecifikácii uvedenej v odseku 1 tohto článku, keď je takéto obmedzenie nevyhnutné na predchádzanie príliš rozsiahlym žiadosťiam o zápis do registra.

Komisia môže prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanoví pravidlá pre formu špecifikácie. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 57 ods. 2.

#### Článok 8

##### Obsah žiadosti o zápis do registra

1. Žiadosť o zápis označenia pôvodu alebo zemepisného označenia do registra podľa článku 49 ods. 2 alebo 5 obsahuje aspoň:

- a) názov a adresu skupiny žiadateľov a orgánov alebo ak sú k dispozícii, subjektov, ktoré overujú súlad s ustanoveniami o špecifikácii výrobku;
- b) špecifikáciu výrobku stanovenú v článku 7;
- c) jednotný dokument, v ktorom sa uvádzajú:
  - i) hlavné body špecifikácie výrobku: názov, opis výrobku vrátane prípadných špecifických pravidiel balenia a označovania so stručným vymedzením zemepisnej oblasti;
  - ii) opis spojenia medzi výrobkom a zemepisným prostredím alebo zemepisným pôvodom uvedeným v článku 5 ods. 1 alebo 2 vrátane prípadných špecifických prvkov opisu výrobku alebo spôsobu výroby, ktoré spojenie odôvodňujú.

Žiadosť uvedená v článku 49 ods. 5 okrem toho obsahuje dôkaz, že názov výrobku je chránený v jeho krajine pôvodu.

2. Dokumentácia k žiadosti uvedená v článku 49 ods. 4 obsahuje:

- a) názov a adresu skupiny žiadateľov;
- b) jednotný dokument uvedený v odseku 1 písm. c) tohto článku;
- c) vyhlásenie členského štátu, že žiadosť podaná skupinou žiadateľov, ktorá spĺňa podmienky jej vyhovenia, spĺňa podľa neho podmienky tohto nariadenia a ustanovenia prijaté na jeho základe;
- d) odkaz na uverejnenie špecifikácie výrobku.

#### Článok 9

##### Prechodná vnútroštátna ochrana

Členský štát môže podľa tohto nariadenia poskytnúť prechodnú ochranu názvu na vnútroštátnej úrovni s účinnosťou od dátumu podania žiadosti Komisii.

Takáto vnútroštátna ochrana zaniká dňom prijatia rozhodnutia o zápise do registra podľa tohto nariadenia alebo dňom vzatia žiadosti späť.

Ak názov nie je zapísaný do registra podľa tohto nariadenia, je za dôsledky takejto vnútroštátnej ochrany zodpovedný výlučne príslušný členský štát.

Opatrenia prijaté členskými štátmi podľa prvého odseku platia iba na vnútroštátnej úrovni a nesmú mať žiadny vplyv na obchod v rámci Únie ani na medzinárodný obchod.

#### Článok 10

##### Dôvody námietky

1. Odôvodnená námietka uvedená v článku 51 ods. 2 je prípustná len vtedy, ak bola Komisii doručená v lehote stanovenej v uvedenom odseku a ak:

- a) preukazuje, že nie sú splnené podmienky uvedené v článku 5 a článku 7 ods. 1;
- b) preukazuje, že zápis navrhovaného názvu do registra by bol v rozpore s článkom 6 ods. 2, 3 alebo 4;
- c) preukazuje, že zápis navrhovaného názvu do registra by ohrozil existenciu úplne alebo čiastočne zhodného názvu alebo ochrannej známky alebo existenciu výrobkov, ktoré boli v súlade s právnymi predpismi na trhu aspoň päť rokov pred dátumom uverejnenia ustanoveným v článku 50 ods. 2 písm. a), alebo
- d) poskytuje podrobné údaje, z ktorých možno usúdiť, že názov, o ktorého zápis do registra sa žiada, je druhový výraz.

2. Dôvody námietky sa posúdia vo vzťahu k územia Únie.

#### Článok 11

##### Register chránených označení pôvodu a chránených zemepisných označení

1. Komisia prijme vykonávacie akty bez uplatnenia postupu uvedeného v článku 57 ods. 2, ktorými sa zriadi a udržiava verejne prístupný aktualizovaný register chránených označení pôvodu a chránených zemepisných označení uznaných podľa tohto systému.

2. Do registra možno zapísať zemepisné označenia patriace výrobkom z tretích krajín, ktoré sú v Únii chránené na základe medzinárodnej dohody, ktorej zmluvnou stranou je Únia. Pokiaľ takéto názvy nie sú v uvedenej dohode vyslovene identifikované ako chránené označenia pôvodu podľa tohto nariadenia, zapíšu sa do registra ako chránené zemepisné označenia.

3. Komisia môže prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovia podrobné pravidlá týkajúce sa formy a obsahu registra. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 57 ods. 2.

4. Komisia zverejní a pravidelne aktualizuje zoznam medzinárodných dohôd uvedených v odseku 2, ako aj zoznam zemepisných označení chránených na základe týchto dohôd.

#### Článok 12

##### Názvy, symboly a označenia

1. Chránené označenia pôvodu a chránené zemepisné označenia môže používať každý hospodársky subjekt, ktorý na trh uvádza výrobok, ktorý spĺňa príslušnú špecifikáciu.

2. Stanovia sa symboly Únie určené na propagáciu chránených označení pôvodu a chránených zemepisných označení.

3. V prípade výrobkov pochádzajúcich z Únie, ktoré sa uvádzajú na trh pod chráneným označením pôvodu alebo chráneným zemepisným označením zapísaným do registra v súlade s postupmi stanovenými v tomto nariadení, sa na označení uvedú s nimi spojené symboly Únie. Okrem toho by v rovnakom zornom poli mal byť aj názov výrobku zapísaný v registri. Na označení sa môže uviesť aj spojenie „chránené označenie pôvodu“ alebo „chránené zemepisné označenie“, alebo ich príslušné skratky „CHOP“ alebo „CHZO“.

4. Okrem toho sa na označení môžu uviesť i tieto údaje: znázornenie zemepisnej oblasti pôvodu podľa článku 5 a text, grafika alebo symboly odkazujúce na členský štát a/alebo región, v ktorom sa táto zemepisná oblasť pôvodu nachádza.

5. Bez toho, aby bola dotknutá smernica 2000/13/ES, sa na etiketách môžu spolu s chráneným označením pôvodu alebo chráneným zemepisným označením používať kolektívne zemepisné známky uvedené v článku 15 smernice 2008/95/ES.

6. V prípade výrobkov pochádzajúcich z tretích krajín, ktoré sa uvádzajú na trh pod názvom zapísaným do registra, sa na označení môžu uvádzať údaje uvedené v odseku 3 alebo s nimi spojené symboly Únie.

7. S cieľom zabezpečiť, aby sa spotrebiteľovi sprostredkovali primerané informácie, je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 56 delegované akty, ktorými sa stanovujú symboly Únie.

Komisia môže prijať vykonávacie akty, ktorými sa vymedzia technické vlastnosti symbolov Únie a označení, ako aj pravidlá

ich používania na výrobkoch uvádzaných na trh pod chráneným označením pôvodu alebo chráneným zemepisným označením vrátane pravidiel týkajúcich sa príslušných jazykových znení, ktoré sa majú použiť. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 57 ods. 2.

#### Článok 13

##### Ochrana

1. Názvy zapísané v registri sú chránené pred:

- a) akýmkoľvek priamym alebo nepriamym obchodným používaním názvu zapísaného v registri na výrobky, na ktoré sa zápis do registra nevzťahuje, ak sú takéto výrobky porovnateľné s výrobkami zapísanými v registri pod uvedeným názvom alebo ak použitie názvu ťaží z dobrej povesti chráneného názvu, a to aj v prípade, keď sa tieto výrobky používajú ako zložka;
- b) akýmkoľvek zneužívaním, napodobňovaním alebo vyvolávaním mylnej predstavy, a to aj vtedy, ak je uvedený skutočný pôvod výrobkov alebo služieb alebo ak je chránený názov preložený alebo uvedený v spojení s výrazmi ako „štýl“, „typ“, „spôsob“, „tak ako sa vyrába v“, „napodobnina“ alebo s podobnými výrazmi, a to aj v prípade, keď sa tieto výrobky používajú ako zložka;
- c) akýmkoľvek iným klamlivým alebo zavádzajúcim označením proveniencie, pôvodu, povahy alebo základných vlastností výrobku, ktoré sa používa na vnútornom alebo vonkajšom obale, v reklamných materiáloch alebo dokumentoch súvisiacich s príslušným výrobkom, ako aj pred zabalením výrobku do nádoby, čo by mohlo vyvolať mylnú predstavu o pôvode výrobku;
- d) akýmkoľvek inými praktikami, ktoré by mohli spotrebiteľa uvádzať do omylu, pokiaľ ide o skutočný pôvod výrobku.

Ak chránené označenie pôvodu alebo chránené zemepisné označenie obsahuje názov výrobku, ktorý sa považuje za druhový, použitie takéhoto druhového názvu sa nepovažuje za použitie v rozpore s ustanoveniami písmena a) alebo b) prvého pododseku.

2. Chránené označenia pôvodu a chránené zemepisné označenia sa nesmú stať druhovými.

3. Členské štáty prijímajú vhodné administratívne a súdne opatrenia na zabránenie nezákonnému používaniu chránených označení pôvodu a chránených zemepisných označení, ktoré sa vyrábajú alebo uvádzajú na trh v danom členskom štáte, alebo na jeho zastavenie, ako sa uvádza v odseku 1.

Členské štáty na tento účel určujú orgány zodpovedné za vykonávanie týchto opatrení v súlade s postupmi určenými jednotlivými členskými štátmi.

Tieto orgány poskytujú primerané záruky objektivity a nestranosti a majú k dispozícii kvalifikovaný personál a zdroje potrebné na plnenie svojich funkcií.

#### Článok 14

##### Vzťahy medzi ochrannými známkami, označeniami pôvodu a zemepisnými označeniami

1. Ak je označenie pôvodu alebo zemepisné označenie zapísané do registra podľa tohto nariadenia, zápis do registra ochrannej známky, ktorej použitie by bolo v rozpore s článkom 13 ods. 1 a ktorá sa týka výrobku rovnakého typu, sa zamietne, ak sa Komisii žiadost' o zápis do registra ochrannej známky podá po dátume podania žiadosti o zápis do registra, ktorá sa týka daného označenia pôvodu alebo zemepisného označenia.

Ochranné známky zapísané v registri v rozpore s prvým pododsekom sa vyhlásia za neplatné.

Ustanovenia tohto odseku sa uplatňujú bez ohľadu na ustanovenia smernice 2008/95/ES.

2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 6 ods. 4, ochranná známka, ktorej používanie je v rozpore s článkom 13 ods. 1 a ktorá bola na území Únie v dobrej viere predmetom žiadosti o zápis do registra, zapísaná do registra alebo zavedená na základe použitia, ak takúto možnosť stanovujú príslušné právne predpisy, pred dátumom, keď bola Komisii podaná žiadost' o ochranu označenia pôvodu alebo zemepisného označenia, sa môže naďalej používať a obnoviť v súvislosti s týmto výrobkom napriek zápisu označenia pôvodu alebo zemepisného označenia do registra za predpokladu, že neexistujú dôvody na vyhlásenie jej neplatnosti alebo na jej zrušenie podľa nariadenia Rady (ES) č. 207/2009 z 26. februára 2009 o ochrannej známke Spoločenstva<sup>(1)</sup> alebo podľa smernice 2008/95/ES. V takýchto prípadoch sa povoľuje používanie chráneného označenia pôvodu alebo chráneného zemepisného označenia, ako aj príslušných ochranných známk.

#### Článok 15

##### Prechodné obdobia na používanie chránených označení pôvodu a chránených zemepisných označení

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 14, Komisia môže prijať vykonávacie akty, ktorými sa udelí prechodné obdobie až do piatich rokov, aby mohli výrobky pochádzajúce z členského štátu alebo tretej krajiny, ktorých označenie pozostáva z názvu, ktorý je v rozpore s článkom 13 ods. 1, alebo ho obsahuje, naďalej používať označenie, pod ktorým boli uvedené na trh, pod podmienkou, že prípustná námietka podľa článku 49 ods. 3 alebo článku 51 preukáže, že:

- a) zápis názvu do registra by ohrozil existenciu úplne alebo čiastočne zhodného názvu alebo
- b) takéto výrobky sa už najmenej päť rokov pred dátumom uverejnenia stanoveným v článku 50 ods. 2 písm. a) uvádzali

na trh v súlade s právnymi predpismi s týmto názvom na príslušnom území.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 57 ods. 2.

2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 14, môže Komisia prijať vykonávacie akty, ktorými sa v riadne odôvodnených prípadoch predĺži prechodné obdobie uvedené v odseku 1 tohto článku na 15 rokov, ak sa preukáže, že:

- a) označenie uvedené v odseku 1 tohto článku sa v súlade s právnymi predpismi nepretržite a riadne používalo aspoň 25 rokov pred podaním žiadosti o zápis do registra Komisii;
- b) účelom použitia označenia uvedeného v odseku 1 tohto článku nikdy nebolo ťažiť z dobrej povesti názvu zapísaného do registra a preukázalo sa, že spotrebiteľ nebol ani nemohol byť uvádzaný do omylu, pokiaľ ide o skutočný pôvod výrobku.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 57 ods. 2.

3. Keď sa používa označenie uvedené v odsekoch 1 a 2, na označení sa jasne a viditeľne uvedie označenie krajiny pôvodu.

4. V záujme prekonania dočasných ťažkostí súvisiacich s dlhodobým cieľom, ktorým je zabezpečiť, aby všetci výrobcovia v dotknutej oblasti dodržiavali špecifikáciu, môže členský štát udeliť prechodné obdobie až do 10 rokov s účinnosťou od dátumu podania žiadosti Komisii pod podmienkou, že príslušné hospodárske subjekty uvádzali dané výrobky na trh v súlade s právnymi predpismi, pričom používali príslušné názvy nepretržite najmenej päť rokov pred podaním žiadosti orgánom členského štátu a uviedli túto skutočnosť vo vnútroštátnom námietkovom konaní uvedenom v článku 49 ods. 3.

Prvý pododsek sa s výnimkou námietkového konania uplatňuje primerane na chránené zemepisné označenie alebo chránené označenie pôvodu odkazujúce na zemepisnú oblasť, ktorá sa nachádza v tretej krajine.

Takéto prechodné obdobia sa uvedú v dokumentácii k žiadosti uvedenej v článku 8 ods. 2.

#### Článok 16

##### Prechodné ustanovenia

1. Názvy zapísané v registri stanovenom v článku 7 ods. 6 nariadenia (ES) č. 510/2006 sa automaticky zapisujú do registra uvedeného v článku 11 tohto nariadenia. Zodpovedajúce špecifikácie sa považujú za špecifikácie uvedené v článku 7 tohto nariadenia. Naďalej sa uplatňujú akékoľvek špecifické prechodné ustanovenia spojené s takýmito zápismi do registra.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 78, 24.3.2009, s. 1.

2. S cieľom chrániť práva a oprávnené záujmy príslušných výrobcov alebo zainteresovaných strán je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 56 delegované akty, ktoré sa týkajú ďalších prechodných pravidiel.

3. Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek práva súbežnej existencie uznanej podľa nariadenia (ES) č. 510/2006, pokiaľ ide o označenia pôvodu a zemepisné označenia na jednej strane a ochranné známky na strane druhej.

### HLAVA III

#### ZARUČENÉ TRADIČNÉ ŠPECIALITY

##### Článok 17

###### Cieľ

System pre zaručené tradičné špeciality sa zavádza s cieľom chrániť tradičné spôsoby výroby a recepty prostredníctvom pomoci určenej výrobcom tradičných výrobkov pri uvádzaní výrobkov na trh a pri informovaní spotrebiteľov o charakteristických znakoch ich tradičných receptov a výrobkov, ktoré predstavujú pridanú hodnotu.

##### Článok 18

###### Kritériá

1. Názov je oprávnený na zápis do registra ako zaručená tradičná špecialita, keď opisuje špecifický výrobok alebo potravinu, ktoré:

- a) sú výsledkom spôsobu výroby, spracovania alebo zloženia zodpovedajúceho tradičnému postupu pre tento výrobok alebo potravinu alebo
- b) sa vyrábajú zo surovín alebo zložiek, ktoré sa tradične používajú.

2. Na to, aby bol názov zapísaný do registra ako zaručená tradičná špecialita, musí:

- a) sa tradične používať na označovanie špecifického výrobku alebo
- b) identifikovať tradičný charakter alebo špecifický charakter výrobku.

3. Ak sa v rámci námietkového konania podľa článku 51 preukáže, že názov sa používa aj v inom členskom štáte alebo v tretej krajine, v rozhodnutí o zápise do registra prijatom v súlade s článkom 52 ods. 3 sa s cieľom odlišiť porovnateľné výrobky alebo výrobky s rovnakým či podobným názvom môže ustanoviť, že k názvu zaručenej tradičnej špeciality sa pripojí tvrdenie „vyrobené podľa tradície“, po ktorom bezprostredne nasleduje názov príslušnej krajiny alebo regiónu.

4. Názov sa nesmie zapísať do registra, ak sa vzťahuje iba na tvrdenia všeobecnej povahy používané pre súbor výrobkov

alebo na tvrdenia stanovené v osobitných právnych predpisoch Únie.

5. S cieľom zabezpečiť bezproblémové fungovanie systému je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 56 delegované akty, ktoré sa týkajú ďalších podrobností o kritériách oprávnenosti ustanovených v tomto článku.

##### Článok 19

###### Špecifikácia výrobku

1. Zaručená tradičná špecialita musí spĺňať špecifikáciu, ktorá obsahuje:

- a) názov navrhnutý na zápis do registra v príslušných jazykových zneniach;
- b) opis výrobku vrátane jeho základných fyzikálnych, chemických, mikrobiologických alebo organoleptických vlastností, ktoré dokazujú jeho špecifický charakter;
- c) opis spôsobu výroby, ktorú musia výrobcovia dodržať, podľa potreby vrátane povahy a vlastností použitých surovín alebo zložiek a spôsobu prípravy výrobku a
- d) kľúčové znaky, ktoré stanovujú tradičné vlastnosti výrobku.

2. S cieľom zabezpečiť, aby špecifikácie výrobkov poskytovali podstatné a stručné informácie, je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 56 delegované akty, ktorými sa stanovujú pravidlá obmedzujúce informácie obsiahnuté v špecifikácii uvedenej v odseku 1 tohto článku, keď je takéto obmedzenie nevyhnutné na predchádzanie príliš rozsiahlym žiadosťiam o zápis do registra.

Komisia môže prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú pravidlá pre formu špecifikácie. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 57 ods. 2.

##### Článok 20

###### Obsah žiadosti o zápis do registra

1. Žiadosť o zápis názvu do registra ako zaručenej tradičnej špeciality podľa článku 49 ods. 2 alebo 5 obsahuje:

- a) názov a adresu skupiny žiadateľov;
  - b) špecifikáciu výrobku podľa článku 19.
2. Dokumentácia k žiadosti uvedená v článku 49 ods. 4 obsahuje:

- a) znaky uvedené v odseku 1 tohto článku a
- b) vyhlásenie členského štátu, že má za to, že žiadosť podaná skupinou, ktorá spĺňa podmienky jej vyhoveniu, spĺňa podmienky tohto nariadenia a ustanovenia prijaté na jeho základe.

## Článok 21

### Dôvody námietky

1. Odôvodnená námietka uvedená v článku 51 ods. 2 je prípustná len vtedy, ak sa Komisii doručí pred uplynutím stanovenej lehoty a ak:

- a) poskytuje riadne opodstatnené dôvody, prečo navrhovaný zápis do registra nie je zlučiteľný s podmienkami tohto nariadenia, alebo
- b) dokazuje, že používanie názvu je v súlade s právnymi predpismi, je známe a hospodársky významné pre podobné poľnohospodárske výrobky alebo potraviny.

2. Kritériá uvedené v odseku 1 písm. b) sa posúdia vo vzťahu k územiu Únie.

## Článok 22

### Register zaručených tradičných špecialít

1. Komisia prijme vykonávacie akty bez uplatnenia postupu uvedeného v článku 57 ods. 2, ktorými sa zriadi a udržiava verejne prístupný aktualizovaný register zaručených tradičných špecialít uznaných v rámci tohto systému.

2. Komisia môže prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú podrobné pravidlá týkajúce sa formy a obsahu registra. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 57 ods. 2.

## Článok 23

### Názvy, symbol a označenie

1. Názov zapísaný do registra ako zaručená tradičná špecialita môže používať každý hospodársky subjekt, ktorý na trh uvádza výrobok zodpovedajúci príslušnej špecifikácii.

2. Stanoví sa symbol Únie na propagáciu zaručených tradičných špecialít.

3. V prípade výrobkov pochádzajúcich z Únie, ktoré sa uvádzajú na trh pod označením zaručená tradičná špecialita, ktoré je zapísané do registra v súlade s týmto nariadením, sa na označení uvedie symbol uvedený v odseku 2 bez toho, aby bol dotknutý odsek 4. Okrem toho by v rovnakom zornom poli mal byť uvedený aj názov výrobku. Na označení sa môže uviesť aj údaj „zaručená tradičná špecialita“ alebo príslušná skratka „ZTŠ“.

Symbol je nepovinný v prípade označenia zaručených tradičných špecialít, ktoré sa vyrábajú mimo Únie.

4. S cieľom zabezpečiť, aby sa spotrebiteľovi sprostredkovali primerané informácie, je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 56 delegované akty, ktorými sa stanoví symbol Únie.

Komisia môže prijať vykonávacie akty, ktorými sa vymedzia technické vlastnosti symbolu Únie a označenia, ako aj pravidlá ich používania, pokiaľ ide o výrobky s názvom zaručenej tradičnej špeciality vrátane príslušných jazykových znení, ktoré

sa majú použiť. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 57 ods. 2.

## Článok 24

### Obmedzenie použitia názvov zapísaných v registri

1. Názvy zapísané v registri sú chránené pred akýmkoľvek zneužitím, napodobňovaním alebo vyvolaním mylnej predstavy, alebo pred akýmkoľvek inými praktikami, ktoré môžu spotrebiteľa uvádzať do omylu.

2. Členské štáty zabezpečia, aby opisy používané pri predaji na vnútroštátnej úrovni nevyvolávali zámenu s názvami, ktoré sú zapísané do registra.

3. Komisia môže prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú pravidlá na ochranu zaručených tradičných špecialít. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 57 ods. 2.

## Článok 25

### Prechodné ustanovenia

1. Názvy zapísané do registra v súlade s článkom 13 ods. 2 nariadenia (ES) č. 509/2006 sa automaticky zapíšu do registra uvedeného v článku 22 tohto nariadenia. Zodpovedajúce špecifikácie sa považujú za špecifikácie podľa článku 19 tohto nariadenia. Naďalej sa uplatňujú akékoľvek špecifické prechodné ustanovenia spojené s takýmito zápsmi do registra.

2. V prípade názvov zapísaných do registra v súlade s požiadavkami stanovenými v článku 13 ods. 1 nariadenia (ES) č. 509/2006 vrátane názvov zapísaných do registra na základe žiadostí uvedených v článku 58 ods. 1 druhom pododseku tohto nariadenia sa môžu naďalej za podmienok uvedených v nariadení (ES) č. 509/2006 používať do 4. januára 2023, pokiaľ členské štáty nepoužijú postup stanovený v článku 26 tohto nariadenia.

3. S cieľom chrániť práva a oprávnené záujmy príslušných výrobcov alebo zainteresovaných strán je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 56 delegované akty, ktorými sa stanovujú ďalšie prechodné pravidlá.

## Článok 26

### Zjednodušený postup

1. Na žiadosť skupiny môže členský štát predložiť Komisii najneskôr do 4. januára 2016 názvy zaručených tradičných špecialít, ktoré sú zapísané do registra v súlade s článkom 13 ods. 1 nariadenia (ES) č. 509/2006 a sú v súlade s týmto nariadením.

Členský štát začne pred predložením názvu námietkové konanie vymedzené v článku 49 ods. 3 a 4.

Ak sa v rámci tohto konania preukáže, že názov sa tiež používa v súvislosti s porovnateľnými výrobkami alebo výrobkami so zhodným či podobným názvom, môže sa názov doplniť o výraz, ktorý identifikuje jeho tradičný alebo špecifický charakter.



Skupina z tretej krajiny môže predložiť takéto názvy Komisii, a to priamo alebo prostredníctvom orgánov danej tretej krajiny.

2. Komisia uverejní názvy uvedené v odseku 1 spolu so špecifikáciami pre každý takýto názov v *Úradnom vestníku Európskej únie* do dvoch mesiacov od ich predloženia.

3. Uplatňujú sa články 51 a 52.

4. Tam, kde je to vhodné, Komisia po skončení námietkového konania prispôbobi zápis v registri uvedenom v článku 22. Zodpovedajúce špecifikácie sa považujú za špecifikácie podľa článku 19.

#### HLAVA IV

### NEPOVINNÉ VÝRAZY KVALITY

#### Článok 27

##### Cieľ

Zavádza sa systém pre nepovinné výrazy kvality s cieľom uľahčiť výrobcovi v rámci vnútorného trhu sprostredkovanie vlastností alebo charakteristických znakov ich poľnohospodárskych výrobkov, ktoré predstavujú pridanú hodnotu.

#### Článok 28

##### Vnútroštátne pravidlá

Členské štáty môžu zachovať vnútroštátne pravidlá týkajúce sa nepovinných výrazov kvality, na ktoré sa nevzťahuje toto nariadenie, za predpokladu, že takéto pravidlá sú v súlade s právom Únie.

#### Článok 29

##### Nepovinné výrazy kvality

1. Nepovinné výrazy kvality musia spĺňať tieto kritériá:

a) výraz sa vzťahuje na vlastnosť jednej alebo viacerých kategórií výrobkov alebo na poľnohospodársky či spracovateľský charakteristický znak, ktorý sa uplatňuje v osobitných oblastiach;

b) používanie výrazu predstavuje pre výrobok pridanú hodnotu v porovnaní s výrobkami podobného typu a

c) výraz má európsky rozmer.

2. Nepovinné výrazy kvality, ktoré opisujú technické vlastnosti výrobku na účely dodržiavania povinných obchodných noriem a ktoré nie sú určené na informovanie spotrebiteľov o týchto vlastnostiach výrobku, sa z tohto systému vylučujú.

3. Nepovinné výrazy kvality nezahŕňajú nepovinné vyhradené výrazy, ktoré podporujú a dopĺňajú osobitné obchodné normy určené na základe sektora alebo kategórie výrobku.

4. S cieľom zohľadniť špecifický charakter určitých sektorov, ako aj očakávania spotrebiteľov je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 56 delegované akty, ktorými sa stanovia podrobné pravidlá týkajúce sa kritérií uvedených v odseku 1 tohto článku.

5. Komisia môže prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú všetky opatrenia týkajúce sa formy, postupov alebo iných technických detailov, ktoré sú potrebné na uplatňovanie tejto hlavy. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 57 ods. 2.

6. Komisia pri prijímaní delegovaných a vykonávacích aktov v súlade s odsekmi 4 a 5 tohto článku zohľadňuje všetky relevantné medzinárodné normy.

#### Článok 30

##### Vyhradenie a zmena a doplnenie

1. S cieľom zohľadniť očakávania spotrebiteľov, vývoj vedeckých a technických poznatkov, situáciu na trhu a vývoj obchodných noriem a medzinárodných noriem je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 56 delegované akty, ktorými sa vyhradí dodatočný nepovinný výraz kvality a stanovia jeho podmienky používania.

2. V riadne odôvodnených prípadoch a s cieľom zohľadniť príslušné použitie dodatočného nepovinného výrazu kvality je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 56 delegované akty, ktorými sa stanovujú zmeny a doplnenia podmienok používania uvedených v odseku 1 tohto článku.

#### Článok 31

##### Horský výrobok

1. Výraz „horský výrobok“ sa ustanovuje ako nepovinný výraz kvality.

Tento výraz sa používa len na opis výrobkov určených na ľudskú spotrebu, ktoré sú uvedené v prílohe I k zmluve a v prípade ktorých:

a) suroviny aj krmivo pre hospodárske zvieratá pochádzajú hlavne z horských oblastí;

b) pre spracované výrobky sa aj spracovanie uskutočňuje v horských oblastiach.

2. Na účely tohto článku sú horské oblasti v rámci Únie oblasti vymedzené podľa článku 18 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1257/1999. V prípade výrobkov z tretích krajín horské oblasti zahŕňajú oblasti, ktoré tretie krajiny oficiálne označili za horské oblasti, alebo tie oblasti, ktoré spĺňajú kritériá rovnocenné s kritériami stanovenými v článku 18 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1257/1999.

3. V riadne odôvodnených prípadoch a s cieľom zohľadniť prírodné obmedzenia, ktoré majú vplyv na poľnohospodársku výrobu v horských oblastiach, je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 56 delegované akty, ktorými sa stanovujú výnimky z podmienok používania uvedených v odseku 1 tohto článku. Komisia je konkrétne splnomocnená prijať delegovaný akt, ktorým sa stanovujú podmienky, na základe ktorých je povolené, aby suroviny a krmivo nepochádzali z horských oblastí, podmienky, na základe ktorých je povolené, aby sa spracovanie výrobkov neuskutočnilo v horských oblastiach v zemepisnej oblasti, ktorá sa vymedzí, a vymedzenie uvedenej zemepisnej oblasti.

4. S cieľom zohľadniť prírodné obmedzenia, ktoré majú vplyv na poľnohospodársku výrobu v horských oblastiach, je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 56 delegované akty, ktoré sa týkajú stanovenia spôsobov výroby a iných kritérií, ktoré sú relevantné pre používanie nepovinného výrazu kvality ustanoveného v odseku 1 tohto článku.

#### Článok 32

##### Výrobok ostrovného poľnohospodárstva

Komisia najneskôr do 4. januára 2014 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o možnosti zavedenia nového výrazu „výrobok ostrovného poľnohospodárstva“. Tento výraz sa môže používať len na opis výrobkov určených na ľudskú spotrebu, ktoré sú uvedené v prílohe I k zmluve a ktoré sú vyrobené zo surovín pochádzajúcich z ostrovov. Okrem toho, aby sa tento výraz mohol použiť na spracované výrobky, musí sa na ostrovoch uskutočniť spracovanie aj v prípadoch, ak to má významný vplyv na konkrétne vlastnosti konečného výrobku.

K správe sa v prípade potreby pripoja príslušné legislatívne návrhy na vyhradenie nepovinného výrazu kvality „výrobok ostrovného poľnohospodárstva“.

#### Článok 33

##### Obmedzenie použitia

1. Nepovinný výraz kvality sa môže používať iba na opis výrobkov, ktoré spĺňajú príslušné podmienky používania.

2. Komisia môže prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú pravidlá používania nepovinných výrazov kvality. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 57 ods. 2.

#### Článok 34

##### Monitorovanie

Členské štáty vykonávajú na základe analýzy rizika kontroly, aby zabezpečili dodržiavanie požiadaviek tejto hlavy, a v prípade ich porušenia uplatnia primerané administratívne sankcie.

## HLAVA V

### SPOLOČNÉ USTANOVENIA

#### KAPITOLA I

##### Úradné kontroly chránených označení pôvodu, chránených zemepisných označení a zaručených tradičných špecialít

#### Článok 35

##### Rozsah pôsobnosti

Ustanovenia tejto kapitoly sa uplatňujú vo vzťahu k systémom kvality stanoveným v hlave II a hlave III.

#### Článok 36

##### Určenie príslušného orgánu

1. V súlade s nariadením (ES) č. 882/2004 členské štáty určujú príslušný orgán alebo orgány zodpovedné za úradné kontroly vykonávané na overenie dodržiavania právnych požiadaviek týkajúcich sa systémov kvality zavedených týmto nariadením.

Postupy a požiadavky nariadenia (ES) č. 882/2004 sa uplatňujú primerane na úradné kontroly vykonávané na overenie dodržiavania právnej požiadavky týkajúcej sa systémov kvality pre všetky výrobky, na ktoré sa vzťahuje príloha I k tomuto nariadeniu.

2. Príslušné orgány uvedené v odseku 1 musia ponúknuť primerané záruky objektivity a nestrannosti a mať k dispozícii kvalifikovaný personál a zdroje potrebné na plnenie ich funkcií.

3. Úradné kontroly musia zahŕňať:

- a) overovanie, či výrobok spĺňa príslušnú špecifikáciu výrobku, a
- b) monitorovanie používania názvov zapísaných do registra na opis výrobku uvádzaného na trh v súlade s článkom 13 v prípade názvov zapísaných do registra podľa hlavy II a v súlade s článkom 24 v prípade názvov zapísaných do registra podľa hlavy III.

#### Článok 37

##### Overovanie dodržiavania špecifikácie výrobku

1. Pokiaľ ide o chránené označenia pôvodu, chránené zemepisné označenia a zaručené tradičné špeciality, ktoré označujú výrobky pochádzajúce z Únie, overovanie súladu so špecifikáciou výrobkov pred ich uvedením na trh vykonáva:

- a) jeden alebo viac príslušných orgánov uvedených v článku 36 tohto nariadenia a/alebo
- b) jeden alebo viac kontrolných orgánov v zmysle článku 2 bodu 5 nariadenia (ES) č. 882/2004, ktoré vykonávajú činnosť certifikačného orgánu pre výrobky.

Náklady na takéto overovanie dodržiavania špecifikácií môžu znášať hospodárske subjekty, ktoré sú predmetom týchto kontrol. K týmto nákladom môžu prispieť aj členské štáty.

2. Pokiaľ ide o označenia pôvodu, zemepisné označenia a zaručené tradičné špeciality, ktoré označujú výrobky pochádzajúce z tretej krajiny, overovanie súladu so špecifikáciami pred uvedením výrobku na trh vykonáva:

a) jeden alebo viac orgánov verejnej moci určených treťou krajinou a/alebo

b) jeden alebo viac certifikačných orgánov pre výrobky.

3. Členské štáty zverejnia názov a adresu orgánov a subjektov uvedených v odseku 1 tohto článku a tieto informácie pravidelne aktualizujú.

Komisia zverejní názov a adresu orgánov a subjektov uvedených v odseku 2 tohto článku a tieto informácie pravidelne aktualizuje.

4. Komisia môže bez uplatnenia postupu uvedeného v článku 57 ods. 2 prijať vykonávacie akty, ktorými sa vymedzia prostriedky, pomocou ktorých sa zverejní názov a adresa certifikačných orgánov pre výrobky uvedených v odsekoch 1 a 2 tohto článku.

#### Článok 38

##### Dohľad nad používaním názvu na trhu

Členské štáty oznámia Komisii názvy a adresy príslušných orgánov uvedených v článku 36. Komisia názvy a adresy týchto orgánov zverejní.

Členské štáty vykonajú na základe analýzy rizika kontroly, aby zabezpečili dodržiavanie požiadaviek tohto nariadenia, a v prípade ich porušenia prijímajú všetky potrebné opatrenia.

#### Článok 39

##### Delegovanie na kontrolné orgány príslušnými orgánmi

1. Príslušné orgány môžu v súlade s článkom 5 nariadenia (ES) č. 882/2004 delegovať osobitné úlohy súvisiace s úradnými kontrolami systémov kvality na jeden alebo viac kontrolných orgánov.

2. Takéto kontrolné orgány musia byť akreditované v súlade s európskou normou EN 45011 alebo pokynom ISO/IEC 65 (Všeobecné požiadavky na orgány prevádzkujúce certifikačné systémy výrobkov).

3. Akreditáciu uvedenú v odseku 2 tohto článku môže vykonať iba:

a) vnútroštátny akreditačný orgán v Únii v súlade s ustanoveniami nariadenia (ES) č. 765/2008 alebo

b) akreditačný orgán mimo Únie, ktorý podpísal multilaterálny dohovor o uznaní pod dohľadom Medzinárodného akreditačného fóra.

#### Článok 40

##### Plánovanie kontrolných činností a podávanie správ o nich

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa činnosti na kontrolu povinností podľa tejto kapitoly osobitne začlenili do samostatného oddielu v rámci viacročných národných plánov kontroly v súlade s článkami 41, 42 a 43 nariadenia (ES) č. 882/2004.

2. Výročné správy týkajúce sa kontroly povinností stanovených týmto nariadením obsahujú samostatný oddiel, v ktorom sú uvedené informácie stanovené v článku 44 nariadenia (ES) č. 882/2004.

#### KAPITOLA II

##### Výnimky pre určité skoršie používania

#### Článok 41

##### Druhové výrazy

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 13, toto nariadenie nemá vplyv na používanie výrazov, ktoré sú v Únii druhové, ani keď je druhový výraz súčasťou názvu chráneného v rámci systému kvality.

2. S cieľom stanoviť, či sa výraz stal, alebo nestal druhovým, je potrebné zohľadniť všetky relevantné faktory, najmä:

a) súčasný stav v oblastiach spotreby;

b) príslušné vnútroštátne právne predpisy alebo právne predpisy Únie.

3. S cieľom v plnej miere chrániť práva zainteresovaných strán je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 56 delegované akty, ktorými sa stanovujú dodatočné pravidlá určenia druhového postavenia výrazov uvedených v odseku 1 tohto článku.

#### Článok 42

##### Odrody rastlín a plemená zvierat

1. Týmto nariadením sa nebráni uvedeniu na trh takých výrobkov, ktorých označenie obsahuje názov alebo výraz chránený alebo vyhradený v rámci systému kvality opísaného v hlave II, hlave III alebo hlave IV, ktorý obsahuje alebo zahŕňa názov odrody rastlín alebo plemena zvierat, ak sú splnené tieto podmienky:

a) príslušný výrobok obsahuje uvedenú odrodu alebo plemeno alebo je od nich odvodený;

b) spotrebiteľia nie sú uvádzaní do omylu;

- c) používanie názvu odrody alebo plemena zodpovedá spravodlivej hospodárskej súťaži;
- d) používanie neťaží z dobrej povesti chráneného výrazu a
- e) v prípade systému kvality opísaného v hlave II výroba a uvádzanie výrobku na trh sa rozšírilo z jeho oblasti pôvodu pred dátumom podania žiadosti o zápis zemepisného označenia do registra.

2. S cieľom ďalej objasniť rozsah práv a slobôd potravinárskych podnikov, pokiaľ ide o používanie názvu odrody rastlín alebo plemena zvierat uvedeného v odseku 1 tohto článku, je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 56 delegované akty, ktoré sa týkajú pravidiel pre rozhodnutie o používaní takýchto názvov.

#### Článok 43

##### Vzťah k duševnému vlastníctvu

Systémy kvality opísané v hlavách III a IV sa uplatňujú bez toho, aby boli dotknuté pravidlá Únie alebo členských štátov, ktorými sa upravuje duševné vlastníctvo, a najmä tie, ktoré sa týkajú označení pôvodu a zemepisných označení, ochranných známok a práv udelených na základe týchto pravidiel.

#### KAPITOLA III

##### Označenia a symboly systému kvality a úloha výrobcov

#### Článok 44

##### Ochrana označení a symbolov

1. Označenia, skratky a symboly odkazujúce na systémy kvality sa môžu používať iba v súvislosti s výrobkami vyrobenými v súlade s pravidlami systému kvality, pre ktorý platia. Vztahuje sa to najmä na tieto označenia, skratky a symboly:

- a) „chránené označenie pôvodu“, „chránené zemepisné označenie“, „zemepisné označenie“, „CHOP“, „CHZO“ a súvisiace symboly stanovené v hlave II;
- b) „zaručená tradičná špecialita“, „ZTŠ“ a súvisiaci symbol, ako sa stanovuje v hlave III;
- c) „horský výrobok“, ako sa stanovuje v hlave IV.

2. V súlade s článkom 5 nariadenia (ES) č. 1290/2005 sa môže z Európskeho poľnohospodárskeho fondu pre rozvoj vidieka (EPFRV) z iniciatívy Komisie alebo v jej mene centrálne financovať administratívna podpora týkajúca sa vývoja, prípravnej práce, monitorovania, administratívnej a právnej pomoci, právnej ochrany, registračných poplatkov, poplatkov za obnovu, poplatkov za sledovanie ochrannej známky, súdnych trov a akéhokoľvek iného súvisiaceho opatrenia, ktoré je nevyhnutné na ochranu používania označení, skratiek a symbolov, ktorými sa odkazuje na systémy kvality, pred zneužitím, napodobňovaním, vyvolaním mylnej predstavy alebo

akoukoľvek inou praktikou, ktorá môže uvádzať spotrebiteľa do omylu, v rámci Únie a v tretích krajinách.

3. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú pravidlá jednotnej ochrany označení, skratiek a symbolov uvedených v odseku 1 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 57 ods. 2.

#### Článok 45

##### Úloha skupín

1. Bez toho, aby boli dotknuté osobitné ustanovenia týkajúce sa organizácií výrobcov a medziodvetvových organizácií stanovené v nariadení (ES) č. 1234/2007, je skupina oprávnená:

- a) prispievať k tomu, aby sa zabezpečilo, že kvalita, dobrá povest a autentickosť ich výrobkov sú na trhu zaručené prostredníctvom monitorovania používania názvu v obchodovaní a v prípade potreby informovaním príslušných orgánov uvedených v článku 36 alebo akéhokoľvek iného príslušného orgánu v rámci článku 13 ods. 3;
- b) prijímať opatrenia na zabezpečenie primeranej právnej ochrany chráneného označenia pôvodu alebo chráneného zemepisného označenia a práv duševného vlastníctva, ktoré sú s týmito označeniami priamo spojené;
- c) vyvíjať informačné a propagačné činnosti zamerané na sprostredkovanie charakteristických znakov výrobku, ktoré predstavujú pridanú hodnotu, spotrebiteľom;
- d) vyvíjať činnosti súvisiace so zabezpečením súladu výrobku s jeho špecifikáciou;
- e) prijímať opatrenia na zlepšenie výkonnosti systému vrátane vývoja ekonomických odborných znalostí, vykonávania ekonomických analýz, šírenia ekonomických informácií o systéme a poskytovania poradenstva výrobcovi;
- f) prijímať opatrenia na zvýšenie hodnoty výrobkov a v prípade potreby prijímať kroky s cieľom zabrániť akýmkoľvek opatreniam, ktoré poškodzujú alebo môžu poškodiť povest týchto výrobkov, alebo na ne reagovať.

2. Členské štáty môžu administratívnymi prostriedkami podporovať vznik a fungovanie skupín na svojich územiach. Členské štáty okrem toho Komisii oznámia názvy a adresy skupín uvedených v článku 3 bode 2. Komisia tieto informácie zverejní.

#### Článok 46

##### Právo používať systémy

1. Členské štáty zabezpečia, aby každý hospodársky subjekt, ktorý dodržiava pravidlá systému kvality stanovené v hlavách II a III, bol oprávnený na zaradenie do overovania súladu zriadeného podľa článku 37.

2. Hospodárske subjekty, ktoré pripravujú a uskladňujú výrobok uvádzaný na trh podľa systému pre zaručené tradičné špeciality, chránené označenia pôvodu alebo chránené zemepisné označenia alebo ktoré uvádzajú takéto výrobky na trh, tiež podliehajú kontrolám stanoveným v kapitole I tejto hlavy.

3. Členské štáty zabezpečia, aby hospodárske subjekty, ktoré majú záujem dodržiavať pravidlá systému kvality stanoveného v hlavách III a IV, mali takúto možnosť a nemuseli čeliť prekážkam v účasti, ktoré sú diskriminačné alebo inak objektívne neopodstatnené.

#### Článok 47

##### Poplatky

Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 882/2004, a najmä ustanovenia jeho hlavy II kapitoly VI, môžu členské štáty účtovať poplatok na pokrytie svojich nákladov na riadenie systémov kvality vrátane poplatkov vzniknutých v rámci spracovania žiadostí, námietok, žiadostí o zmeny a doplnenia a žiadostí o zrušenie, stanovených v tomto nariadení.

#### KAPITOLA IV

### Postup podania žiadosti a zápisu do registra označení pôvodu, zemepisných označení a zaručených tradičných špecialít

#### Článok 48

##### Rozsah postupov podávania žiadostí

Ustanovenia tejto kapitoly sa uplatňujú vo vzťahu k systémom kvality stanoveným v hlavách II a III.

#### Článok 49

##### Žiadosť o zápis názvov do registra

1. Žiadosti o zápis názvov do registra podľa systémov kvality uvedených v článku 48 môžu podávať iba skupiny, ktoré pracujú s výrobkami, ktorých názov sa má zapísať do registra. V prípade názvu, ktorý je „chráneným označením pôvodu“ alebo „chráneným zemepisným označením“ a ktorý označuje cezhraničnú zemepisnú oblasť, alebo v prípade názvu, ktorý označuje „zaručenú tradičnú špecialitu“, môže viacero skupín z rôznych členských štátov alebo tretích krajín podať spoločnú žiadosť o zápis do registra.

Samostatná fyzická alebo právnická osoba sa môže považovať za skupinu, ak sa preukáže, že sú splnené obidve tieto podmienky:

- dotknutá osoba je jediným výrobcom ochotným podať žiadosť;
- so zreteľom na chránené označenia pôvodu a chránené zemepisné označenia má vymedzená zemepisná oblasť vlastnosti, ktoré sa značne odlišujú od vlastností susedných oblastí alebo sa vlastnosti výrobku odlišujú od vlastností výrobkov vyrábaných v susedných oblastiach.

2. Ak sa žiadosť podľa systému stanoveného v hlave II týka zemepisnej oblasti v určitom členskom štáte alebo ak žiadosť podľa systému stanoveného v hlave III vypracuje skupina usadená v určitom členskom štáte, táto žiadosť sa adresuje orgánom tohto členského štátu.

Členský štát vhodnými prostriedkami žiadosť preskúma, aby overil, či je odôvodnená a či spĺňa podmienky príslušného systému.

3. Ako súčasť prieskumu uvedeného v druhom pododseku odseku 2 tohto článku členský štát iniciuje vnútroštátne námietkové konanie, v rámci ktorého sa zabezpečí náležité zverejnenie žiadosti a poskytne primeraná lehota, počas ktorej akákoľvek fyzická alebo právnická osoba, ktorá má oprávnený záujem a má sídlo alebo bydlisko na jeho území, môže vzniesť námietku voči žiadosti.

Členský štát preskúma prípustnosť námietok prijatých v rámci systému stanoveného v hlave II so zreteľom na kritériá uvedené v článku 10 ods. 1 alebo prípustnosť námietok prijatých v rámci systému stanoveného v hlave III so zreteľom na kritériá uvedené v článku 21 ods. 1.

4. Ak sa členský štát po posúdení prijatej námietky domnieva, že požiadavky tohto nariadenia sú splnené, môže prijať kladné rozhodnutie a Komisii predložiť dokumentáciu k žiadosti. V takomto prípade informuje Komisiu o prípustných námietkach, ktoré dostal od fyzickej alebo právnickej osoby, ktorá v súlade s právnymi predpismi uvádzala na trh dané výrobky s dotknutými názvami, a to nepretržite aspoň počas piatich rokov pred dátumom zverejnenia žiadosti uvedeným v odseku 3.

Členský štát zabezpečí, aby bolo jeho kladné rozhodnutie zverejnené a aby každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá má oprávnený záujem, mala možnosť podať opravné prostriedky.

Členský štát zabezpečí, aby sa verzia špecifikácie výrobku, na základe ktorej prijal svoje kladné rozhodnutie, zverejnila, a poskytne k nej elektronický prístup.

Pokiaľ ide o chránené označenia pôvodu a chránené zemepisné označenia, členský štát zabezpečí aj náležité zverejnenie verzie špecifikácie výrobku, na základe ktorej Komisia prijala svoje rozhodnutie podľa článku 50 ods. 2.

5. Ak sa žiadosť v rámci systému stanoveného v hlave II týka zemepisnej oblasti v určitej tretej krajine alebo ak žiadosť v rámci systému stanoveného v hlave III pripraví skupina usadená v určitej tretej krajine, žiadosť sa podá Komisii, a to buď priamo, alebo prostredníctvom orgánov príslušnej tretej krajiny.

6. Dokumenty uvedené v tomto článku, ktoré sú zaslané Komisii, musia byť v jednom z úradných jazykov Únie.

7. S cieľom uľahčiť postup podávania žiadostí je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 56 delegované akty, ktorými sa vymedzia pravidlá pre vnútroštátne námietkové konanie v prípade spoločných žiadostí týkajúcich sa viac ako jedného národného územia a doplnia pravidlá postupu podávania žiadostí.

Komisia môže prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovia podrobné pravidlá pre postupy podávania žiadostí, formu a predkladanie žiadostí vrátane žiadostí týkajúcich sa viac ako jedného národného územia. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 57 ods. 2.

#### Článok 50

##### Preskúmanie Komisiou a uverejnenie na účely námietkového konania

1. Komisia vhodnými prostriedkami preskúma akúkoľvek žiadosť, ktorú dostane podľa článku 49, aby skontrolovala, či je odôvodnená a či spĺňa podmienky príslušného systému. Toto preskúmanie by nemalo trvať dlhšie ako šesť mesiacov. Ak sa táto lehota prekročí, Komisia žiadateľovi písomne oznámi dôvody tohto zdržania.

Komisia aspoň raz za mesiac zverejní zoznam názvov, na ktoré jej boli podané žiadosti o zápis do registra, ako aj dátumy ich podania.

2. Ak sa na základe preskúmania vykonaného podľa odseku 1 prvého pododseku Komisia domnieva, že podmienky stanovené v tomto nariadení sú splnené, uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie*:

- a) v prípade žiadostí v rámci systému stanoveného v hlavě II jednotný dokument a odkaz na uverejnenie špecifikácie výrobku;
- b) v prípade žiadostí v rámci systému stanoveného v hlavě III príslušnú špecifikáciu.

#### Článok 51

##### Námietkové konanie

1. Do troch mesiacov od dátumu uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie* môžu orgány členského štátu alebo tretej krajiny alebo fyzická či právnická osoba s oprávneným záujmom, ktorá je usadená v tretej krajine, podať Komisii oznámenie o námietke.

Každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá má oprávnený záujem a má sídlo alebo bydlisko v inom členskom štáte ako v tom, z ktorého bola žiadosť podaná, môže podať oznámenie o námietke členskému štátu, v ktorom je usadená, v lehote stanovenej na vznesenie námietky podľa prvého pododseku.

Oznámenie o námietke obsahuje vyhlásenie, že by žiadosť mohla porušovať podmienky stanovené v tomto nariadení.

Oznámenie o námietke, ktoré neobsahuje toto vyhlásenie, je neplatné.

Komisia zašle oznámenie o námietke bezodkladne orgánu alebo subjektu, ktorý žiadosť podal.

2. Ak sa Komisii podá oznámenie o námietke a následne do dvoch mesiacov sa vznesie odôvodnená námietka, Komisia overí prípustnosť tejto odôvodnenej námietky.

3. Komisia do dvoch mesiacov od prijatia prípustnej odôvodnenej námietky vyzve orgán alebo osobu, ktorá vznesla námietku, a orgán alebo subjekt, ktorý podal žiadosť, aby spolu začali príslušnú konzultáciu počas primeraného obdobia, ktoré neprekročí tri mesiace.

Orgán alebo osoba, ktorá vznesla námietku, a orgán alebo subjekt, ktorý podal žiadosť, začnú bezodkladne takúto príslušnú konzultáciu. Navzájom si poskytnú príslušné informácie, aby mohli posúdiť, či žiadosť o zápis do registra spĺňa podmienky tohto nariadenia. Ak nedosiahnu dohodu, tieto informácie tiež oznámia Komisii.

Komisia môže kedykoľvek v priebehu týchto troch mesiacov predĺžiť na žiadosť žiadateľa lehotu na konzultácie najviac o tri mesiace.

4. Ak sa v nadväznosti na príslušné konzultácie uvedené v odseku 3 tohto článku údaje uverejnené v súlade s článkom 50 ods. 2 podstatne zmenia a doplnia, Komisia zopakuje preskúmanie uvedené v článku 50.

5. Oznámenie o námietke, odôvodnená námietka a súvisiace dokumenty, ktoré sú zaslané Komisii v súlade s odsekmi 1 až 4 tohto článku, musia byť v jednom z úradných jazykov Únie.

6. S cieľom zaviesť jasné postupy a lehoty na vznesenie námietky je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 56 delegované akty, ktorými sa doplnia pravidlá námietkového konania.

Komisia môže prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovia podrobné pravidlá pre postupy vznášania námietok, ich formu a predkladanie. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 57 ods. 2.

#### Článok 52

##### Rozhodnutie o zápise do registra

1. Ak sa Komisia na základe jej dostupných informácií získaných pri preskúmaní vykonanom podľa článku 50 ods. 1 prvého pododseku domnieva, že podmienky na zápis do registra nie sú splnené, prijme vykonávacie akty, ktorými sa žiadosť zamietne. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 57 ods. 2.

2. Ak Komisia nedostane žiadne oznámenie o námietke ani žiadnu prípustnú odôvodnenú námietku podľa článku 51, bez uplatnenia postupu uvedeného v článku 57 ods. 2 prijme vykonávacie akty, ktorými sa názov zapíše do registra.

3. Ak Komisia dostane prípustnú odôvodnenú námietku, po príslušných konzultáciách uvedených v článku 51 ods. 3 a po zohľadnení ich výsledkov buď:

- a) ak sa dosiahla dohoda, zapíše názov do registra prostredníctvom vykonávacích aktov prijatých bez uplatnenia postupu uvedeného v článku 57 ods. 2 a v prípade potreby zmení a doplní informácie uverejnené podľa článku 50 ods. 2 za predpokladu, že takéto zmeny a doplnenia nie sú podstatné, alebo
- b) ak sa nedosiahla dohoda, prijme vykonávacie akty, ktorými rozhodne o zápise do registra. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 57 ods. 2.

4. Akty zápisu do registra a rozhodnutia o zamietnutí sa uverejnia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

#### Článok 53

##### Zmena a doplnenie špecifikácie výrobku

1. Skupina s oprávneným záujmom môže požiadať o schválenie zmeny a doplnenia špecifikácie výrobku.

V žiadostiach sa požadované zmeny a doplnenia opíšu a odôvodnia.

2. Ak sa zmena a doplnenie týka jednej alebo viacerých zmien a doplnení špecifikácie, ktoré nie sú nepodstatné, žiadosť o zmenu a doplnenie sa riadi postupom stanoveným v článkoch 49 až 52.

Ak sú však navrhované zmeny a doplnenia nepodstatné, Komisia žiadosť schváli alebo zamietne. V prípade schválenia zmien a doplnení, ktoré majú za následok úpravu prvkov uvedených v článku 50 ods. 2, Komisia tieto prvky uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Aby sa zmena a doplnenie považovali za nepodstatné v prípade systému kvality opísaného v hlave II, nesmú:

- a) sa týkať hlavných vlastností výrobku;
- b) zmeniť spojenie uvedené v článku 7 ods. 1 písm. f) bode i) alebo ii);
- c) zahŕňať zmenu názvu alebo akejkoľvek časti názvu výrobku;
- d) mať vplyv na vymedzenú zemepisnú oblasť ani
- e) predstavovať nárast obmedzení obchodu s daným výrobkom alebo jeho surovinami.

Aby sa zmena a doplnenie považovali za nepodstatné v prípade systému kvality opísaného v hlave III, nesmú:

a) sa týkať hlavných vlastností výrobku;

b) zavádzať podstatné zmeny v spôsobe výroby ani

c) zahŕňať zmenu názvu alebo akejkoľvek časti názvu výrobku.

Preskúmanie žiadosti sa sústreďí na navrhovanú zmenu a doplnenie.

3. S cieľom uľahčiť administratívny postup podávania žiadostí o zmenu a doplnenie, a to aj v prípade, ak zmena a doplnenie nezahŕňa žiadnu zmenu jednotného dokumentu a ak ide o dočasnú zmenu špecifikácie, ktorá vyplýva z uloženia povinných sanitárnych alebo fyto-sanitárnych opatrení orgánmi verejnej moci, je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 56 delegované akty, ktorými sa doplnia pravidlá pre postup podávania žiadostí o zmenu a doplnenie.

Komisia môže prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovia podrobné pravidlá pre postupy podávania žiadostí o zmenu a doplnenie, ich formu a predkladanie. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 57 ods. 2.

#### Článok 54

##### Zrušenie

1. Komisia môže z vlastnej iniciatívy alebo na požiadanie akejkoľvek fyzickej alebo právnickej osoby s oprávneným záujmom prijať vykonávacie akty na zrušenie zápisu do registra chráneného označenia pôvodu, chráneného zemepisného označenia alebo zaručenej tradičnej špeciality, a to v týchto prípadoch:

- a) ak nie je zabezpečený súlad s podmienkami špecifikácie;
- b) ak aspoň za posledných sedem rokov nebol na trh uvedený žiadny výrobok s označením zaručenej tradičnej špeciality, chráneným označením pôvodu alebo chráneným zemepisným označením.

Komisia môže na žiadosť výrobcov výrobkov uvádzaných na trh pod názvom zapísaným do registra zrušiť príslušný zápis do registra.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 57 ods. 2.

2. S cieľom zabezpečiť právnu istotu, že všetky strany majú príležitosť obhajovať svoje práva a oprávnené záujmy, je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 56 delegované akty, ktorými sa doplnia pravidlá týkajúce sa postupu zrušenia.

Komisia môže prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovia podrobné pravidlá pre postupy a formu postupu zrušenia, ako aj predkladania žiadostí uvedených v odseku 1 tohto článku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 57 ods. 2.

## HLAVA VI

## PROCESNÉ A ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

## KAPITOLA I

**Miestne poľnohospodárstvo a priamy predaj**

## Článok 55

**Podávanie správ o miestnom poľnohospodárstve a priamom predaji**

Komisia najneskôr do 4. januára 2014 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu týkajúcu sa možnosti zavedenia nového systému označovania miestneho poľnohospodárstva a priameho predaja s cieľom pomôcť výrobcovi s uvádzaním ich výrobkov na miestny trh. Táto správa sa zameria na schopnosť poľnohospodárov pridať svojim výrobkom hodnotu prostredníctvom nového označenia a mali by sa v nej zohľadniť ďalšie kritériá, ako sú napríklad možnosti znižovania emisií uhlíka a objemu odpadu prostredníctvom krátkych výrobných a distribučných reťazcov.

K tejto správe sa v prípade potreby pripoja náležité legislatívne návrhy o vytvorení nového systému označovania miestneho poľnohospodárstva a priameho predaja.

## KAPITOLA II

**Procesné pravidlá**

## Článok 56

**Vykonávanie delegovania právomoci**

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 2 ods. 1 druhom pododseku, článku 5 ods. 4, článku 7 ods. 2 prvom pododseku, článku 12 ods. 5 prvom pododseku, článku 16 ods. 2, článku 18 ods. 5, článku 19 ods. 2 prvom pododseku, článku 23 ods. 4 prvom pododseku, článku 25 ods. 3, článku 29 ods. 4, článku 30, článku 31 ods. 3 a 4, článku 41 ods. 3, článku 42 ods. 2, článku 49 ods. 7 prvom pododseku, článku 51 ods. 6 prvom pododseku, článku 53 ods. 3 prvom pododseku a článku 54 ods. 2 prvom pododseku sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 3. januára 2013. Komisia predloží správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobie, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 2 ods. 1 druhom pododseku, článku 5 ods. 4, článku 7 ods. 2 prvom pododseku, článku 12 ods. 5 prvom pododseku, článku 16 ods. 2, článku 18 ods. 5, článku 19 ods. 2 prvom pododseku, článku 23 ods. 4 prvom pododseku, článku 25 ods. 3, článku 29 ods. 4, článku 30, článku 31 ods. 3 a 4, článku 41 ods. 3, článku 42 ods. 2, článku 49 ods. 7 prvom pododseku, článku 51 ods. 6 prvom pododseku, článku 53 ods. 3 prvom pododseku a článku 54 ods. 2 prvom pododseku môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje

delegovanie v ňom uvedenej právomoci. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 2 ods. 1 druhého pododseku, článku 5 ods. 4, článku 7 ods. 2 prvého pododseku, článku 12 ods. 5 prvého pododseku, článku 16 ods. 2, článku 18 ods. 5, článku 19 ods. 2 prvého pododseku, článku 23 ods. 4 prvého pododseku, článku 25 ods. 3, článku 29 ods. 4, článku 30, článku 31 ods. 3 a 4, článku 41 ods. 3, článku 42 ods. 2, článku 49 ods. 7 prvého pododseku, článku 51 ods. 6 prvého pododseku, článku 53 ods. 3 prvého pododseku a článku 54 ods. 2 prvého pododseku nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

## Článok 57

**Postup výboru**

1. Komisii pomáha Výbor pre politiku kvality poľnohospodárskych výrobkov. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

## KAPITOLA III

**Zrušovacie a záverečné ustanovenia**

## Článok 58

**Zrušovacie ustanovenie**

1. Nariadenia (ES) č. 509/2006 a (ES) č. 510/2006 sa týmto zrušujú.

Článok 13 nariadenia (ES) č. 509/2006 sa však ďalej uplatňuje, pokiaľ ide o žiadosti týkajúce sa výrobkov, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti hlavy III tohto nariadenia, ktoré Komisia prijala pred dňom nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

2. Odkazy na zrušené nariadenia sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe II k tomuto nariadeniu.



## Článok 59

**Nadobudnutie účinnosti**

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

Článok 12 ods. 3 a článok 23 ods. 3 sa však uplatňujú od 4. januára 2016, a to bez toho, aby boli dotknuté výrobky, ktoré sa už uviedli na trh pred týmto dátumom.

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

V Štrasburgu 21. novembra 2012

*Za Európsky parlament*  
*predseda*  
M. SCHULZ

*Za Radu*  
*predseda*  
A. D. MAVROYIANNIS

## PRÍLOHA I

## POĽNOHOSPODÁRSKE VÝROBKY A POTRAVINY UVEDENÉ V ČLÁNKU 2 ODS. 1

## I. Označenia pôvodu a zemepisné označenia:

- pivo,
- čokoláda a odvodené výrobky,
- chlieb, zákusky, koláče, cukrovinky, čajové pečivo a iné pekárske výrobky,
- nápoje vyrobené z rastlinných extraktov,
- cestoviny,
- soľ,
- prírodné gummy a živice,
- horčica,
- seno,
- esenciálne oleje,
- korok,
- košenila,
- kvety a okrasné rastliny,
- bavlna,
- vlna,
- prútie,
- trepaný ľan,
- koža,
- kožušina,
- perie.

## II. Zaručené tradičné špeciality:

- hotové jedlá,
  - pivo,
  - čokoláda a odvodené výrobky,
  - chlieb, zákusky, koláče, cukrovinky, čajové pečivo a iné pekárske výrobky,
  - nápoje vyrobené z rastlinných extraktov,
  - cestoviny,
  - soľ.
-

## PRÍLOHA II

## TABUĽKA ZHODY UVEDENÁ V ČLÁNKU 58 ODS. 2

Nariadenie (ES) č. 509/2006	Toto nariadenie
článok 1 ods. 1	článok 2 ods. 1
článok 1 ods. 2	článok 2 ods. 3
článok 1 ods. 3	článok 2 ods. 4
článok 2 ods. 1 písm. a)	článok 3 bod 5
článok 2 ods. 1 písm. b)	článok 3 bod 3
článok 2 ods. 1 písm. c)	—
článok 2 ods. 1 písm. d)	článok 3 bod 2
článok 2 ods. 2 prvý až tretí pododsek	—
článok 2 ods. 2 štvrtý pododsek	—
článok 3	článok 22 ods. 1
článok 4 ods. 1 prvý pododsek	článok 18 ods. 1
článok 4 ods. 2	článok 18 ods. 2
článok 4 ods. 3 prvý pododsek	—
článok 4 ods. 3 druhý pododsek	článok 18 ods. 4
článok 5 ods. 1	článok 43
článok 5 ods. 2	článok 42 ods. 1
článok 6 ods. 1	článok 19 ods. 1
článok 6 ods. 1 písm. a)	článok 19 ods. 1 písm. a)
článok 6 ods. 1 písm. b)	článok 19 ods. 1 písm. b)
článok 6 ods. 1 písm. c)	článok 19 ods. 1 písm. c)
článok 6 ods. 1 písm. d)	—
článok 6 ods. 1 písm. e)	článok 19 ods. 1 písm. d)
článok 6 ods. 1 písm. f)	—
článok 7 ods. 1 a 2	článok 49 ods. 1
článok 7 ods. 3 písm. a) a b)	článok 20 ods. 1 písm. a) a b)
článok 7 ods. 3 písm. c)	—
článok 7 ods. 3 písm. d)	—
článok 7 ods. 4	článok 49 ods. 2

Nariadenie (ES) č. 509/2006	Toto nariadenie
článok 7 ods. 5	článok 49 ods. 3
článok 7 ods. 6 písm. a), b) a c)	článok 49 ods. 4
článok 7 ods. 6 písm. d)	článok 20 ods. 2
článok 7 ods. 7	článok 49 ods. 5
článok 7 ods. 8	článok 49 ods. 6
článok 8 ods. 1	článok 50 ods. 1
článok 8 ods. 2 prvý pododsek	článok 50 ods. 2 písm. b)
článok 8 ods. 2 druhý pododsek	článok 52 ods. 1
článok 9 ods. 1 a 2	článok 51 ods. 1
článok 9 ods. 3	článok 21 ods. 1 a 2
článok 9 ods. 4	článok 52 ods. 2
článok 9 ods. 5	článok 52 ods. 3 a 4
článok 9 ods. 6	článok 51 ods. 5
článok 10	článok 54
článok 11	článok 53
článok 12	článok 23
článok 13 ods. 1	—
článok 13 ods. 2	—
článok 13 ods. 3	—
článok 14 ods. 1	článok 36 ods. 1
článok 14 ods. 2	článok 46 ods. 1
článok 14 ods. 3	článok 37 ods. 3 druhý pododsek
článok 15 ods. 1	článok 37 ods. 1
článok 15 ods. 2	článok 37 ods. 2
článok 15 ods. 3	článok 39 ods. 2
článok 15 ods. 4	článok 36 ods. 2
článok 16	—
článok 17 ods. 1 a 2	článok 24 ods. 1
článok 17 ods. 3	článok 24 ods. 2

Nariadenie (ES) č. 509/2006	Toto nariadenie
článok 18	článok 57
článok 19 ods. 1 písm. a)	—
článok 19 ods. 1 písm. b)	článok 49 ods. 7 druhý pododsek
článok 19 ods. 1 písm. c)	článok 49 ods. 7 prvý pododsek
článok 19 ods. 1 písm. d)	článok 22 ods. 2
článok 19 ods. 1 písm. e)	článok 51 ods. 6
článok 19 ods. 1 písm. f)	článok 54 ods. 1
článok 19 ods. 1 písm. g)	článok 23 ods. 4
článok 19 ods. 1 písm. h)	—
článok 19 ods. 1 písm. i)	—
článok 19 ods. 2	článok 25 ods. 1
článok 19 ods. 3 písm. a)	—
článok 19 ods. 3 písm. b)	článok 25 ods. 2
článok 20	článok 47
článok 21	článok 58
článok 22	článok 59
príloha I	príloha I (časť II)

Nariadenie (ES) č. 510/2006	Toto nariadenie
článok 1 ods. 1	článok 2 ods. 1 a 2
článok 1 ods. 2	článok 2 ods. 3
článok 1 ods. 3	článok 2 ods. 4
článok 2	článok 5
článok 3 ods. 1 prvý pododsek	článok 6 ods. 1
článok 3 ods. 1 druhý a tretí pododsek	článok 41 ods. 1, 2 a 3
článok 3 ods. 2, 3 a 4	článok 6 ods. 2, 3 a 4
článok 4	článok 7
článok 5 ods. 1	článok 3 ods. 2 a článok 49 ods. 1

Nariadenie (ES) č. 510/2006	Toto nariadenie
článok 5 ods. 2	článok 49 ods. 1
článok 5 ods. 3	článok 8 ods. 1
článok 5 ods. 4	článok 49 ods. 2
článok 5 ods. 5	článok 49 ods. 3
článok 5 ods. 6	článok 9
článok 5 ods. 7	článok 8 ods. 2
článok 5 ods. 8	—
článok 5 ods. 9 prvý pododsek	—
článok 5 ods. 9 druhý pododsek	článok 49 ods. 5
článok 5 ods. 10	článok 49 ods. 6
článok 5 ods. 11	—
článok 6 ods. 1 prvý pododsek	článok 50 ods. 1
článok 6 ods. 2 prvý pododsek	článok 50 ods. 2 písm. a)
článok 6 ods. 2 druhý pododsek	článok 52 ods. 1
článok 7 ods. 1	článok 51 ods. 1 prvý pododsek
článok 7 ods. 2	článok 51 ods. 1 druhý pododsek
článok 7 ods. 3	článok 10
článok 7 ods. 4	článok 52 ods. 2 a 4
článok 7 ods. 5	článok 51 ods. 3 a článok 52 ods. 3 a 4
článok 7 ods. 6	článok 11
článok 7 ods. 7	článok 51 ods. 5
článok 8	článok 12
článok 9	článok 53
článok 10 ods. 1	článok 36 ods. 1
článok 10 ods. 2	článok 46 ods. 1
článok 10 ods. 3	článok 37 ods. 3 druhý pododsek
článok 11 ods. 1	článok 37 ods. 1
článok 11 ods. 2	článok 37 ods. 2

Nariadenie (ES) č. 510/2006	Toto nariadenie
článok 11 ods. 3	článok 39 ods. 2
článok 11 ods. 4	článok 36 ods. 2
článok 12	článok 54
článok 13 ods. 1	článok 13 ods. 1
článok 13 ods. 2	článok 13 ods. 2
článok 13 ods. 3	článok 15 ods. 1
článok 13 ods. 4	článok 15 ods. 2
článok 14	článok 14
článok 15	článok 57
článok 16 písm. a)	článok 5 ods. 4 druhý pododsek
článok 16 písm. b)	—
článok 16 písm. c)	—
článok 16 písm. d)	článok 49 ods. 7
článok 16 písm. e)	—
článok 16 písm. f)	článok 51 ods. 6
článok 16 písm. g)	článok 12 ods. 7
článok 16 písm. h)	—
článok 16 písm. i)	článok 11 ods. 3
článok 16 písm. j)	—
článok 16 písm. k)	článok 54 ods. 2
článok 17	článok 16
článok 18	článok 47
článok 19	článok 58
článok 20	článok 59
príloha I a príloha II	príloha I (časť I)

## NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) č. 1152/2012

z 21. novembra 2012,

ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (ES) č. 2371/2002 o ochrane a trvalo udržateľnom využívaní zdrojov rybného hospodárstva v rámci spoločnej politiky v oblasti rybolovu

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 43 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(1)</sup>,konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom <sup>(2)</sup>,

keďže:

- (1) Rybárske plavidlá Únie majú rovnaký prístup do vôd a k zdrojom Únie, na ktoré sa vzťahujú pravidlá spoločnej politiky v oblasti rybolovu.
- (2) V nariadení Rady (ES) č. 2371/2002 <sup>(3)</sup> sa stanovuje výnimka z pravidla rovnakého prístupu tak, že sa členským štátom povoľuje, aby rybolov vo vodách do 12 námorných míľ od svojich pobrežných línií obmedzili na určité plavidlá.
- (3) Komisia v súlade s nariadením (ES) č. 2371/2002 predložila 13. júla 2011 Európskemu parlamentu a Rade správu o dojednaniach o prístupe k zdrojom rybného hospodárstva v pásme do 12 námorných míľ. Uvedená správa dospela k záveru, že režim prístupu je veľmi stabilný a že uspokojivo funguje od roku 2002.

(4) Zavedené pravidlá obmedzujúce prístup k zdrojom rybného hospodárstva v pásme 12 námorných míľ mali pozitívny vplyv na ochranu tak, že obmedzili rybolovné úsilie v najcitlivejšej časti vôd Únie. Týmto pravidlami sa takisto zachovali tradičné rybolovné činnosti, od ktorých vo veľkej miere závisí sociálny a hospodársky rozvoj určitých pobrežných spoločností.

(5) Výnimka nadobudla účinnosť 1. januára 2003 a jej platnosť skončí 31. decembra 2012. Jej platnosť by sa mala predĺžiť až do prijatia nového nariadenia na základe návrhu Komisie na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o spoločnej politike v oblasti rybného hospodárstva.

(6) Nariadenie (ES) č. 2371/2002 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

## Článok 1

V článku 17 ods. 2 nariadenia (ES) č. 2371/2002 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„2. Vo vodách do 12 námorných míľ od základných čiar, ktoré sú ich výsostnými vodami alebo vodami spadajúcimi do ich súdnej právomoci, majú členské štáty od 1. januára 2013 do 31. decembra 2014 povolenie vyhradiť rybolov pre rybárske plavidlá, ktoré tradične lovia v týchto vodách z prístavov na príľahlom pobreží. Tým nie sú dotknuté dojednania pre rybárske plavidlá Únie plaviace sa pod vlajkou ostatných členských štátov v rámci existujúcich susedských vzťahov medzi členskými štátmi a dojednania uvedené v prílohe I, v ktorej sú pre každý členský štát stanovené zemepisné oblasti v rámci pobrežných pásiem ostatných členských štátov, kde sa vykonávajú rybolovné činnosti, a dotknuté druhy.“

## Článok 2

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

Uplatňuje sa od 1. januára 2013.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 351, 15.11.2012, s. 89.

<sup>(2)</sup> Pozícia Európskeho parlamentu z 25. októbra 2012 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 13. novembra 2012.

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 358, 31.12.2002, s. 59.



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

V Štrasburgu 21. novembra 2012

*Za Európsky parlament*  
*predseda*  
M. SCHULZ

*Za Radu*  
*predseda*  
A. D. MAVROYIANNIS

---

## SMERNICE

## SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2012/34/EÚ

z 21. novembra 2012,

ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

životne dôležitou časťou dopravného sektora Únie smerujúceho k dosiahnutiu trvalo udržateľnej mobility.

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,

(3) Výkonnosť železničného systému by sa mala zlepšovať, aby sa integrovala do konkurencieschopného trhu, pričom by sa mali brať do úvahy osobitné charakteristiky železníc.

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

(4) Členským štátom s významným podielom železničnej dopravy s tretími krajinami s rovnakým rozchodom koľají, ktorý je iný, než má hlavná železničná sieť Únie, by malo byť umožnené mať osobitné prevádzkové pravidlá zabezpečujúce koordináciu medzi ich manažermi infraštruktúry a manažermi infraštruktúry dotknutých tretích krajín a spravodlivú hospodársku súťaž medzi železničnými podnikmi.

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 riadnym legislatívnym postupom <sup>(3)</sup>,

(5) Aby železničná doprava bola efektívna a schopná súťaže s ostatnými druhmi dopravy, členské štáty by mali zabezpečiť, aby železničné podniky mali štatút nezávislého prevádzkovateľa spravujúceho sa komerčným spôsobom a prispôsobujúceho sa potrebám trhu.

keďže:

(1) Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva <sup>(4)</sup>, smernica Rady 95/18/ES z 19. júna 1995 o udeľovaní licencií železničným podnikom <sup>(5)</sup> a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry <sup>(6)</sup> boli podstatným spôsobom zmenené a doplnené. Keďže sú potrebné ďalšie zmeny a doplnenia, je z dôvodu prehľadnosti vhodné tieto smernice prepracovať a spojiť do jedného aktu.

(6) Aby sa zabezpečil budúci rozvoj a efektívna prevádzka železničného systému, malo by sa rozlišovať medzi poskytovaním dopravných služieb a prevádzkou infraštruktúry. Vzhľadom na uvedenú situáciu je nevyhnutné, aby tieto dve činnosti boli oddelene riadené a mali oddelené účty. Za predpokladu, že sú splnené požiadavky na oddelené účty, že nevznikne konflikt záujmov a že je zaručená dôverynosť citlivých obchodných informácií, mali by manažéri infraštruktúry mať možnosť zabezpečiť plnenie osobitných administratívnych úloh, akými je výber poplatkov, externe prostredníctvom subjektov, ktoré nie sú aktívne na trhoch so službami železničnej dopravy.

(2) Väčšia integrácia dopravného sektora Únie je dôležitým prvkom budovania vnútorného trhu a železnice sú

(7) Zásada slobody poskytovania služieb by sa mala uplatňovať v železničnom sektore, berúc do úvahy špecifické charakteristiky tohto sektora.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 132, 3.5.2011, s. 99.<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 104, 2.4.2011, s. 53.<sup>(3)</sup> Pozícia Európskeho parlamentu zo 16. novembra 2011 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Rady v prvom čítaní z 8. marca 2012 (Ú. v. EÚ C 108 E, 14.4.2012, s. 8). Pozícia Európskeho parlamentu z 3. júla 2012 a rozhodnutie Rady z 29. októbra 2012.<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25.<sup>(5)</sup> Ú. v. ES L 143, 27.6.1995, s. 70.<sup>(6)</sup> Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29.

(8) Aby sa posilnila konkurencia pri poskytovaní služieb železníc s cieľom zabezpečiť používateľom viac pohodlia a lepšie služby, členské štáty by si mali ponechať všeobecnú zodpovednosť za rozvoj primeranej železničnej infraštruktúry.

- (9) Pri absencii spoločných pravidiel priradenia nákladov infraštruktúry by členské štáty mali po konzultácii s manažérom infraštruktúry stanoviť pravidlá ustanovujúce železničným podnikom povinnosť platby za použitie železničnej infraštruktúry. Také pravidlá by nemali viesť k diskriminácii medzi železničnými podnikmi.
- (10) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby manažér infraštruktúry a existujúce štátne alebo štátom kontrolované železničné dopravné podniky mali riadnu finančnú štruktúru pri náležitom zohľadnení pravidiel Únie v oblasti štátnej pomoci. Nedotkne sa tým právomoc členských štátov v súvislosti s plánovaním a financovaním infraštruktúry.
- (11) Žiadatelia by mali mať príležitosť vyjadriť svoj názor na obsah podnikateľského plánu, pokiaľ ide o využívanie, poskytovanie a rozvoj infraštruktúry. Nemalo by to však nevyhnutne znamenať úplné zverejnenie podnikateľského plánu vypracovaného manažérom infraštruktúry.
- (12) Keďže súkromné odbočné trate a vlečky, ako napríklad vlečky a koľaje v súkromných priemyselných zariadeniach, nie sú súčasťou železničnej infraštruktúry v zmysle tejto smernice, na manažérov takýchto infraštruktúr by sa nemali vzťahovať povinnosti, ktoré pre manažérov infraštruktúry vyplývajú z tejto smernice. Nediskriminačný prístup k odbočným tratiam a koľajom by však mal byť zabezpečený bez ohľadu na to, kto ich vlastní, v prípade, že sú potrebné na získanie prístupu k servisným zariadeniam, ktoré sú nevyhnutné na poskytovanie dopravných služieb, a keď slúžia alebo by mohli slúžiť viac než jednému konečnému zákazníkovi.
- (13) Členský štát by mal byť schopný rozhodnúť o úhrade výdavkov spojených s infraštruktúrou inak než priamym financovaním zo štátneho rozpočtu, napríklad prostredníctvom verejno-súkromného partnerstva a financovaním zo súkromného sektora.
- (14) Výkaz ziskov a strát manažéra infraštruktúry by mal byť vyrovnaný v primeraných časových intervaloch, ktoré sa po ustanovení môžu presiahnuť v prípade výnimočných okolností, akou je napríklad závažné a náhle zhoršenie hospodárskej situácie v členskom štáte, ktoré podstatne ovplyvňuje úroveň dopravy na jeho infraštruktúre alebo úroveň dostupného verejného financovania. V súlade s medzinárodnými pravidlami účtovania sa výška pôžičiek na financovanie projektov na budovanie infraštruktúry v týchto výkazoch ziskov a strát neuvádza.
- (15) Efektívna nákladná doprava, najmä cezhraničná, si vyžaduje opatrenia potrebné na otvorenie trhu.
- (16) Aby sa zabezpečilo uplatňovanie práv prístupu v celej Únii jednotným a nediskriminačným spôsobom, je vhodné zaviesť licencie pre železničné podniky.
- (17) V prípade trás s medziľahlými zastávkami by sa novým účastníkom trhu malo povoliť, aby nechali cestujúcich nastúpiť a vystúpiť na trase s cieľom zabezpečiť ekonomickú životaschopnosť tejto dopravy a zabrániť znevýhodneniu možných konkurentov v porovnaní s existujúcimi prevádzkovateľmi.
- (18) Zavedenie nových medzinárodných služieb osobnej dopravy s otvoreným prístupom a s medziľahlými zastávkami by nemalo slúžiť na otvorenie trhu vnútroštátnej osobnej dopravy, ale malo by sa zamerať len na zastávky, ktoré dopĺňajú medzinárodnú trasu. Hlavným účelom nových služieb by mala byť preprava cestujúcich v rámci medzinárodnej trasy. Pri posúdení, či je hlavným účelom služby preprava cestujúcich v rámci medzinárodnej trasy, by sa mali zohľadniť kritériá, ako je podiel obratu a objemu odvodený z počtu cestujúcich vo vnútroštátnej alebo medzinárodnej osobnej doprave a dĺžka prepravy. Posúdenie hlavného účelu služby by mal na požiadanie zainteresovanej strany vykonať príslušný vnútroštátny regulačný orgán.
- (19) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave<sup>(1)</sup> oprávňuje členské štáty a miestne orgány zadávať verejné zákazky na poskytnutie služby, ktoré môžu obsahovať výlučné práva na poskytovanie určitých služieb. Je preto nevyhnutné zabezpečiť, aby ustanovenia uvedeného nariadenia boli v súlade so zásadou otvorenia medzinárodnej osobnej dopravy hospodárskej súťaži.
- (20) Otvorenie medzinárodnej osobnej dopravy hospodárskej súťaži môže mať vplyv na organizáciu a financovanie služieb osobnej železničnej dopravy poskytovanej na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme. Členské štáty by mali mať možnosť obmedziť právo prístupu na trh, ak by uvedené právo ohrozilo hospodársku rovnováhu týchto zmlúv o službách vo verejnom záujme a ak príslušný regulačný orgán udelí súhlas na základe objektívnej ekonomickej analýzy vyplývajúcej zo žiadosti príslušných orgánov, ktoré zadali zmluvu o službách vo verejnom záujme.
- (21) Posúdenie, či hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme bola ohrozená, by malo zohľadniť vopred určené kritériá, ako je vplyv na ziskovosť akýchkoľvek služieb, ktoré sú zahrnuté v zmluve o službách vo verejnom záujme, vrátane následných vplyvov na čisté náklady, ktoré znáša príslušný orgán verejnej moci, ktorý zadal zákazku, dopyt cestujúcich, stanovenie

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1.

- ceny cestovného, spôsob predaja prepravných dokladov, umiestnenie a počet zastávok na oboch stranách hranice a načasovanie a frekvencia navrhutej novej služby. V súlade s takýmto posúdením a rozhodnutím príslušného regulačného orgánu by členské štáty mali mať možnosť udeliť, upraviť alebo odoprieť právo prístupu k požadovanej medzinárodnej osobnej doprave vrátane vyberania poplatkov od prevádzkovateľa novej služby medzinárodnej osobnej železničnej dopravy na základe ekonomickej analýzy a v súlade s právom Únie a so zásadami rovnosti a nediskriminácie.
- (22) S cieľom prispieť k prevádzkovaniu služieb osobnej dopravy na trasách, ktoré plnia záväzky služieb vo verejnom záujme, by členské štáty mali mať možnosť splnomocniť orgány zodpovedné za tieto služby, aby uložili poplatky za osobnú dopravu, ktorá patrí do právomoci týchto orgánov. Tieto poplatky by mali prispievať k financovaniu záväzkov služieb vo verejnom záujme stanovených v zmluvách o službách vo verejnom záujme.
- (23) Regulačný orgán by mal fungovať spôsobom, ktorým sa zabráni konfliktu záujmov a akejkoľvek novej účasti na zadávaní zmlúv o službách vo verejnom záujme, o ktorých sa uvažuje. Právomoc regulačného orgánu by sa mala rozšíriť s cieľom umožniť posúdenie účelu medzinárodnej dopravy a v prípade potreby možného hospodárskeho vplyvu na existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme.
- (24) S cieľom investovať do dopravných služieb, ktoré využívajú špecializovanú infraštruktúru, ako sú napríklad vysokorychlostné trate, žiadatelia potrebujú právnu istotu s ohľadom na významné dlhodobé investície.
- (25) Regulačné orgány by si mali vymieňať informácie, a ak je to potrebné v jednotlivých prípadoch, mali by koordinovať zásady a prax posudzovania, či je ohrozená hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme. Mali by postupne vypracovať usmernenia založené na svojich skúsenostiach.
- (26) S cieľom zaistiť spravodlivú hospodársku súťaž medzi železničnými podnikmi a zabezpečiť plnú transparentnosť a nediskriminačný prístup k službám a ich nediskriminačné poskytovanie by sa malo rozlišovať medzi poskytovaním dopravných služieb a prevádzkou servisných zariadení. Vzhľadom na túto situáciu je pre tieto dva druhy činnosti potrebné, aby boli riadené nezávisle v prípade, že prevádzkovateľ servisného zariadenia patrí do orgánu alebo podniku, ktorý zastáva dominantnú pozíciu a je tiež aktívny na vnútroštátnej úrovni aspoň na jednom z trhov nákladnej alebo osobnej železničnej dopravy, pre ktorý sa zariadenie používa. Táto nezávislosť by nemala za následok vytvorenie osobitného právneho subjektu pre servisné zariadenia.
- (27) Nediskriminačný prístup k servisným zariadeniam a poskytovanie služieb týkajúcich sa železničnej dopravy v týchto zariadeniach by malo železničným podnikom umožniť, aby používateľom osobnej a nákladnej dopravy ponúkali lepšie služby.
- (28) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/72/ES z 13. júla 2009 o spoločných pravidlách pre vnútorný trh s elektrinou<sup>(1)</sup> zabezpečuje otvorenie európskeho trhu s elektrickou energiou, ale trakčný prúd by sa mal dodávať železničným spoločnostiam na požiadanie spôsobom, ktorý nie je diskriminačný. Ak je k dispozícii iba jeden poskytovateľ, potom poplatky ukladané za tieto služby by sa mali stanoviť podľa jednotných zásad spoplatňovania.
- (29) V súvislosti so vzťahmi s tretími krajinami by sa osobitná pozornosť mala venovať existencii recipročného prístupu železničných podnikov Únie k železničnému trhu týchto tretích krajín, ktorý by sa mal zjednodušiť pomocou cezhraničných dohôd.
- (30) V záujme zabezpečenia spoľahlivých a primeraných služieb treba zabezpečiť, aby železničné podniky vždy spĺňali požiadavky týkajúce sa dobrej povesti, finančnej a odbornej spôsobilosti.
- (31) Na ochranu zákazníkov a príslušných tretích strán je nevyhnutné zabezpečiť, aby železničné podniky boli dostatočne poistené na krytie zodpovednosti. Malo by sa povoliť aj krytie zodpovednosti v prípade nehôd prostredníctvom záruk poskytovaných bankami alebo inými podnikmi za predpokladu, že sa takéto krytie poskytuje za trhových podmienok, nevedie k štátnej pomoci a neobsahuje diskriminačné prvky voči iným železničným podnikom.
- (32) Od železničného podniku by sa malo vyžadovať plnenie vnútroštátnych pravidiel a pravidiel Únie týkajúcich sa poskytovania železničných služieb uplatňovaných nediskriminačným spôsobom, ktoré sú určené na to, aby zabezpečili podniku, že môže celkom bezpečne a pri náležitom zohľadnení zdravotných a sociálnych podmienok a práv zamestnancov a spotrebiteľov pokračovať vo svojej činnosti na špecifických úsekoch trate.
- (33) Postupy udeľovania, zachovávanie a zmien licencií železničných podnikov by mali byť transparentné a v súlade so zásadou nediskriminácie.

(1) Ú. v. EÚ L 211, 14.8.2009, s. 55.

- (34) Na zabezpečenie transparentného a nediskriminačného prístupu k železničnej infraštruktúre a k službám v servisných zariadeniach pre všetky železničné podniky by sa všetky informácie požadované s cieľom využiť prístupové práva mali uverejňovať v podmienkach používania siete. Podmienky používania siete by sa mali v súlade s existujúcou medzinárodnou praxou zverejňovať aspoň v dvoch úradných jazykoch Únie.
- (35) Výsledkom vhodných režimov pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry bude v spojení s konkurujúcimi si prevádzkovateľmi lepšia rovnováha medzi jednotlivými druhmi dopravy.
- (36) Manažéri infraštruktúry by mali dostať stimuly, akými sú napríklad prémie pre generálnych riaditeľov, na zníženie prístupových poplatkov a nákladov na poskytovanie infraštruktúry.
- (37) Povinnosťou členského štátu zabezpečiť, aby sa výkonostné ciele manažéra infraštruktúry a strednodobé až dlhodobé príjmy realizovali prostredníctvom zmluvnej dohody medzi príslušným orgánom a manažérom infraštruktúry, by nemala byť dotknutá právomoc členských štátov týkajúca sa plánovania a financovania železničnej infraštruktúry.
- (38) Podpora optimálneho využívania železničnej infraštruktúry bude viesť k zníženiu nákladov spoločnosti na dopravu.
- (39) Metódy rozdelenia nákladov stanovené manažérmi infraštruktúry by mali vychádzať z najlepších dostupných poznatkov o pôvode nákladov a mali by náklady rozdeliť medzi rôzne služby, ktoré sa ponúkajú železničným podnikom, a prípadne medzi typy koľajových vozidiel.
- (40) Výsledkom vhodných režimov spoplatňovania železničnej infraštruktúry spojených s vhodnými režimami spoplatňovania ostatnej dopravnej infraštruktúry a v spojení s konkurujúcimi si prevádzkovateľmi by optimálna rovnováha medzi rôznymi druhmi dopravy mala byť na udržateľnom základe.
- (41) Pri určovaní príplatkov by manažér infraštruktúry mal určiť osobitné trhové segmenty v prípade, že sa výrazne líšia náklady na poskytovanie dopravných služieb, ich trhové ceny alebo požiadavky na ich kvalitu.
- (42) Režimy spoplatňovania a pridelovania kapacity by mali umožňovať rovnaký a nediskriminačný prístup všetkým podnikom a mali by sa pokúsiť pokiaľ možno spravodlivo a nediskriminačne splniť potreby všetkých používateľov a typov prepravy. Takéto systémy by mali umožňovať spravodlivú hospodársku súťaž pri poskytovaní služieb železničnej dopravy.
- (43) V rámci stanovenom členskými štátmi by režimy spoplatňovania a pridelovania kapacity mali stimulovať manažérov železničnej infraštruktúry na optimalizáciu využívania ich infraštruktúry.
- (44) Železničné podniky by mali z režimov pridelovania kapacity a režimu spoplatnenia dostať jasné a konzistentné hospodárske signály, ktoré im umožnia prijímať racionálne rozhodnutia.
- (45) Hluk pri valení spôsobený liatinovými brzdovými klátkami, ktoré sa používajú na nákladných vozňoch, je jednou z príčin emisií hluku, ktoré by sa dali znížiť vhodnými technickými riešeniami. Poplatky za infraštruktúru diferencované podľa hluku by sa mali týkať najmä nákladných vozňov, ktoré nespĺňajú požiadavky rozhodnutia Komisie 2006/66/ES z 23. decembra 2005 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému vozový park – hluk transeurópskej konvenčnej železnice<sup>(1)</sup>. Ak je výsledkom takejto diferenciácie strata príjmov manažéra infraštruktúry, nemali by ňou byť dotknuté pravidlá Únie týkajúce sa štátnej pomoci.
- (46) Poplatky za infraštruktúru diferencované podľa hluku by mali dopĺňať ďalšie opatrenia zamerané na zníženie hluku spôsobeného železničnou premávkou, napr. prijatie technických špecifikácií interoperability (TSI) stanovujúcich maximálnu mieru hluku spôsobeného železničnými vozidlami, mapovanie hluku a akčné plány na zníženie vystavenia hluku podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku<sup>(2)</sup>, ako aj financovanie modernizácie vybavenia železničných vozidiel a infraštruktúry zabezpečujúcej zníženie hluku Úniou a členskými štátmi.
- (47) Opatrenia zamerané na zníženie hluku, ktoré by boli rovnocenné s opatreniami prijatými v železničnom sektore, by sa mali zväziť aj v prípade iných druhov dopravy.
- (48) S cieľom urýchliť inštaláciu európskeho systému riadenia vlakov (ETCS) v rušňoch by manažéri infraštruktúry mali upraviť systém spoplatňovania dočasnou diferenciáciou pre vlaky vybavené ETCS. Táto diferenciácia by mala byť primeraným podnetom na vybavenie vlakov systémom ETCS.
- (49) Na zohľadnenie potreby používateľov alebo potenciálnych používateľov kapacity železničnej infraštruktúry pri plánovaní ich obchodov a potrieb zákazníkov a investorov je dôležité, aby manažér infraštruktúry zabezpečil, že pridelovanie kapacity infraštruktúry sa uskutoční spôsobom, ktorý odráža nutnosť udržania a zlepšenia úrovne spoľahlivosti služieb.

(1) Ú. v. EÚ L 37, 8.2.2006, s. 1.

(2) Ú. v. ES L 189, 18.7.2002, s. 12.

- (50) Železničné podniky a manažéri infraštruktúry by mali byť motivovaní v záujme minimalizácie porúch a zvýšenia výkonnosti siete.
- (51) Členské štáty by mali mať možnosť umožniť nákupcom služieb železničnej dopravy priamy vstup do procesu pridelovania kapacity.
- (52) Je dôležité brať do úvahy obchodné požiadavky žiadateľov, ako aj manažérov infraštruktúry.
- (53) Je dôležité ponechať manažérom infraštruktúry z hľadiska pridelovania jej kapacity čo najvyššiu pružnosť, ktorá by však mala byť konzistentná s uspokojovaním racionálnych požiadaviek žiadateľa.
- (54) Proces pridelovania kapacity by mal zabrániť tomu, aby činnosti iných podnikov, ktoré disponujú právami na používanie infraštruktúry alebo chcú také práva získať, boli obmedzované neprimeranými prekážkami.
- (55) Režimy pridelovania kapacity a spoplatňovania musia prípadne zohľadňovať skutočnosť, že rozdielne komponenty siete železničnej infraštruktúry boli možno projektované so zreteľom na rôznych hlavných používateľov.
- (56) Keďže rôzni používatelia a rozličné typy používateľov budú mať často rozdielny vplyv na kapacitu infraštruktúry, potreby rôznych služieb by mali byť primerane vyrovnané.
- (57) Služby poskytované na základe zákazky verejnému orgánu si môžu vyžadovať špeciálne pravidlá potrebné na zabezpečenie ich príťažlivosti pre používateľov.
- (58) Režimy spoplatňovania a pridelovania kapacity by mali brať na zreteľ účinky zvyšujúceho sa vyťaženia kapacity infraštruktúry a napokon aj jej nedostatok.
- (59) Odlišné časové rámce plánovania rôznych typov dopravy by mali zabezpečiť uspokojenie žiadostí o kapacitu infraštruktúry, ktoré sa predkladajú po zostavení ročného cestovného poriadku.
- (60) Na zabezpečenie optimálneho výsledku pre železničné podniky je žiaduce vyžadovať overenie využívania kapacity infraštruktúry v prípade, keď je v záujme uspokojenia potrieb užívateľov potrebná koordinácia žiadostí o kapacitu infraštruktúry.
- (61) Z hľadiska ich monopolného postavenia by sa od manažérov infraštruktúry malo vyžadovať overenie dostupnej kapacity infraštruktúry a metód jej zvýšenia v prípade, keď proces pridelovania kapacity infraštruktúry nemôže splniť požiadavky používateľov.
- (62) Nedostatok informácií o žiadostiach ostatných železničných podnikov a o prekážkach vnútri systému môže sťažiť železničným podnikom snahu o optimalizáciu ich žiadostí o kapacitu infraštruktúry.
- (63) Je dôležité zabezpečiť lepšiu koordináciu režimov pridelovania tak, aby sa zvýšila príťažlivosť železničnej dopravy využívajúcej sieť viac ako jedného manažéra infraštruktúry najmä v medzinárodnej doprave.
- (64) Je dôležité minimalizovať narušenia hospodárskej súťaže, ktoré môžu nastať z dôvodu podstatných rozdielov v zásadách spoplatňovania buď medzi železničnými infraštruktúrami, alebo druhmi dopravy.
- (65) Je žiaduce definovať tie zložky služieb infraštruktúry, ktoré sú pre prevádzkovateľa podstatné, aby mohol poskytovať službu, a ktoré by sa mali poskytovať za minimálne prístupové poplatky.
- (66) Sú potrebné investície do železničnej infraštruktúry a režimy spoplatňovania infraštruktúry by mali motivovať manažérov infraštruktúry tak, aby realizácia primeraných investícií bola ekonomicky výhodná.
- (67) Na vytvorenie primeranej a spravodlivej úrovne poplatkov za infraštruktúru musia manažéri infraštruktúry zaznamenávať a stanoviť hodnotu svojich aktív a dobre chápať faktory, na základe ktorých sa určujú náklady na prevádzku infraštruktúry.
- (68) Je žiaduce zabezpečiť, aby sa pri rozhodovaní v oblasti dopravy bral zreteľ na externé náklady a aby spoplatnenie železničnej infraštruktúry mohlo prispievať k internalizácii externých nákladov koherentným a vyváženým spôsobom v rámci všetkých druhov dopravy.
- (69) Je dôležité zabezpečiť také poplatky vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave, aby železnice mohli uspokojovať požiadavky trhu. Preto by poplatky za používanie infraštruktúry mali byť stanovené vo výške nákladov, ktoré priamo vyplývajú z prevádzky vlakových služieb.
- (70) Celková úroveň návratnosti nákladov prostredníctvom poplatkov za infraštruktúru ovplyvňuje nevyhnutnú úroveň príspevkov z verejných prostriedkov. Členské štáty môžu stanoviť rôzne úrovne celkovej návratnosti nákladov. Akýkoľvek systém spoplatnenia používania infraštruktúry by však mal umožňovať úroveň dopravy, ktorá dokáže pokrývať prinajmenšom dodatočne vzniknuté náklady ako výsledok využívania železničnej siete.
- (71) Železničná infraštruktúra predstavuje prirodzený monopol, a preto je potrebné motivovať manažérov infraštruktúry, aby znižovali náklady a efektívne riadili infraštruktúry.
- (72) Rozvoj železničnej dopravy by sa mal dosiahnuť okrem iného s využitím dostupných nástrojov Únie bez toho, aby boli dotknuté už stanovené priority.

- (73) Zľavy poskytované železničným podnikom by sa mali vzťahovať na skutočne dosiahnuté úspory nákladov na správu, a to najmä úspory nákladov na transakcie. Zľavy sa môžu poskytnúť aj na podporu efektívneho využitia infraštruktúry.
- (74) Pre železničné podniky a manažéra infraštruktúry je žiaduce, aby boli motivovaní na minimalizáciu porúch siete.
- (75) Pridelovanie kapacity je spojené s nákladmi manažéra infraštruktúry a mala by sa vyžadovať ich úhrada.
- (76) Efektívne riadenie a spravodlivé a nediskriminačné používanie železničnej infraštruktúry si vyžaduje zriadenie regulačného orgánu, ktorý dozerá na uplatňovanie pravidiel stanovených v tejto smernici a pôsobí ako odvolací orgán, bez toho, aby to malo vplyv na možnosť súdneho preskúmania. Tento regulačný orgán by mal byť schopný vymáhať požadované informácie a presadzovať svoje rozhodnutia prostredníctvom primeraných sankcií.
- (77) Financovanie regulačného orgánu by malo zabezpečiť jeho nezávislosť a malo by sa uskutočňovať zo štátneho rozpočtu alebo z príspevkov z odvetvia, ktoré sa vyberajú povinne, pričom sa dodržiavajú zásady spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality.
- (78) Vhodné postupy vymenovania členov regulačného orgánu by mali prispievať k zaručeniu jeho nezávislosti najmä tak, že sa zabezpečí, aby vymenovanie osôb zodpovedných za prijímanie rozhodnutí vykonal verejný orgán, ktorý priamo nevyužíva vlastnícke práva voči regulovaným podnikom. Za predpokladu splnenia uvedenej podmienky by týmto orgánom mohol byť napríklad parlament, prezident alebo predseda vlády.
- (79) Aby sa zohľadnila špecifická geopolitická a geografická situácia niektorých členských štátov a osobitá organizácia sektora železničnej dopravy v rôznych členských štátoch pri súčasnom zabezpečení integrity vnútorného trhu, sú potrebné špecifické opatrenia.
- (80) S cieľom zohľadniť vývoj na železničnom trhu by sa Komisii mala udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ), pokiaľ ide o technické zmeny informácií, ktoré má poskytnúť podnik, ktorý žiada o udelenie licencie, zoznamu tried meškania, harmonogramu procesu pridelenia kapacity a účtovných informácií, ktoré sa poskytujú regulačným orgánom. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila vhodné konzultácie, a to aj na expertnej úrovni. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (81) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú uplatňovanie vykonávacích právomocí Komisie <sup>(1)</sup>.
- (82) Vykonávacie akty súvisiace s hlavným účelom železničných služieb, hodnotenie vplyvu nových medzinárodných služieb na hospodársku vyváženosť zmlúv na verejné služby, spoplatnenie železničných podnikov poskytujúcich služby cestujúcim, dostupnosť služieb, ktoré sa majú poskytovať v základných servisných zariadeniach, podrobnosti o postupe, ktorý treba dodržiavať pri získavaní licencie, spôsoby vypočítania priamych nákladov súvisiacich s poplatkami za hluk a diferenciáciou poplatkov za využívanie infraštruktúry, ktoré by mali byť podnetom na vybavenie vlakov systémom ETCS, a spoločné zásady a praktiky pre rozhodovanie regulačných orgánov by nemala prijímať Komisia, pretože výbor vytvorený podľa tejto smernice nepredkladá stanovisko k návrhu vykonávacieho aktu predloženého Komisiou.
- (83) Keďže ciele tejto smernice, a to posilniť rozvoj železníc Únie, stanoviť širšie zásady týkajúce sa udeľovania licencií železničných podnikov a koordinovať opatrenia v členských štátoch v súvislosti s pridelením kapacity železničnej infraštruktúry a s poplatkami za jej používanie nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov vzhľadom na evidentný medzinárodný rozmer vydávania takých licencií a prevádzkovania významných prvkov železničných sietí a vzhľadom na potrebu zabezpečiť spravodlivé a nediskriminačné podmienky prístupu k infraštruktúre a tieto ciele možno preto z dôvodu ich nadnárodných účinkov lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, Únia môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality stanovenou v uvedenom článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (84) Povinnosť transponovať túto smernicu do vnútroštátneho práva by sa mala obmedziť na tie ustanovenia, ktoré predstavujú podstatnú zmenu v porovnaní s predchádzajúcimi smernicami. Povinnosť transponovať ustanovenia tejto smernice, ktoré sa podstatne nezmenili v porovnaní so skoršími smernicami, vyplýva z týchto smerníc.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

- (85) Členský štát, ktorý nemá železničný systém a v blízkej budúcnosti ho zrejme mať nebude, by mal neprimeranú a zbytočnú povinnosť transponovať a vykonávať kapitoly II a IV tejto smernice. Takéto členské štáty by mali byť preto oslobodené od uvedenej povinnosti.
- (86) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 k vysvetľujúcim dokumentom <sup>(1)</sup> sa členské štáty zaviazali v odôvodnených prípadoch pripojiť k svojim oznámeniam transpozičných opatrení jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. Pokiaľ ide o túto smernicu, zákonodarca považuje postúpenie takýchto dokumentov za opodstatnené.
- (87) Táto smernica by sa mala uplatňovať bez toho, aby boli dotknuté lehoty stanovené v prílohe IX časti B, do ktorých majú členské štáty dosiahnuť súlad so skoršími smernicami,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

## KAPITOLA I

### VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

#### Článok 1

#### Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. V tejto smernici sa stanovujú:
  - a) pravidlá vzťahujúce na správu železničnej infraštruktúry a na činnosti železničnej dopravy železničných podnikov, ktoré sú usadené alebo majú byť usadené v niektorom z členských štátov, ako je uvedené v kapitole II;
  - b) kritériá týkajúce sa vydávania, obnovovania alebo zmeny licencií určených pre železničné podniky, ktoré sú usadené alebo sa usadia v Únii, členským štátom, ako je uvedené v kapitole III;
  - c) zásady a postupy pri stanovovaní a vyberaní poplatkov za využívanie železničnej infraštruktúry a prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, ako je uvedené v kapitole IV.
2. Táto smernica sa uplatňuje na používanie železničnej infraštruktúry na vnútroštátnu a medzinárodnú železničnú dopravu.

#### Článok 2

#### Vyňatia z rozsahu pôsobnosti

1. Kapitola II sa neuplatňuje na železničné podniky, ktoré prevádzkujú len mestskú dopravu, prímestskú dopravu alebo regionálnu dopravu na miestnych a regionálnych izolovaných sieťach pre dopravné služby v železničnej infraštruktúre alebo sieťach určených len na prevádzku mestskej alebo prímestskej železničnej dopravy.

Bez ohľadu na prvý pododsek, ak tento železničný podnik je pod priamou alebo nepriamou kontrolou podniku alebo iného subjektu, ktorý vykonáva alebo integruje iné služby železničnej dopravy, než je mestská, prímestská alebo regionálna doprava, uplatňujú sa články 4 a 5. Na tento železničný podnik sa uplatňuje aj článok 6, pokiaľ ide o vzťah medzi železničným podnikom a podnikom alebo subjektom, ktorý priamo alebo nepriamo kontroluje železničný podnik.

2. Členské štáty môžu z uplatňovania kapitoly III vyňať:

- a) podniky, ktoré vykonávajú osobnú železničnú dopravu v miestnej alebo regionálnej izolovanej železničnej infraštruktúre;
- b) podniky, ktoré vykonávajú len mestskú alebo prímestskú osobnú železničnú dopravu;
- c) podniky, ktoré vykonávajú len regionálnu železničnú nákladnú dopravu;
- d) podniky, ktoré vykonávajú nákladnú dopravu v železničnej infraštruktúre, ktorá je v súkromnom vlastníctve a existuje len pre potreby vlastníka infraštruktúry pre jeho vlastnú nákladnú dopravu.

3. Členské štáty môžu z uplatňovania článkov 7, 8, 13 a kapitoly IV vyňať:

- a) miestne alebo regionálne izolované siete na osobnú dopravu v železničnej infraštruktúre;
- b) siete určené len na mestskú alebo prímestskú železničnú osobnú dopravu;
- c) regionálne siete používané na regionálnu nákladnú dopravu výlučne železničným podnikom, ktorý nie je zahrnutý do odseku 1, a to dovtedy, pokiaľ kapacitu na uvedenej sieti nepožaduje iný žiadateľ;
- d) železničnú infraštruktúru, ktorá je v súkromnom vlastníctve a existuje len pre potreby vlastníka infraštruktúry pre jeho vlastnú nákladnú dopravu.

4. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, môžu členské štáty vyňať z uplatňovania článku 8 ods. 3 miestne a regionálne železničné infraštruktúry, ktoré nemajú žiadny strategický význam pre fungovanie železničného trhu, a z uplatňovania kapitoly IV miestne železničné infraštruktúry, ktoré nemajú žiadny strategický význam pre fungovanie železničného trhu. Členské štáty oznámia Komisii svoj úmysel vyňať takéto železničné infraštruktúry. Komisia v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2 rozhodne, či sa táto infraštruktúra môže považovať za infraštruktúru bez strategického významu, pričom sa zohľadní dĺžka dotknutých železničných tratí, ich miera využitia a objem potenciálne ovplyvnenej dopravy.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.



5. Členské štáty môžu z uplatňovania článku 31 ods. 5 vyňať vozidlá prevádzkované alebo určené na prevádzku z tretích a do tretích krajín, používané na sieti s iným rozchodom koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie.

6. Členské štáty môžu rozhodnúť o odlišných lehotách a termínoch postupu pridelovania kapacity, než ako sa uvádzajú v článku 43 ods. 2, prílohe VI bode 2 písm. b) a prílohe VII bodoch 3, 4, a 5, ak vytvorenie medzinárodných vlakových trás na sieti s iným rozchodom koľajnic, než má hlavná železničná sieť Únie, ktoré sa majú určiť v spolupráci s manažérmi infraštruktúry tretích krajín, má vo všeobecnosti značný vplyv na harmonogram pridelovania kapacity.

7. Členské štáty sa môžu rozhodnúť zverejniť rámec spoplatnenia a pravidiel spoplatnenia, ktoré sa uplatňujú osobitne na medzinárodnú nákladnú dopravu z tretích a do tretích krajín prevádzkovanú na sieti s iným rozchodom koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie, s inými nástrojmi a termínmi, než sú stanovené v článku 29 ods. 1, ak si to vyžaduje zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže.

8. Členské štáty môžu z uplatňovania kapitoly IV vyňať železničnú infraštruktúru, ktorá má iný rozchod koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie, a ktorá spája pohraničné stanice členského štátu s územím tretej krajiny.

9. Táto smernica s výnimkou článku 6 ods. 1 a 4 a článkov 10, 11, 12 a 28 sa neuplatňuje na podniky, ktorých činnosť je obmedzená výhradne na kyvadlovú prepravu cestných vozidiel cez podmorské tunely alebo na prepravné činnosti vo forme kyvadlovej prepravy cestných vozidiel cez tieto tunely.

10. Členské štáty môžu vylúčiť z uplatňovania kapitoly II s výnimkou článku 14 a kapitoly IV služby železničnej dopravy, ktoré sa vykonávajú tranzitom cez Úniu.

11. Členské štáty môžu vylúčiť z uplatňovania článku 32 ods. 4 vlaky, ktoré nie sú vybavené Európskym systémom kontroly vlakov (ETCS), ktoré sa používajú na služby regionálnej osobnej dopravy a ktoré boli uvedené do prevádzky po prvý raz pred rokom 1985.

### Článok 3

#### Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „železničný podnik“ je každý verejnoprávny alebo súkromný podnik licencovaný podľa tejto smernice, ktorého hlavným predmetom činnosti je poskytovanie služieb s cieľom zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik zabezpečuje trakciu; zahŕňa to aj podniky, ktoré zabezpečujú len trakciu;

2. „manažér infraštruktúry“ je každý orgán alebo podnik zodpovedný najmä za zriadenie, správu a údržbu železničnej infraštruktúry vrátane riadenia dopravy, zabezpečenia a návštenia. Funkciou manažéra infraštruktúry na sieti alebo časti siete môžu byť poverené rôzne orgány alebo podniky;

3. „železničná infraštruktúra“ sú položky definované v prílohe I;

4. „medzinárodná nákladná doprava“ je nákladná doprava, pri ktorej vlak prekročí aspoň jednu hranicu členského štátu; vlak môže byť spojený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu a stanicu určenia za predpokladu, že všetky vozne prekročia aspoň jednu hranicu;

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

6. „mestská a prímestská doprava“ je doprava, ktorej hlavným účelom je splniť dopravné potreby mestského centra alebo aglomerácie vrátane cezhraničnej aglomerácie spolu s dopravnými potrebami medzi týmto centrom alebo aglomeráciou a okolitými oblasťami;

7. „regionálna doprava“ je doprava, ktorej hlavným účelom je splniť dopravné potreby regiónu vrátane cezhraničného regiónu;

8. „tranzit“ je prechod cez územia Únie bez naloženia alebo vyloženia tovaru a/alebo bez nastúpenia alebo vystúpenia cestujúcich na území Únie;

9. „alternatívna trasa“ je iná trasa medzi rovnakou východiskovou stanicou a stanicou určenia v prípadoch, keď sú tieto dve trasy z hľadiska prevádzky príslušnej nákladnej alebo osobnej dopravy železničným podnikom vzájomne nahraditeľné;

10. „reálna alternatíva“ je prístup k inému servisnému zariadeniu, ktoré je pre železničný podnik hospodársky prijateľné a umožňuje mu prevádzkovať príslušnú nákladnú alebo osobnú dopravu;

11. „servisné zariadenie“ je zariadenie vrátane pozemku, budovy a vybavenia, ktoré bolo vcelku alebo sčasti špeciálne upravené tak, aby umožnilo poskytovanie jednej alebo viacerých služieb uvedených v prílohe II bodoch 2 až 4;

12. „prevádzkovateľ servisného zariadenia“ je každý verejný alebo súkromný subjekt zodpovedný za správu jedného alebo viacerých servisných zariadení alebo za poskytovanie jednej alebo viacerých služieb uvedených v prílohe II bodoch 2 až 4 železničným podnikom;
13. „cezhraničná dohoda“ je každá dohoda medzi dvoma alebo viacerými členskými štátmi alebo medzi členskými štátmi a tretími krajinami, ktorej účelom je uľahčiť poskytovanie cezhraničných železničných služieb;
14. „licencia“ je oprávnenie vydané podniku licenčným orgánom, ktorým sa uznáva jeho spôsobilosť poskytovať služby železničnej dopravy ako železničný podnik; táto spôsobilosť sa môže obmedziť na poskytovanie určitých typov služieb;
15. „licenčný orgán“ je subjekt zodpovedný za udeľovanie licencií v členskom štáte;
16. „zmluvná dohoda“ je dohoda alebo *mutatis mutandis* dohoda v rámci administratívnych opatrení;
17. „primeraný zisk“ je miera návratnosti vlastného kapitálu, ktorá zohľadňuje riziko vrátane rizika spojeného s príjmami alebo neprítomnosť rizika pre prevádzkovateľa servisného zariadenia a je v súlade s priemernou mierou daného sektora v posledných rokoch;
18. „pridelenie“ je pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry vykonané manažérom infraštruktúry;
19. „žiadateľ“ je železničný podnik alebo medzinárodné zoskupenie železničných podnikov alebo iné osoby, alebo právnické osoby, ako sú príslušné orgány podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007, odosielateľa, špeditéri a prevádzkovatelia kombinovanej dopravy, ktorí majú verejný alebo komerčný záujem na získaní kapacity infraštruktúry;
20. „preťažaná infraštruktúra“ je úsek infraštruktúry, na ktorom ani po koordinácii rôznych žiadostí o kapacitu nemôže byť v určitých obdobiach plne uspokojený dopyt po kapacite;
21. „plán na zvýšenie kapacity“ je opatrenie alebo súbor opatrení spolu s časovým rozvrhom ich realizácie určené na zmiernenie obmedzení kapacity vedúcich k vyhláseniu úseku infraštruktúry za „preťaženu infraštruktúru“;
22. „koordinácia“ je postup, ktorým sa manažér infraštruktúry a žiadatelia pokúšajú riešiť situácie, ktoré vznikajú pri konfliktných žiadostiach o kapacitu infraštruktúry;
23. „rámcová dohoda“ je právne záväzná všeobecná dohoda podľa verejného alebo súkromného práva stanovujúca práva a povinnosti žiadateľa a manažéra infraštruktúry týkajúce sa pridelovanej kapacity železničnej infraštruktúry a vybraných poplatkov na obdobie dlhšie, než je jedno obdobie, na ktoré platí cestovný poriadok;
24. „kapacita infraštruktúry“ je možnosť naplánovať na určité obdobie vlakové trasy požadované na úseku infraštruktúry;
25. „sieť“ je celá železničná infraštruktúra, ktorú spravuje manažér infraštruktúry;
26. „podmienky používania siete“ je podrobný súpis všeobecných pravidiel, lehôt, postupov a kritérií režimov spoplatňovania a pridelovania kapacity vrátane iných informácií potrebných na podanie žiadostí o pridelenie kapacity;
27. „vlaková trasa“ je kapacita infraštruktúry potrebná na chod vlaku medzi dvoma miestami v priebehu určitého obdobia;
28. „cestovný poriadok“ sú údaje určujúce všetky plánované pohyby vlakov a koľajových vozidiel, ktoré sa uskutočnia v príslušnej infraštruktúre počas obdobia jeho platnosti;
29. „odstavná koľaj“ je vedľajšia koľaj osobitne určená na dočasné odstavenie železničných vozňov medzi dvoma úložkami;
30. „údržba veľkého rozsahu“ je práca, ktorá sa nevykonáva pravidelne v rámci každodenných činností a ktorá si vyžaduje stiahnutie vozidla z prevádzky.

## KAPITOLA II

### ROZVOJ ŽELEZNÍC ÚNIE

#### ODDIEL 1

##### Nezávislosť riadenia

##### Článok 4

##### Nezávislosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry

1. Členské štáty zabezpečia, aby železničné podniky priamo alebo nepriamo vlastnené alebo kontrolované členskými štátmi mali, pokiaľ ide o riadenie, správu a vnútornú kontrolu správnych, hospodárskych a účtovných záležitostí, nezávislé postavenie, v súlade s ktorým disponujú najmä s majetkom, rozpočtom a účtami oddelenými od štátnych.

2. Pri dodržiavaní rámca stanovenia poplatkov a pridelovania infraštruktúry a špecifických pravidiel stanovených členskými štátmi zodpovedá manažér infraštruktúry za vlastné riadenie, správu a vnútornú kontrolu.

#### Článok 5

### Riadenie železničných podnikov podľa obchodných zásad

1. Členské štáty umožnia, aby železničné podniky prispôbili svoje činnosti trhu, a tie činnosti, za ktoré budú zodpovedať ich riadiace orgány, mohli riadiť tak, aby efektívne a primerané služby v požadovanej kvalite ponúkali s čo najnižšími možnými nákladmi.

Železničné podniky sú riadené podľa zásad platných pre obchodné spoločnosti bez ohľadu na to, kto ich vlastní. To sa vzťahuje aj na členskými štátmi nariadené záväzky verejnej služby, ktoré pre ne platia, ako aj na zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktoré uzavrú s príslušnými orgánmi štátu.

2. Železničné podniky si stanovujú svoj podnikateľský plán vrátane investičných a finančných plánov. Takéto plány musia byť zostavené tak, aby sa dosiahla finančná stabilita podniku a ďalšie ciele technického, obchodného a finančného riadenia podniku; podniky uvedú aj prostriedky na dosiahnutie týchto cieľov.

3. Vzhľadom na základné politické usmernenia vydané každým členským štátom a na vnútroštátne plány alebo zmluvy, ktoré môžu byť viacročné, vrátane finančných a investičných plánov, môžu železničné podniky najmä:

- a) bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článkov 7, 29 a 39, určiť svoju vnútornú organizáciu;
- b) riadiť ponuku a odbyt služieb a stanovovať ich ceny;
- c) rozhodovať o zamestnancoch, majetku a vlastnom obstarávaní;
- d) zvyšovať svoj podiel na trhu, vyvíjať nové technológie a nové služby a zavádzať inovačné techniky riadenia;
- e) v oblastiach súvisiacich so železničnou dopravou vyvíjať novú obchodnú činnosť.

Týmto odsekom nie je dotknuté nariadenie (ES) č. 1370/2007.

4. Bez ohľadu na odsek 3 môžu akcionári železničných podnikov, ktoré vlastní alebo riadia verejné orgány, požadovať pred prijatím dôležitých rozhodnutí týkajúcich sa riadenia podniku ich súhlas rovnako, ako je to v prípade akcionárov súkromných akciových spoločností podľa ustanovení právnych predpisov o obchodných spoločnostiach v členských štátoch. Ustanovenia tohto článku nemajú vplyv na právomoci dozorných orgánov podľa práva obchodných spoločností členských štátov, ak ide o vymenovanie členov rady.

#### ODDIEL 2

### Oddelenie správy infraštruktúry a dopravných činností, ako aj oddelenie rôznych druhov dopravných činností

#### Článok 6

### Oddelenie účtov

1. Členské štáty zabezpečia vedenie a zverejňovanie výkazov zisku a strát, ako aj súvah oddelene za obchodné činnosti týkajúce sa poskytovania dopravných služieb železničnými podnikmi na jednej strane a na strane druhej za obchodné činnosti pri správe železničnej infraštruktúry. Prevod verejných prostriedkov z jedného úseku do druhého nie je povolený.

2. Členské štáty môžu okrem toho stanoviť, že sa oba tieto úseky činností budú vykonávať v organizačne oddelených divíziách v rámci toho istého podniku alebo že infraštruktúru a dopravné činnosti budú spravovať oddelené subjekty.

3. Členské štáty zabezpečia oddelené vedenie a zverejňovanie výkazu ziskov a strát a súvah za obchodné činnosti súvisiace s poskytovaním služieb železničnej nákladnej dopravy na jednej strane a na druhej strane za činnosti súvisiace s poskytovaním služieb železničnej osobnej dopravy. Verejné finančné prostriedky vynaložené na činnosti týkajúce sa poskytovania dopravných služieb vo forme verejnej služby sa vykazujú oddelene v súlade s článkom 7 nariadenia (ES) č. 1370/2007 na príslušných účtoch a nesmú sa previesť na činnosti súvisiace s poskytovaním iných dopravných služieb alebo akúkoľvek inú obchodnú činnosť.

4. Účty pre rôzne oblasti činností uvedené v odsekoch 1 a 3 sa vedú tak, aby umožnili monitorovanie uplatňovania zákazu previesť verejné finančné prostriedky z jednej oblasti činností do druhej, ako aj monitorovanie používania príjmov pozostávajúcich z poplatkov za infraštruktúru a zisku z iných obchodných činností.

#### Článok 7

### Nezávislosť základných funkcií manažéra infraštruktúry

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa základné funkcie, od ktorých závisí nestranný a nediskriminačný prístup k infraštruktúre, zverili orgánom alebo podnikom, ktoré samotné neposkytujú žiadne železničné dopravné služby. Tento cieľ musí byť preukázateľne dosiahnutý bez ohľadu na organizačnú štruktúru.

Základné funkcie sú:

- a) rozhodovanie o pridelovaní vlakovkej trasy vrátane určenia a posúdenia dostupnosti a pridelovania individuálnych jednotlivých vlakových trás a

- b) rozhodovanie o spoplatňovaní infraštruktúry vrátane stanovenia a výberu poplatkov bez toho, aby bol dotknutý článok 29 ods. 1.

Členské štáty však môžu uložiť železničným podnikom alebo iným subjektom povinnosť prispievať na rozvoj železničnej infraštruktúry napríklad prostredníctvom investovania, údržby a financovania.

2. Ak nie je manažér infraštruktúry svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý od ktoréhokoľvek železničného podniku, funkcie uvedené v oddieloch 2 a 3 kapitoly IV vykonáva buď spoplatňovací orgán, alebo pridelovací orgán, ktoré sú svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislé od ktoréhokoľvek železničného podniku.

3. Keď ustanovenia kapitoly IV oddielov 2 a 3 tejto smernice odkazujú na základné funkcie manažéra infraštruktúry, rozumie sa, že sa uplatňujú na príslušné právomoci spoplatňovacieho orgánu alebo pridelovacieho orgánu.

### ODDIEL 3

#### Finančné ozdravenie

##### Článok 8

#### Financovanie manažéra infraštruktúry

1. Členské štáty rozvíjajú železničnú infraštruktúru svojho štátu, v prípade potreby s prihliadnutím na všeobecné potreby Únie vrátane potreby spolupracovať so susednými tretími krajinami. Na tento účel uverejnia najneskôr do 16. decembra 2014, po konzultáciách so zainteresovanými stranami, orientačnú stratégiu rozvoja železničnej infraštruktúry zohľadňujúcu splnenie budúcich potrieb mobility, pokiaľ ide o údržbu, obnovu a rozvoj infraštruktúry, založenú na udržateľnom financovaní systému železníc. Stratégia zahŕňa obdobie aspoň piatich rokov a môže byť predĺžená.

2. Pri náležitom zohľadnení článkov 93, 107 a 108 ZFEÚ môžu členské štáty prideliť manažérovi infraštruktúry aj finančné prostriedky, ktoré sú v súlade s jeho funkciami uvedenými v článku 3 bode 2, rozsahom infraštruktúry a finančnými požiadavkami, najmä na financovanie nových investícií. Členské štáty môžu rozhodnúť o financovaní týchto investícií inak než priamym financovaním zo štátneho rozpočtu. Členské štáty v každom prípade postupujú v súlade s požiadavkami uvedenými v odseku 4 tohto článku.

3. V rámci všeobecnej politiky stanovenej dotknutým členským štátom a pri zohľadnení stratégie uvedenej v odseku 1 a finančných prostriedkov poskytnutých členskými štátmi podľa odseku 2 prijme manažér infraštruktúry podnikateľský plán vrátane investičných a finančných programov. Plán je určený na optimálne a efektívne využívanie, zabezpečovanie a rozvoj infraštruktúry pri vyrovnanom finančnom rozpočte a stanovení spôsobov na dosiahnutie týchto cieľov. Manažér infraštruktúry zabezpečí, aby známi žiadatelia, a na ich vlastnú žiadosť aj

potenciálni žiadatelia, mali prístup k príslušným informáciám o podnikateľskom pláne a dostali možnosť vyjadriť svoj názor na jeho obsah, pokiaľ ide o podmienky prístupu k infraštruktúre a podmienky jej využívania, ako aj povahu, poskytovanie a rozvoj infraštruktúry, ešte pred schválením podnikateľského plánu manažérom infraštruktúry.

4. Členské štáty zabezpečia, aby vo výkaze ziskov a strát manažéra infraštruktúry boli príjmy zložené z poplatkov za infraštruktúru, zo zisku z iných obchodných činností, z nenávratných príjmov zo súkromných zdrojov a financovania štátom vrátane prípadných záloh od štátu za bežných obchodných podmienok a v priebehu primeraného obdobia, ktoré nepresiahne obdobie piatich rokov, aspoň v rovnováhe s výdavkami na infraštruktúru.

Bez toho, aby bol dotknutý prípadný dlhodobý cieľ, aby náklady na infraštruktúru všetkých druhov dopravy na základe spravodlivej a nediskriminačnej hospodárskej súťaže medzi rôznymi druhmi dopravy znášali používatelia, pokiaľ je železničná doprava schopná súťažiť s inými druhmi dopravy, môže členský štát podľa zásad spoplatňovania uvedených v článkoch 31 a 32 od manažéra infraštruktúry vyžadovať, aby zabezpečil rovnováhu medzi príjmami a výdavkami bez štátneho financovania.

##### Článok 9

#### Transparentné odpustenie dlhu

1. Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá Únie týkajúce sa štátnej pomoci, a v súlade s článkami 93, 107 a 108 ZFEÚ členské štáty vytvoria vhodné mechanizmy, ktoré prispievajú k tomu, aby sa zadlženosť železničných podnikov, ktoré vlastní alebo kontrolujú verejné orgány, znížila do tej miery, aby neprekážala riadnemu finančnému hospodáreniu, a ktoré zlepšia ich finančnú situáciu.

2. Členské štáty môžu na účely uvedené v odseku 1 vyžadovať vytvorenie samostatného útvaru na amortizáciu dlhov v účtovných oddeleniach týchto železničných podnikov.

V súvahe jednotky sa môžu účtovať všetky pôžičky, ktoré si železničný podnik vzal na financovanie investícií alebo na krytie prekročených prevádzkových nákladov vzniknutých pri poskytovaní železničných dopravných služieb alebo pri správe železničnej infraštruktúry, a to až do úplného splatenia týchto pôžičiek. Dlh z činnosti dcérskych spoločností sa nemôžu brať do úvahy.

3. Odseky 1 a 2 sa uplatňujú len na dlhy alebo na splatné úroky z takýchto dlhov, ktoré vznikli železničným podnikom vo verejnom vlastníctve alebo verejne kontrolovaným železničným podnikom do dátumu, keď sa v dotknutom členskom štáte otvoril trh pre všetky služby železničnej dopravy alebo ich časť, a v každom prípade do 15. marca 2001 alebo do dátumu prístúpenia k Únii v prípade členských štátov, ktoré pristúpili k Únii po tomto dátume.

## ODDIEL 4

**Prístup k železničnej infraštruktúre a službám**

## Článok 10

**Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre**

1. Železničným podnikom sa za rovnoprávných, nediskriminačných a transparentných podmienok udelí prístup k železničnej infraštruktúre všetkých členských štátov na účely prevádzkovania všetkých druhov služieb železničnej nákladnej dopravy. Toto právo zahŕňa prístup k infraštruktúre, ktorá spája námorné a vnútrozemské prístavy a iné servisné zariadenia uvedené v prílohe II bode 2, a k infraštruktúre, ktorá slúži alebo môže slúžiť viac než jednému konečnému zákazníkovi.

2. Železničným podnikom sa udelí právo prístupu k železničnej infraštruktúre všetkých členských štátov na účely prevádzkovania služieb medzinárodnej osobnej dopravy. Železničné podniky majú právo v rámci prevádzkovania služieb medzinárodnej osobnej dopravy nechať cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici umiestnenej na medzinárodnej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte. Toto právo zahŕňa prístup k infraštruktúre, ktorá spája servisné zariadenia uvedené v prílohe II bode 2.

3. Na základe žiadosti dotknutých príslušných orgánov alebo zainteresovaných železničných podnikov určí príslušný regulačný orgán alebo orgány uvedené v článku 55 to, či je základným účelom služby preprava cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch.

4. Na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov a na základe činnosti siete uvedenej v článku 57 ods. 1 Komisia prijme do 16. decembra 2016 opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odseku 3 tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

## Článok 11

**Obmedzenie práva prístupu a práva nechať cestujúcich nastúpiť a vystúpiť**

1. Členské štáty môžu obmedziť právo prístupu k dopravným službám stanovené v článku 10 medzi miestom odchodu a miestom určenia, na ktoré sa vzťahuje jedna alebo viac zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré sú v súlade s právom Únie. Takéto obmedzenie nemôže svojím účinkom obmedziť právo nechať cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici umiestnenej na medzinárodnej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte okrem prípadu, ak by výkon uvedeného práva ohrozil hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme.

2. To, či by sa ohrozila hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme, určí príslušný regulačný

orgán alebo orgány uvedené v článku 55 na základe objektívnej ekonomickej analýzy a na základe vopred určených kritérií po podaní žiadosti ktorýmkoľvek z nasledujúcich subjektov:

- a) príslušným orgánom alebo príslušnými orgánmi, ktoré zadali zmluvu o službách vo verejnom záujme;
- b) akýmkoľvek inými zainteresovanými príslušnými orgánmi, ktoré majú právo obmedziť prístup podľa tohto článku;
- c) manažérom infraštruktúry;
- d) železničným podnikom, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme.

Príslušné orgány a železničné podniky poskytujúce služby vo verejnom záujme poskytnú príslušnému regulačnému orgánu alebo orgánom primerané informácie potrebné na to, aby sa dospelo k rozhodnutiu. Regulačný orgán posúdi informácie poskytnuté týmito stranami a v prípade potreby do jedného mesiaca od prijatia žiadosti požiada o relevantné informácie a začne konzultácie so všetkými príslušnými stranami. Regulačný orgán podľa potreby konzultuje so všetkými príslušnými stranami a v primeranom, vopred určenom čase, ale v každom prípade do šiestich týždňov od získania všetkých príslušných informácií informuje príslušné strany o svojom odôvodnenom rozhodnutí.

3. Regulačný orgán odôvodní svoje rozhodnutie a stanoví, v akej lehote a za akých podmienok môže o nové posúdenie tohto rozhodnutia požiadať ktorýkoľvek z týchto subjektov:

- a) dotknutý príslušný orgán alebo príslušné orgány;
- b) manažér infraštruktúry;
- c) železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme, alebo
- d) železničný podnik, ktorý sa snaží získať prístup.

4. Na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov a na základe činnosti siete uvedenej v článku 57 ods. 1 Komisia prijme do 16. decembra 2016 opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odsekov 1, 2 a 3 tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

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

6. Členské štáty zabezpečia, aby rozhodnutia uvedené v odsekoch 1, 2, 3 a 5 podliehali súdnemu preskúmaniu.

#### Článok 12

##### Poplatok pre železničné podniky poskytujúce služby osobnej dopravy

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 11 ods. 2, môžu členské štáty za podmienok ustanovených v tomto článku splnomocniť orgán zodpovedný za železničnú osobnú dopravu, aby uložil železničným podnikom poskytujúcim osobnú dopravu poplatok za prevádzku trás, ktoré spadajú do právomoci tohto orgánu a ktoré sa nachádzajú medzi dvoma stanicami v tomto členskom štáte.

V takom prípade železničné podniky, ktoré poskytujú vnútroštátnu alebo medzinárodnú osobnú železničnú dopravu, hradia rovnaký poplatok za prevádzku trás, ktoré spadajú do právomoci uvedeného orgánu.

2. Poplatok je určený na to, aby poskytol tomuto orgánu náhradu za záväzky služby vo verejnom záujme ustanovené v zmluvách o službách vo verejnom záujme, ktoré boli zadané v súlade s právom Únie. Príjem z takýchto poplatkov uhradený ako náhrada nesmie presiahnuť to, čo je potrebné na pokrytie všetkých nákladov alebo ich časti, ktoré vznikli pri plnení relevantných záväzkov služieb vo verejnom záujme pri zohľadnení príslušných príjmov a primeraného zisku z plnenia týchto záväzkov.

3. Poplatok je uložený v súlade s právom Únie, a to najmä v súlade so zásadou spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality, najmä medzi priemernou cenou služby pre cestujúcich a úrovňou poplatkov. Celkové poplatky uložené podľa tohto odseku nesmú ohroziť hospodársku životnosť železničnej osobnej dopravy, na ktorú sa tieto poplatky vzťahujú.

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

5. Na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov, ako aj na základe činnosti siete uvedenej v článku 57 ods. 1 Komisia prijme opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

#### Článok 13

##### Podmienky prístupu k službám

1. Manažér infraštruktúry poskytne všetkým železničným podnikom na nediskriminačnom základe minimálny prístupový balík uvedený v prílohe II bode 1.

2. Prevádzkovatelia servisných zariadení poskytnú nediskriminačným spôsobom všetkým železničným podnikom prístup vrátane traťového prístupu k zariadeniam uvedeným v prílohe II bode 2 a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach.

3. Na zabezpečenie úplne transparentného a nediskriminačného prístupu k servisným zariadeniam uvedeným v prílohe II bode 2 písm. a), b), c), d), g) a i) a poskytovania služieb v týchto zariadeniach v prípade, že prevádzkovateľ takéhoto servisného zariadenia je priamo alebo nepriamo kontrolovaný orgánom alebo podnikom, ktorý je tiež aktívny a má dominantné postavenie na vnútroštátnych trhoch so službami železničnej dopravy, na ktorých sa zariadenie využíva, musia byť prevádzkovatelia týchto servisných zariadení organizačne a rozhodovacími právomocami nezávislí od tohto orgánu alebo podniku. Táto nezávislosť nezahŕňa požiadavku na zriadenie samostatného právneho subjektu pre servisné zariadenia a môže sa dosiahnuť zriadením organizačne oddelených divízií v rámci toho istého právneho subjektu.

Prevádzkovateľ a tento orgán alebo podnik musia mať pre všetky servisné zariadenia uvedené v prílohe II bode 2 oddelené účty vrátane súvah a výkazov ziskov a strát.

Ak prevádzku servisného zariadenia zabezpečuje manažér infraštruktúry alebo ak je prevádzkovateľ servisného zariadenia pod priamou alebo nepriamou kontrolou manažéra infraštruktúry, požiadavky uvedené v tomto odseku sa považujú za splnené splnením požiadaviek uvedených v článku 7.

4. Žiadosti železničných podnikov o prístup k servisnému zariadeniu uvedenému v prílohe II bode 2 a o poskytovanie služieb v takomto servisnom zariadení sa vybavujú v primeranej lehote stanovenej regulačným orgánom uvedeným v článku 55. Tieto žiadosti možno zamietnuť len vtedy, keď existujú reálne alternatívy, ktoré železničným podnikom umožňujú prevádzkovať príslušnú službu nákladnej alebo osobnej dopravy na tých istých alebo alternatívnych trasách v hospodársky prijateľných podmienkach. Prevádzkovateľovi servisného zariadenia sa tým neukladá povinnosť investovať do zdrojov alebo zariadení s cieľom vyhovieť všetkým žiadostiam železničných podnikov.

Ak sa žiadosti železničných podnikov týkajú prístupu k servisnému zariadeniu alebo poskytovania služieb v servisnom zariadení, ktoré spravuje prevádzkovateľ servisného zariadenia uvedený v odseku 3, prevádzkovateľ servisného zariadenia písomne zdôvodní každé rozhodnutie o zamietnutí a uvedie reálne alternatívy v iných zariadeniach.

5. Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia uvedeného v prílohe II bode 2 zistí rozpory medzi rôznymi žiadosťami, snaží sa podľa možnosti uspokojiť všetky žiadosti. Ak nie je dostupná žiadna reálna alternatíva a nemožno uspokojiť všetky žiadosti o kapacitu príslušného zariadenia na základe preukázaných potrieb, žiadateľ môže podať sťažnosť regulačnému orgánu uvedenému v článku 55, ktorý prípad prešetří a v príslušných prípadoch prijme opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby sa primeraná časť kapacity poskytla uvedenému žiadateľovi.

6. Ak sa servisné zariadenie uvedené v prílohe II bode 2 nepoužíva aspoň dva roky za sebou a železničné podniky na základe preukázaných potrieb vyjadrili prevádzkovateľovi tohto zariadenia záujem o prístup k nemu, jeho majiteľ ponúkne prevádzku zariadenia vcelku alebo sčasti na lízing alebo prenájom ako zariadenie služieb železničnej dopravy, ak prevádzkovateľ tohto servisného zariadenia nepreukáže, že v ňom prebieha proces premeny, ktorý bráni, aby ho využíval akýkoľvek železničný podnik.

7. Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia poskytuje niektoré zo služieb uvedených v prílohe II bode 3 ako doplnkové služby, poskytne ich na žiadosť železničného podniku nediskriminačným spôsobom.

8. Železničné podniky môžu požadovať od manažéra infraštruktúry alebo od iných prevádzkovateľov servisného zariadenia ako vedľajšie služby ďalšie služby uvedené v prílohe II bode 4. Prevádzkovateľ servisného zariadenia nie je povinný takéto služby poskytnúť. Ak sa prevádzkovateľ tohto servisného zariadenia rozhodne poskytnúť iným subjektom niektoré z týchto služieb, poskytne ich železničným podnikom na základe žiadosti, a to nediskriminačným spôsobom.

9. Komisia môže na základe skúseností regulačných orgánov a prevádzkovateľov servisných zariadení, ako aj činností siete uvedenej v článku 57 ods. 1 prijať opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú použiť pri prístupe k službám poskytovaným v servisných zariadeniach uvedených v prílohe II bodoch 2 až 4. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

#### ODDIEL 5

### **Cezhraničné dohody**

#### Článok 14

### **Všeobecné zásady cezhraničných dohôd**

1. Členské štáty zabezpečia, aby ustanovenia cezhraničných dohôd nediskriminovali žiadne železničné podniky ani

neobmedzovali slobodu železničných podnikov prevádzkovať cezhraničné služby.

2. Členské štáty oznámia Komisii každú cezhraničnú dohodu do 16. jún 2013 v prípade dohôd uzavretých pred uvedeným dátumom a v prípade nových alebo revidovaných dohôd medzi členskými štátmi pred ich uzavretím. Komisia rozhodne o tom, či sú tieto dohody v súlade s právom Únie, do deviatich mesiacov od oznámenia v prípade dohôd uzavretých pred 15. decembra 2012 a v prípade nových alebo revidovaných dohôd medzi členskými štátmi do štyroch mesiacov od oznámenia. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2.

3. Bez toho, aby bolo dotknuté rozdelenie právomocí medzi Úniou a členskými štátmi v súlade s právom Únie, členské štáty oznámia Komisii svoj zámer začať rokovania o nových alebo revidovaných dohodách medzi členskými štátmi a tretími krajinami a uzavrieť ich.

4. Ak Komisia do dvoch mesiacov od doručenia oznámenia o zámere členského štátu začať rokovania uvedené v odseku 2 dospeje k záveru, že tieto rokovania môžu ohroziť ciele prebiehajúcich rokovaní Únie s dotknutými tretími krajinami a/alebo viesť k uzavretiu dohody, ktorá nie je v súlade s právom Únie, príslušne o tom informuje členský štát.

Členské štáty pravidelne informujú Komisiu o všetkých takýchto rokovaníach a v príslušných prípadoch pozvú Komisiu, aby sa na nich zúčastnila ako pozorovateľ.

5. Členské štáty sú oprávnené dočasne používať a/alebo uzavrieť nové alebo revidované cezhraničné dohody s tretími krajinami pod podmienkou, že sú v súlade s právom Únie a nepoškodzujú cieľ a účel dopravnej politiky Únie. Komisia prijme príslušné rozhodnutia o oprávnení. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2.

#### ODDIEL 6

### **Monitorovacie úlohy komisie**

#### Článok 15

### **Rozsah monitorovania trhu**

1. Komisia vypracuje potrebné mechanizmy na monitorovanie technických a ekonomických podmienok a vývoja trhu v oblasti železničnej dopravy v Únii.

2. V tejto súvislosti Komisia zapojí užšie do svojej práce zástupcov členských štátov vrátane zástupcov regulačných orgánov uvedených v článku 55 a zástupcov príslušných sektorov vrátane, ak je to vhodné, sociálnych partnerov zo železničného sektora, používateľov a zástupcov miestnych a regionálnych orgánov tak, aby mohli lepšie monitorovať vývoj železničného sektora a vývoj trhu, posúdiť vplyv prijatých opatrení a analyzovať dosah opatrení plánovaných Komisiou. V prípade potreby Komisia do tejto práce zapojí aj Európsku železničnú agentúru v súlade s jej funkciami uvedenými v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra (nariadenie o agentúre) <sup>(1)</sup>.

3. Komisia monitoruje využívanie sietí a vývoj rámcových podmienok v železničnom sektore, najmä spoplatňovanie infraštruktúry, pridelovanie kapacity, uskutočnené investície do železničnej infraštruktúry, vývoj v súvislosti s cenami a kvalitou služieb železničnej dopravy, služby železničnej dopravy zahrnuté do zmluvy o službách vo verejnom záujme, udeľovanie licencií a stupeň otvorenosti trhu a harmonizácie medzi členskými štátmi, vývoj zamestnanosti a súvisiace sociálne podmienky v železničnom sektore. Tieto monitorovacie činnosti nemajú vplyv na podobné činnosti v členských štátoch ani na úlohu sociálnych partnerov.

4. Komisia podáva každé dva roky správu Európskemu parlamentu a Rade o:

- a) vývoji vnútorného trhu so službami železničnej dopravy a službami, ktoré sa majú poskytovať železničným podnikom podľa prílohy II;
- b) rámcových podmienkach uvedených v odseku 3 vrátane služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave;
- c) stave železničnej siete Únie;
- d) využití prístupových práv;
- e) prekážkach na ceste k efektívnejším službám železničnej dopravy;
- f) obmedzeniach infraštruktúry;
- g) potrebe právnych predpisov.

5. Na účely monitorovania trhu Komisiou jej členské štáty poskytnú každý rok potrebné informácie o využívaní sietí a vývoji rámcových podmienok v železničnom sektore, pričom rešpektujú úlohu sociálnych partnerov.

6. Komisia môže prijať opatrenia na zabezpečenie konzistentnosti v rámci povinností členských štátov podávať správy. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

### KAPITOLA III

## UDEĽOVANIE LICENCIÍ ŽELEZNIČNÝM PODNIKOM

### ODDIEL 1

#### Licenčný orgán

#### Článok 16

#### Licenčný orgán

Každý členský štát určí licenčný orgán zodpovedný za vydávanie licencií a plnenie povinností stanovených v tejto kapitole.

Samotný licenčný orgán neposkytuje služby železničnej dopravy a je nezávislý od akéhokoľvek podniku alebo akéhokoľvek subjektu, ktorý poskytuje takéto služby.

### ODDIEL 2

#### Podmienky získania licencie

#### Článok 17

#### Všeobecné požiadavky

1. Podnik je oprávnený požiadať o licenciu v členskom štáte, v ktorom má sídlo.
2. Členský štát nevydá licenciu ani nerozšíri jej platnosť, ak nie sú splnené požiadavky tejto kapitoly.
3. Podnik, ktorý spĺňa požiadavky stanovené v tejto kapitole, je oprávnený získať licenciu.
4. Žiadnemu podniku nie je dovolené poskytovať železničné dopravné služby, ktoré sú predmetom tejto kapitoly, pokiaľ mu nebola udelená príslušná licencia na služby, ktoré má poskytovať.

Táto licencia však sama osebe neoprávňuje jej držiteľa na prístup k železničnej infraštruktúre.

5. Komisia prijme opatrenia, v ktorých určí podrobnosti používania spoločného vzoru licencie, a v prípade, že je to potrebné na zabezpečenie spravodlivej a účinnej hospodárskej súťaže na trhoch železničnej dopravy, aj podrobnosti postupu, ktorý sa má dodržiavať pri uplatňovaní tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

#### Článok 18

#### Podmienky získania licencie

Podnik, ktorý žiada o udelenie licencie, musí byť schopný preukázať licenčným orgánom príslušného členského štátu pred začatím svojej činnosti, že bude môcť kedykoľvek splniť požiadavky týkajúce sa dobrej povesti, finančnej a odbornej spôsobilosti a krytia zodpovednosti za škodu, uvedené v článkoch 19 až 22.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.



Na tieto účely každý podnik, ktorý žiada o licenciu, poskytne všetky relevantné informácie.

#### Článok 19

##### Požiadavky týkajúce sa dobrej povesti

Členské štáty stanovujú podmienky splnenia požiadavky dobrej povesti tak, aby zabezpečili, že podnik, ktorý žiada o licenciu, alebo osoby poverené jeho riadením:

- a) neboli odsúdené za spáchanie závažných trestných činov vrátane trestných činov hospodárskej povahy;
- b) nebol na nich vyhlásený konkurz;
- c) neboli odsúdené za spáchanie závažných trestných činov uvedených v osobitných právnych predpisoch platných v oblasti dopravy;
- d) neboli odsúdené za závažné alebo opakované porušenie záväzkov vyplývajúcich zo sociálneho alebo pracovného práva vrátane záväzkov vyplývajúcich z právnych predpisov týkajúcich sa bezpečnosti práce a ochrany zdravia zamestnancov a záväzkov týkajúcich sa colného práva v prípade podniku, ktorý chce vykonávať cezhraničnú nákladnú prepravu podliehajúcu colným postupom.

#### Článok 20

##### Požiadavky týkajúce sa finančnej spôsobilosti

1. Požiadavky týkajúce sa finančnej spôsobilosti sú splnené, ak podnik, ktorý žiada o licenciu, môže preukázať, že je schopný splniť svoje súčasné a potenciálne záväzky stanovené podľa reálnych odhadov na obdobie 12 mesiacov.
2. Licenčný orgán overí finančnú spôsobilosť hlavne preskúmaním účtovnej závierky železničného podniku alebo súvahy, ak podniky, ktoré žiadajú o licenciu, nie sú schopné predložiť účtovnú závierku. Každý podnik, ktorý žiada o licenciu, poskytne minimálne informácie uvedené v prílohe III.
3. Licenčný orgán nepovažuje podnik, ktorý žiada o licenciu, za finančne spôsobilý, ak činnosť tohto podniku viedla k vzniku značných alebo opakujúcich sa nedoplatkov na daniach alebo sociálnom zabezpečení.
4. Licenčný orgán môže požadovať predloženie audítorskej správy a vhodných dokumentov z banky, sporiteľne, od účtovníka alebo audítora. Tieto dokumenty obsahujú informácie uvedené v prílohe III.
5. Komisia je oprávnená prijať delegované akty v súlade s článkom 60, pokiaľ ide o isté zmeny a doplnenia prílohy III. Príloha III teda môže byť zmenená a doplnená tak, aby boli špecifikované informácie, ktoré majú poskytnúť podniky žiadajúce o licenciu alebo ktoré sa majú doplniť na základe skúseností získaných licenčnými orgánmi alebo na základe vývoja trhu železničnej dopravy.

#### Článok 21

##### Požiadavky týkajúce sa odbornej spôsobilosti

Požiadavky na odbornú spôsobilosť sú splnené, keď podnik, ktorý žiada o licenciu, môže preukázať, že má alebo bude mať organizáciu riadenia so znalosťami alebo skúsenosťami potrebnými na bezpečné a spoľahlivé vykonávanie riadenia prevádzky a dozoru nad druhom činností špecifikovaných v licencií.

#### Článok 22

##### Požiadavky týkajúce sa krytia zodpovednosti za škodu

Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá Únie týkajúce sa štátnej pomoci, a v súlade s článkami 93, 107 a 108 ZFEÚ musí byť železničný podnik primerane poistený alebo mať primerané záruky podľa trhových podmienok v súlade s vnútroštátnym alebo medzinárodným právom na krytie svojich záväzkov v prípade nehôd, najmä s ohľadom na cestujúcich, batožinu, náklad, poštu a tretie strany. Bez ohľadu na túto povinnosť možno zohľadniť osobitosti a rizikový profil rôznych druhov služieb, najmä železničnej prevádzky na kultúrne alebo historické účely.

#### ODDIEL 3

##### Platnosť licencie

#### Článok 23

##### Územná a časová platnosť

1. Licencia je platná na celom území Únie.
2. Licencia je platná, ak železničný podnik spĺňa povinnosti stanovené v tejto kapitole. Licenčný orgán však môže prijať opatrenie na pravidelné preskúmanie. Ak sa tak rozhodne, preskúmanie sa uskutoční aspoň raz za päť rokov.
3. Osobitné ustanovenia upravujúce dočasné pozastavenie platnosti alebo zrušenie licencie môžu byť začlenené do samotnej licencie.

#### Článok 24

##### Dočasná licencia, schválenie, pozastavenie platnosti a zrušenie

1. Ak existuje vážna pochybnosť o tom, či železničný podnik, ktorý má licenciu, spĺňa požiadavky tejto kapitoly, a najmä požiadavky článku 18, licenčný orgán môže kedykoľvek overiť, či tento železničný podnik v skutočnosti spĺňa tieto požiadavky.

Ak sa licenčný orgán presvedčí, že železničný podnik už nedokáže plniť požiadavky, dočasne pozastaví platnosť licencie alebo ju zruší.

2. Ak sa licenčný orgán členského štátu ubezpečí, že sú vážne pochybnosti vzhľadom na súlad s požiadavkami stanovenými v tejto kapitole v prípade železničného podniku, ktorému licenciu vydal licenčný orgán iného členského štátu, bezodkladne o tom informuje tento licenčný orgán.

3. Bez ohľadu na odsek 1, ak je platnosť licencie dočasne pozastavená alebo je licencia zrušená z dôvodu nesúladu s požiadavkami finančnej spôsobilosti, licenčný orgán môže udeliť dočasnú licenciu počas reorganizácie železničného podniku za predpokladu, že nie je ohrozená bezpečnosť. Dočasná licencia neplatí však dlhšie ako šesť mesiacov po dátume jej vydania.

4. Ak železničný podnik zastavil prevádzku na šesť mesiacov alebo nezačal prevádzku do šiestich mesiacov od udelenia licencie, licenčný orgán môže rozhodnúť o opätovnom predložení licencie na schválenie alebo o pozastavení jej platnosti.

Pokiaľ ide o začatie prevádzky, železničný podnik môže požiadať o stanovenie dlhšieho obdobia, berúc do úvahy osobitnú povahu poskytovaných služieb.

5. V prípade zmeny ovplyvňujúcej právnu situáciu podniku, najmä v prípade zlúčenia, splynutia alebo prevzatia kontroly, licenčný orgán môže rozhodnúť, že licencia musí byť znovu predložená na schválenie. Príslušný železničný podnik môže pokračovať v prevádzke, pokiaľ licenčný orgán nedospeje k rozhodnutiu, že je ohrozená bezpečnosť. V tomto prípade sa uvedú dôvody takéhoto rozhodnutia.

6. Ak železničný podnik zamýšľa významne zmeniť alebo rozšíriť svoje činnosti, predloží licenciu licenčnému orgánu na preskúmanie.

7. Licenčný orgán nepovolí železničnému podniku ponechať si licenciu, ak sa proti tomuto podniku začalo konkurzné alebo podobné konanie a ak je tento orgán presvedčený, že nie je reálny predpoklad uspokojivej finančnej reštrukturalizácie v prijateľnom časovom období.

8. Ak licenčný orgán vydá licenciu, pozastaví jej platnosť, zruší alebo zmení licenciu, bezodkladne o tom informuje Európsku železničnú agentúru. Európska železničná agentúra bezodkladne informuje licenčné orgány ostatných členských štátov.

#### Článok 25

##### Postup udeľovania licencií

1. Postupy udeľovania licencií uverejní dotknutý členský štát a informuje o tom Komisiu.

2. Licenčný orgán prijme rozhodnutie týkajúce sa žiadosti čo možno najskôr, ale najneskôr do troch mesiacov po získaní všetkých relevantných informácií, najmä údajov uvedených v prílohe III. Licenčný orgán zohľadní všetky dostupné informácie. Rozhodnutie sa bezodkladne oznámi podniku, ktorý žiada o licenciu. Zamietavé rozhodnutie sa musí odôvodniť.

3. Členské štáty zabezpečia, že rozhodnutia licenčného orgánu sa podrobia právnemu preskúmaniu.

#### KAPITOLA IV

### VOBYBERANIE POPLATKOV ZA POUŽÍVANIE ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY A PRIDEĽOVANIE KAPACITY ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

#### ODDIEL 1

##### Všeobecné zásady

#### Článok 26

##### Efektívne využívanie kapacity infraštruktúry

Členské štáty zabezpečia, aby sa systémy spolplatňovania a pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry riadili zásadami stanovenými v tejto smernici, a tak umožnili manažérovi infraštruktúry obchodovať a optimálne efektívne využívať dostupnú kapacitu infraštruktúry.

#### Článok 27

##### Podmienky používania siete

1. Manažér infraštruktúry po konzultácii so zainteresovanými stranami vypracuje a zverejní podmienky používania siete, ktoré možno získať za poplatok nepresahujúci náklady na ich zverejnenie. Podmienky používania siete sa zverejňujú aspoň v dvoch úradných jazykoch inštitúcií Únie. Ich obsah je bezplatne k dispozícii v elektronickom formáte na internetovom portáli manažéra infraštruktúry a prístupný prostredníctvom verejného internetového portálu. Tento internetový portál zriadi manažéri infraštruktúry v rámci svojej spolupráce v súlade s článkami 37 a 40.

2. Podmienky používania siete stanovujú charakter infraštruktúry, ktorá je k dispozícii železničným podnikom, a obsahujú informácie stanovujúce podmienky prístupu k príslušnej železničnej infraštruktúre. Podmienky používania siete obsahujú aj informácie stanovujúce podmienky prístupu k servisným zariadeniam spojeným so sieťou manažéra infraštruktúry a poskytovania služieb v týchto zariadeniach alebo sa v nich uvedie internetová stránka, na ktorej sú takéto informácie bezplatne k dispozícii v elektronickom formáte. Obsah podmienok používania siete je uvedený v prílohe IV.

3. Podmienky používania siete sa aktualizujú a menia a dopĺňajú podľa potreby.

4. Podmienky používania siete sa uverejnia najneskôr štyri mesiace pred konečným termínom podávania žiadostí o kapacitu infraštruktúry.

#### Článok 28

##### Dohody medzi železničnými podnikmi a manažermi infraštruktúry

Každý železničný podnik vykonávajúci železničné dopravné služby uzavrie podľa verejného alebo súkromného práva s manažermi používanej železničnej infraštruktúry potrebné dohody. Podmienky týchto dohôd musia byť nediskriminačné a transparentné a musia byť v súlade s touto smernicou.

## ODDIEL 2

**Poplatky za infraštruktúru a služby**

## Článok 29

**Zavedenie, stanovenie a vyberanie poplatkov**

1. Členské štáty stanovujú rámec spoplatnenia, pričom budú rešpektovať nezávislosť riadenia podniku stanovenú v článku 4.

S výhradou tejto podmienky členské štáty zavedú aj špecifické pravidlá spoplatňovania alebo delegujú takú právomoc na manažéra infraštruktúry.

Členské štáty zabezpečia, aby podmienky používania siete obsahovali rámec spoplatnenia a pravidlá spoplatnenia alebo sa v nich uvádzala internetová stránka, na ktorej je uverejnený rámec spoplatnenia a pravidlá spoplatnenia.

Poplatok za používanie infraštruktúry stanoví a vyberá manažér infraštruktúry v súlade so zavedeným rámcom spoplatnenia a pravidlami spoplatnenia.

Vnútroštátny parlament môže mať právo preskúmať a v príslušných prípadoch prehodnotiť úroveň poplatkov stanovenú manažérom infraštruktúry, pričom tým nie je dotknutá nezávislosť riadenia stanovená v článku 4, za predpokladu, že toto právo bolo udelené priamo ústavným právom aspoň pred 15. decembra 2010. Každé takéto prehodnotenie zabezpečí, aby poplatky boli v súlade s touto smernicou, stanoveným rámcom spoplatnenia a pravidlami spoplatnenia.

2. Pokiaľ nie sú prijaté špecifické opatrenia podľa článku 32 ods. 3, manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby bol režim spoplatňovania založený na rovnakých zásadách, aké platia pre celú ich sieť.

3. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby výsledkom používania režimov spoplatňovania boli rovnocenné a nediskriminačné poplatky pre rôzne železničné podniky, ktoré zabezpečujú služby rovnakého charakteru na podobnej časti trhu, a aby sa skutočne uplatňovali poplatky v súlade s pravidlami stanovenými v podmienkach používania siete.

4. Manažér infraštruktúry rešpektuje obchodné tajomstvo, pokiaľ ide o informácie, ktoré mu poskytnú žiadatelia.

## Článok 30

**Náklady na infraštruktúru a vedenie účtov**

1. Manažér infraštruktúry môže pri náležitom zohľadnení bezpečnosti, zachovania a zvyšovania kvality služieb infraštruktúry využívať stimuly zamerané na znižovanie nákladov spojených s poskytovaním infraštruktúry a úrovne prístupových poplatkov.

2. Bez toho, aby bola dotknutá ich právomoc týkajúca sa plánovania a financovania železničnej infraštruktúry a v

príslušných prípadoch zásada ročnej platnosti rozpočtu, členské štáty zabezpečia, aby sa na obdobie minimálne piatich rokov uzavrela zmluvná dohoda medzi príslušným orgánom a manažérom infraštruktúry spĺňajúca základné zásady a obmedzenia stanovené v prílohe V.

Členské štáty zabezpečia, aby sa zmluvné dohody platné 15. decembra 2012 v prípade potreby upravili v zmysle ustanovení tejto smernice, a to pri ich obnovení alebo najneskôr do 16. jún 2015.

3. Členské štáty zavedú stimuly uvedené v odseku 1 prostredníctvom zmluvnej dohody uvedenej v odseku 2 alebo prostredníctvom regulačných opatrení alebo kombináciou stimulov zameraných na zníženie nákladov v zmluvnej dohode a úrovne poplatkov stanovenej regulačnými opatreniami.

4. Ak sa členský štát rozhodne zaviesť stimuly uvedené v odseku 1 prostredníctvom regulačných opatrení, urobí sa tak na základe analýzy možného zníženia nákladov. Týmto nie sú dotknuté právomoci regulačného orgánu preskúmať poplatky uvedené v článku 56.

5. Podmienky zmluvnej dohody stanovenej v odseku 2 a štruktúra platieb dohodnutých na zabezpečenie financovania manažéra infraštruktúry sa dohodnú vopred na celé zmluvné obdobie.

6. Členské štáty zabezpečia, aby príslušné orgány a manažér infraštruktúry informovali žiadateľov a na ich vlastnú žiadosť aj potenciálnych žiadateľov o obsahu zmluvnej dohody a umožnili im vyjadriť svoj názor na ňu pred jej podpísaním. Zmluvná dohoda sa uverejní do jedného mesiaca od jej uzavretia.

Manažér infraštruktúry zaistí súlad svojho podnikateľského plánu s ustanoveniami zmluvnej dohody.

7. Manažéri infraštruktúry zostavia a vedú register svojho majetku a majetku, za ktorého správu sú zodpovední, ktorý by sa použil na posúdenie finančných prostriedkov potrebných na jeho opravu alebo nahradenie. Pripoja sa k nemu podrobné údaje o výdavkoch na obnovu a modernizáciu infraštruktúry.

8. Manažéri infraštruktúry stanovujú metódu rozdelenia nákladov medzi jednotlivé kategórie služieb ponúkaných železničným podnikom. Členské štáty môžu požadovať jej predchádzajúce schválenie. Táto metóda sa z času na čas aktualizuje na základe najlepšej medzinárodnej praxe.

## Článok 31

**Zásady spoplatňovania**

1. Poplatky za používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení sa platia manažérovi infraštruktúry a prevádzkovateľovi servisného zariadenia a používajú sa na financovanie ich podnikateľskej činnosti.

2. Členské štáty požadujú od manažéra infraštruktúry a prevádzkovateľa servisného zariadenia, aby poskytli regulačnému orgánu všetky potrebné informácie o uložených poplatkoch, aby regulačnému orgánu umožnili plniť si funkcie uvedené v článku 56. Manažér infraštruktúry a prevádzkovateľ servisného zariadenia musia byť v tomto ohľade schopní preukázať železničnému podniku, že poplatky za infraštruktúru a služby skutočne účtované železničnému podniku podľa článkov 30 až 37 zodpovedajú metodike, pravidlám a prípadne sadzbám stanoveným v podmienkach používania siete.

3. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 4 alebo 5 tohto článku alebo článok 32, poplatky za minimálny prístupový balík a za prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia sa stanovujú na základe nákladov, ktoré vzniknú priamo prevádzkou vlaku.

Komisia pred 16. jún 2015 prijme opatrenia, v ktorých sa vymedzia metódy výpočtu nákladov, ktoré vznikajú priamo ako výsledok prevádzky vlaku. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

Manažér infraštruktúry môže rozhodnúť o postupnom prechode na tieto metódy počas obdobia, ktoré nepresiahne štyri roky od nadobudnutia účinnosti týchto vykonávacích aktov.

4. Poplatky za infraštruktúru uvedené v odseku 3 môžu zahŕňať poplatok, ktorý odráža nedostatok kapacity identifikovateľného úseku infraštruktúry počas obdobia preťaženia.

5. Poplatky za infraštruktúru uvedené v odseku 3 sa môžu upraviť tak, aby zohľadnili environmentálne náklady spôsobené prevádzkou vlaku. Každá takáto úprava musí byť rozlíšená podľa rozsahu spôsobených účinkov.

Na základe skúseností získaných manažermi infraštruktúry, železničnými podnikmi, regulačnými orgánmi a príslušnými orgánmi a pri zohľadnení existujúcich systémov diferenciacie hluku Komisia prijme opatrenia, v ktorých sa stanovujú metódy, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní spoplatňovania nákladov súvisiacich s pôsobením hluku vrátane trvania ich uplatňovania, čím sa umožní diferenciacia poplatkov za infraštruktúru, aby sa v príslušných prípadoch zohľadnila citlivosť postihnutej oblasti, najmä pokiaľ ide o veľkosť postihnutej populácie a zloženie vlaku, ktoré má vplyv na hladinu emisií hluku. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3. Tieto vykonávacie akty nesmú viesť k neprípustnému narušeniu hospodárskej súťaže medzi železničnými podnikmi ani ovplyvniť celkovú konkurencieschopnosť železničného sektora.

Každá zmena poplatkov za infraštruktúru, ktorej cieľom je zohľadniť náklady súvisiace s účinkami hluku, podporuje vybaavenie vozňov ekonomicky najvhodnejšou dostupnou technológiou využívajúcou nízkohlukové brzdy.

Spoplatňovanie environmentálnych nákladov, ktorého výsledkom je zvýšenie celkového príjmu manažéra infraštruktúry, je však povolené len vtedy, ak sa také spoplatnenie uplatňuje na cestnú nákladnú dopravu v súlade s právom Únie.

Ak spoplatňovanie environmentálnych nákladov vedie k dodatočným príjmom, o použití tohto príjmu rozhodujú členské štáty.

Členské štáty zabezpečia, aby sa potrebné informácie uchovávali a aby bolo možné zistiť pôvod spôsobu spoplatňovania environmentálnych nákladov a jeho uplatňovanie. Členské štáty poskytnú tieto informácie Komisii na jej žiadosť.

6. Aby sa zabránilo nežiaducim neprimeraným výkyvom, poplatky uvedené v odsekoch 3, 4 a 5 sa môžu spriemerovať za primeraný rozsah vlakových služieb a primerané obdobie. Relatívna výška poplatku za použitie infraštruktúry musí napriek tomu zodpovedať nákladom pripisovaným doprave.

7. Poplatok uložený za prístup na trať v rámci servisných zariadení uvedených v prílohe II bode 2 a za poskytovanie služieb v týchto zariadeniach nesmie presiahnuť náklady na ich poskytovanie vrátane primeraného zisku.

8. V prípade, ak služby uvedené v prílohe II bodoch 3 a 4 ako doplnkové a vedľajšie služby ponúka len jeden poskytovateľ, potom poplatky stanovené za tieto služby nesmú presiahnuť náklady na ich poskytovanie vrátane primeraného zisku.

9. Poplatky sa môžu vyberať za kapacitu využívanú na účely údržby infraštruktúry. Také poplatky nesmú presiahnuť čistú stratu na výnosoch, ktorá vznikne manažérovi infraštruktúry v dôsledku výdavkov na údržbu.

10. Prevádzkovateľ zariadenia poskytujúceho služby uvedené v prílohe II bodoch 2, 3 a 4 poskytne manažérovi infraštruktúry informácie o poplatkoch, ktoré majú byť súčasťou podmienok používania siete, alebo uvedie internetovú stránku, na ktorej sú tieto informácie k dispozícii bezplatne v elektronickom formáte v súlade s článkom 27.

### Článok 32

#### Výnimky zo zásad spoplatňovania

1. Aby sa dosiahla plná návratnosť nákladov vynaložených manažerom infraštruktúry, môže členský štát, ak to trh unesie a na základe efektívnych, transparentných a nediskriminačných zásad, vyberať príplatky, pričom sa musí udržať optimálna konkurencieschopnosť sektora železničnej dopravy. Systém spoplatňovania zohľadní zvýšenie produktivity, ktorú dosiahli železničné podniky.

Úroveň poplatkov však nesmie vylučovať používanie infraštruktúry trhovými segmentmi, ktoré môžu zaplatiť aspoň náklady, ktoré sa priamo vynaložia na prevádzku železničnej dopravy, navyšené o mieru výnosnosti, ktorú môže trh uniesť.

Členské štáty pred tým, ako schvália vyberanie týchto príplatkov, zabezpečia, aby manažéri infraštruktúry posúdili ich relevantnosť pre konkrétne trhové segmenty, pričom zohľadnia aspoň dvojice uvedené v prílohe VI bode 1, a tie, ktoré sú relevantné, ponechajú. Zoznam trhových segmentov vymedzených manažermi infraštruktúry obsahuje aspoň tieto tri služby: služby nákladnej dopravy, služby osobnej dopravy v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme a iné služby osobnej dopravy.

Manažéri infraštruktúry môžu ďalej rozlišovať trhové segmenty podľa prepravovanej komodity alebo cestujúcich.

Vymedzia sa aj trhové segmenty, v ktorých železničné podniky v súčasnosti nepôsobia, ale v ktorých môžu poskytovať služby počas obdobia platnosti systému spoplatňovania. V prípade týchto trhových segmentov manažér infraštruktúry nezahrnie príplatok do systému spoplatňovania.

Zoznam trhových segmentov sa uverejní v podmienkach používania siete a aspoň raz za päť rokov sa preskúma. Regulačný orgán uvedený v článku 55 vykoná kontrolu tohto zoznamu v súlade s článkom 56.

2. Pre nákladnú dopravu z tretích krajín a do tretích krajín, ktorá sa prevádzkuje na sieti s iným rozchodom koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie, môžu manažéri infraštruktúry stanoviť vyššie poplatky s cieľom zabezpečiť úplnú návratnosť vynaložených nákladov.

3. V prípade špecifických budúcich investičných projektov alebo špecifických investičných projektov dokončených po roku 1988 môže manažér infraštruktúry stanoviť alebo ďalej uplatňovať vyššie poplatky založené na dlhodobých nákladoch takých projektov, ak zvýšia výkonnosť alebo nákladovú efektívnosť, alebo obe a nemohli by sa inak realizovať alebo by sa neboli mohli realizovať. Takéto systémy spoplatnenia môžu tiež zahŕňať dohody o delbe rizika spojeného s novými investíciami.

4. Poplatky za infraštruktúru súvisiace s používaním železničných koridorov, uvedené v rozhodnutí Komisie 2009/561/ES <sup>(1)</sup>, sú diferencované, aby sa poskytli stimuly na vybavenie vlakov ETCS v súlade s verziou prijatou rozhodnutím Komisie 2008/386/ES <sup>(2)</sup> a nasledujúcimi verziami. Táto diferenciácia nesmie viesť k celkovej zmene príjmov manažéra infraštruktúry.

<sup>(1)</sup> Rozhodnutie Komisie 2009/561/ES z 22. júla 2009, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie 2006/679/ES, pokiaľ ide o vykonanie technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy (Ú. v. EÚ L 194, 25.7.2009, s. 60).

<sup>(2)</sup> Rozhodnutie Komisie 2008/386/ES z 23. apríla 2008, ktorým sa upravuje príloha A k rozhodnutiu 2006/679/ES o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy a príloha A k rozhodnutiu 2006/860/ES o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia, zabezpečenia a návštenia systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc (Ú. v. EÚ L 136, 24.5.2008, s. 11).

Bez ohľadu na túto povinnosť môžu členské štáty rozhodnúť, že táto diferenciácia poplatkov za infraštruktúru sa neuplatní na železničné trate uvedené v rozhodnutí 2009/561/ES, na ktorých môžu premávať len vlaky vybavené systémom ETCS.

Členské štáty môžu rozhodnúť, že túto diferenciáciu rozšíria na železničné trate, ktoré nie sú uvedené v rozhodnutí 2009/561/ES.

Pred 16. jún 2015 a na základe posúdenia vplyvu Komisia prijme vykonávacie opatrenia, v ktorých stanoví postupy, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní diferenciácie poplatku za infraštruktúru podľa časového plánu zodpovedajúceho európskemu plánu rozvoja ERTMS, zavedeného rozhodnutím 2009/561/ES, a s cieľom zabezpečiť, aby to nevedlo k strate príjmov manažérov infraštruktúry. Tieto vykonávacie opatrenia upravujú postupy diferenciácie uplatňovanej v prípade vlakov poskytujúcich služby prímestskej a regionálnej dopravy, využívajúcich obmedzenú časť železničných koridorov konkretizovaných v rozhodnutí 2009/561/ES. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3. Tieto vykonávacie akty nesmú viesť k nepripustnému narušeniu hospodárskej súťaže medzi železničnými podnikmi ani ovplyvniť celkovú konkurencieschopnosť železničného sektora.

5. Aby sa zabránilo diskriminácii, členské štáty zabezpečia, aby akékoľvek z daných priemerných a marginálnych poplatkov manažéra infraštruktúry za rovnaké používanie jeho infraštruktúry boli porovnateľné a aby porovnateľné služby na tom istom segmente trhu podliehali rovnakým poplatkom. Manažér infraštruktúry preukáže v podmienkach používania siete, bez toho, aby zverejnil obchodné informácie dôvernej povahy, že systém spoplatnenia spĺňa tieto požiadavky.

6. Ak má manažér infraštruktúry v úmysle upraviť základné prvky systému spoplatňovania uvedené v odseku 1 tohto článku, musí ich zverejniť minimálne tri mesiace pred konečným termínom na zverejnenie podmienok používania siete podľa článku 27 ods. 4.

## Článok 33

### Zľavy

1. Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102, 106 a 107 ZFEÚ, a bez ohľadu na zásadu priamych nákladov stanovenú v článku 31 ods. 3 tejto smernice, každá zľava z poplatkov vybraných manažérom infraštruktúry od železničných podnikov za akékoľvek služby musí byť v súlade s kritériami stanovenými v tomto článku.

2. S výnimkou odseku 3 zľavy nesmú presiahnuť skutočnú úsporu správnych nákladov manažéra infraštruktúry. Pri stanovení úrovne zľavy sa nesmie brať na zreteľ žiadna úspora nákladov už započítaná vo vybraných poplatkoch.

3. Manažéri infraštruktúry môžu na špecifické prepravné prírody zaviesť režimy dostupné všetkým používateľom a poskytnúť časovo limitované zľavy na podporu rozvoja nových železničných dopravných služieb alebo zľavy podporujúce používanie veľmi málo využívaných tratí.

4. Zľavy sa môžu týkať len poplatkov vybraných na určenom úseku infraštruktúry.

5. Podobné režimy zliav sa uplatnia na podobné dopravné služby. Režimy zliav sa uplatnia nediskriminačným spôsobom na všetky železničné podniky.

#### Článok 34

### Systémy kompenzácie neuhradených environmentálnych nákladov, nákladov vynaložených v dôsledku nehôd a nákladov na infraštruktúru

1. Členské štáty môžu zaviesť časovo obmedzené kompenzačné systémy týkajúce sa používania železničnej infraštruktúry, ktoré kompenzujú preukázateľne neuhrádzané environmentálne náklady, náklady vynaložené v dôsledku nehôd a náklady na infraštruktúru konkurenčnými druhmi dopravy, pokiaľ presiahnu ekvivalentné náklady železnice.

2. Ak má železničný podnik, ktorý dostal kompenzáciu, výhradné práva, kompenzácia musí byť spojená s porovnatelným prospechom pre používateľov.

3. Použitá metodológia a vykonané kalkulácie musia byť verejne dostupné. Musí byť možné preukázať najmä špecifické nespoplatnené náklady, ktorými nie je zťažená konkurenčná dopravná infraštruktúra a ktorým sa zabránilo, a musí sa zabezpečiť, aby sa pri uplatňovaní systému zaobchádzalo s podnikmi nediskriminačným spôsobom.

4. Členské štáty zabezpečia zlučiteľnosť systému s článkami 93, 107 a 108 ZFEÚ.

#### Článok 35

### Systém výkonnosti

1. Režimy spoplatňovania infraštruktúry podporujú železničné podniky a manažéra infraštruktúry pri minimalizácii porúch a pri zvyšovaní výkonnosti železničnej siete prostredníctvom systému výkonnosti. Tento systém môže zahŕňať pokuty za činnosti narúšajúce prevádzku siete, kompenzácie pre podniky postihnuté poruchami a prémie za výkony, ktoré sú lepšie než plánované.

2. Základné zásady systému výkonnosti uvedené v prílohe VI bode 2 platia pre celú sieť.

3. Komisia má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 60 v súvislosti so zmenami a doplneniami prílohy VI bodu 2 písm. c). Príloha VI bod 2 písm. c) sa preto môže zmeniť a doplniť vzhľadom na vývoj železničného trhu a skúsenosti získané regulačnými orgánmi uvedenými v článku 55, manažermi infraštruktúry a železničnými podnikmi. V týchto zmenách a doplneniach sa triedy meškania prispôbia najlepším postupom vypracovaným týmto odvetvím.

#### Článok 36

### Rezervačné poplatky

Manažéri infraštruktúry môžu vyberať primeraný poplatok za pridelenú kapacitu, ktorá sa nevyužíva. Poplatok za nevyužívanie sa uplatní takým spôsobom, aby motivoval na efektívne využívanie kapacity. Vyberanie tohto poplatku od žiadateľov, ktorým bola pridelená vlaková trasa, je povinné vtedy, keď pravidelne nevyužívajú pridelené trasy alebo ich časti. Pokiaľ ide o uloženie tohto poplatku, manažéri infraštruktúry uverejnia v podmienkach používania siete kritériá, na základe ktorých sa určí, čo sa považuje za takéto nevyužívanie trás alebo ich časti. Regulačný orgán uvedený v článku 55 vykoná kontrolu týchto kritérií v súlade s článkom 56. Platby týchto poplatkov usku-toční buď žiadateľ, alebo železničný podnik určený v súlade s článkom 41 ods. 1. Manažér infraštruktúry musí byť vždy schopný informovať ktorúkoľvek zainteresovanú stranu o kapacite infraštruktúry, ktorá už bola pridelená používateľským železničným podnikom.

#### Článok 37

### Spolupráca v súvislosti so systémami spoplatňovania v rámci viacerých sietí

1. Členské štáty zabezpečia, aby manažéri infraštruktúry navzájom spolupracovali, aby bolo možné uplatňovanie efektívnych režimov spoplatňovania a združovanie v záujme koordinácie spoplatňovania alebo v záujme spoplatňovania prevádzky služieb vlakovkej dopravy, ktoré zasahujú do viac ako jednej siete infraštruktúry železničného systému v rámci Únie. Manažéri infraštruktúry sa hlavne usilujú o to, aby zaručili optimálnu konkurencioschopnosť medzinárodnej železničnej dopravy a zabezpečili efektívne využívanie železničných sietí. Na tento účel zavedú primerané postupy v súlade s pravidlami ustanovenými v tejto smernici.

2. Na účely odseku 1 tohto článku členské štáty zabezpečia spoluprácu manažerov infraštruktúry v záujme efektívneho uplatňovania príplatkov podľa článku 32 a systémov výkonnosti podľa článku 35 v prípade dopravy zasahujúcej do viac ako jednej siete v rámci železničného systému Únie.

#### ODDIEL 3

### Pridelovanie kapacity infraštruktúry

#### Článok 38

### Práva na kapacitu

1. Kapacitu prideluje manažér infraštruktúry. Keď je raz pridelená žiadateľovi, nesmie byť príjmom prevedená na iný podnik alebo inú dopravnú službu.

Akékoľvek obchodovanie s kapacitou infraštruktúry je zakázané a má za následok vylúčenie z ďalšieho pridelovania kapacity.

Využitie kapacity železničným podnikom pri výkone obchodnej činnosti žiadateľa, ktorý nie je železničným podnikom, sa nepovažuje za prevod.

2. Právo na používanie určitej kapacity infraštruktúry vo forme vlakovej trasy sa môže udeliť žiadateľom maximálne na obdobie platnosti jedného cestovného poriadku.

Manažér infraštruktúry a žiadateľ môžu podľa článku 42 uzavrieť rámcovú dohodu o využití kapacity príslušnej železničnej infraštruktúry na dlhšie obdobie, než je jedno obdobie platnosti cestovného poriadku.

3. Príslušné práva a povinnosti manažérov infraštruktúry a žiadateľov z hľadiska pridelenia kapacity sa stanovujú v zmluvách alebo právnych predpisoch členských štátov.

4. Ak žiadateľ má v úmysle požiadať o kapacitu infraštruktúry s cieľom vykonávať medzinárodnú osobnú dopravu, informuje o tom manažérov infraštruktúry a dotknuté regulačné orgány. S cieľom umožniť im posúdiť, či je účelom medzinárodnej dopravy prepravovať cestujúcich na trase medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch a aký je možný hospodársky vplyv na existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme, regulačné orgány zabezpečia, aby bol informovaný ktorýkoľvek príslušný orgán, ktorý zadal zákazku na vykonanie železničnej osobnej dopravy na uvedenej trase vymedzenej v zmluve o službách vo verejnom záujme, ktorýkoľvek iný zúčastnený príslušný orgán s právom obmedziť prístup podľa článku 11 a ktorýkoľvek železničný podnik plniaci zmluvu o službách vo verejnom záujme na trase uvedenej medzinárodnej osobnej dopravy.

#### Článok 39

##### Pridelovanie kapacity

1. Členské štáty môžu ustanoviť rámec pridelovania kapacity infraštruktúry, pričom musia dodržiavať požiadavku nezávislosti riadenia podniku stanovenú v článku 4. Stanovia sa špecifické pravidlá pridelovania kapacity. Manažér infraštruktúry zabezpečí najmä to, aby sa kapacita infraštruktúry pridelovala spravodlivým a nediskriminačným spôsobom a v súlade s právom Únie.

2. Manažéri infraštruktúry rešpektujú obchodné tajomstvo týkajúce sa informácií, ktoré sú im poskytnuté.

#### Článok 40

##### Spolupráca pri pridelovaní kapacity infraštruktúry v rámci viacerých sietí

1. Členské štáty zabezpečia, aby manažéri infraštruktúry spolupracovali tak, aby umožnili efektívne vytváranie a pridelovanie kapacity infraštruktúry, ktorá zasahuje do

niekoľkých sietí železničného systému v rámci Únie, ako aj na základe rámcových dohôd uvedených v článku 42. Manažéri infraštruktúry stanovia primerané postupy na základe pravidiel ustanovených v tejto smernici a zodpovedajúcim spôsobom organizujú vlakové trasy prekračujúce viac ako jednu sieť.

Členské štáty zabezpečia, aby zástupcovia manažérov infraštruktúry, ktorých rozhodnutia týkajúce sa pridelovania majú vplyv na iných manažérov infraštruktúry, spolupracovali v záujme koordinácie pridelovania alebo v záujme pridelovania všetkej príslušnej kapacity infraštruktúry na medzinárodnej úrovni bez toho, aby boli dotknuté osobitné pravidlá v právnych predpisoch Únie týkajúce sa sietí orientovaných na železničnú nákladnú dopravu. Zásady a kritériá pridelovania kapacity stanovené v rámci tejto spolupráce uverejnia manažéri infraštruktúry vo svojich podmienkach používania siete v súlade s prílohou IV bodom 3. Na týchto postupoch sa môžu podieľať príslušní zástupcovia manažérov infraštruktúry z tretích krajín.

2. Komisia je informovaná o hlavných zasadaniach, na ktorých sa vypracúvajú spoločné zásady a postupy pridelovania infraštruktúry, a je na tieto zasadania pozývaná, aby sa na nich zúčastnila ako pozorovateľ. Regulačným orgánom sa poskytujú dostatočné informácie o vývoji spoločných zásad a postupov pridelovania infraštruktúry a informácie zo systémov pridelovania založených na informačných technológiách, aby mohli nad nimi vykonávať regulačný dohľad v súlade s článkom 56.

3. Na každom zasadnutí alebo pri inej činnosti konanej s cieľom pridelovať kapacitu infraštruktúry pre transsieťové vlakové služby prijímajú rozhodnutia len zástupcovia manažérov infraštruktúry.

4. Účastníci spolupráce uvedení v odseku 1 zabezpečia, aby ich členstvo, spôsob práce a všetky relevantné kritériá, ktoré používajú na posudzovanie a pridelovanie kapacity infraštruktúry, boli verejne dostupné.

5. V rámci spolupráce uvedenej v odseku 1 manažéri infraštruktúry posúdia potrebu medzinárodných vlakových trás a môžu ich v prípade potreby navrhovať a organizovať, aby uľahčili prevádzku nákladných vlakov, na základe žiadosti *ad hoc* podľa článku 48.

Takéto vopred dohodnuté medzinárodné vlakové trasy sú dostupné žiadateľom prostredníctvom ktoréhokoľvek zúčastneného manažéra infraštruktúry.

#### Článok 41

##### Žiadatelia

1. Žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry môžu podávať žiadatelia. Aby bolo možné túto kapacitu infraštruktúry využívať, žiadatelia určujú železničný podnik, ktorý uzavrie dohodu s manažérom infraštruktúry podľa článku 28. Nie je tým dotknuté právo žiadateľov uzavierať dohody s manažermi infraštruktúry podľa článku 44 ods. 1.

2. Manažér infraštruktúry môže stanoviť požiadavky pre žiadateľov, aby zabezpečil, že jeho oprávnené očakávania budúcich výnosov a využitia infraštruktúry budú splnené. Také požiadavky musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Konkretizujú sa v podmienkach používania siete uvedených v prílohe IV bode 3 písm. b). Môžu zahŕňať len stanovenie finančnej záruky, ktorá neprekračuje primeranú úroveň a ktorá je proporcionálna k rozsahu uvažovanej úrovne činnosti žiadateľa, a ubezpečenie o schopnosti pripraviť vhodné ponuky týkajúce sa pridelenia kapacity.

3. Komisia prijme pred 16. jún 2015 vykonávacie opatrenia, v ktorých podrobne určí kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odseku 2. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

#### Článok 42

##### Rámcové dohody

1. Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102 a 106 ZFEÚ, môže byť medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom uzavretá rámcová dohoda. Rámcová dohoda spresňuje charakteristiky kapacity infraštruktúry požadovanej žiadateľom a ponúkanej žiadateľovi na obdobie presahujúce jedno obdobie platnosti cestovného poriadku.

Rámcová dohoda nešpecifikuje podrobne vlakovú trasu, ale musí byť vypracovaná tak, aby uspokojila oprávnené obchodné potreby žiadateľa. Členský štát môže požadovať predchádzajúce schválenie tejto rámcovej dohody regulačným orgánom uvedeným v článku 55 tejto smernice.

2. Rámcové dohody nesmú vylučovať použitie príslušnej infraštruktúry inými žiadateľmi alebo dopravnými službami.

3. Rámcové dohody musia umožňovať zmenu a doplnenie alebo obmedzenie v nich stanovených podmienok, aby bolo možné lepšie využitie železničnej infraštruktúry.

4. Rámcové dohody môžu obsahovať sankcie pre prípad zmeny alebo vypovedania dohody.

5. Rámcové dohody sa v zásade uzatvárajú na obdobie piatich rokov a môžu sa predĺžiť na také isté obdobie, akým bola ich pôvodná dĺžka trvania. Manažér infraštruktúry môže v špecifických prípadoch súhlasiť s kratším alebo dlhším obdobím. Akékoľvek obdobie dlhšie než päť rokov musí byť zdôvodnené existenciou obchodných zmlúv, osobitných investícií alebo rizík.

6. Rámcové dohody na služby, ktoré využívajú špecializovanú infraštruktúru uvedenú v článku 49, ktorá si vyžaduje značné a dlhodobé investície, ktoré žiadateľ riadne odôvodní, môžu byť uzatvorené na obdobie 15 rokov. Každé obdobie dlhšie než 15 rokov je povolené len vo výnimočných prípadoch, najmä v prípade rozsiahlych, dlhodobých investícií a najmä ak sa na takúto investíciu vzťahujú zmluvné záväzky zahŕňajúce viacročný plán amortizácie.

V takýchto výnimočných prípadoch môže rámcová dohoda stanoviť podrobné charakteristiky kapacity, ktorá sa má poskytnúť žiadateľovi na obdobie trvania rámcovej dohody. Tieto charakteristiky môžu zahŕňať frekvenciu, objem a kvalitu vlakových trás. Manažér infraštruktúry môže znížiť vyhradenú kapacitu, ktorá sa aspoň jeden mesiac využívala menej, než je prahová kvóta stanovená v článku 52.

Počiatočná rámcová dohoda sa môže od 1. januára 2010 vypracovať na obdobie piatich rokov a môže sa obnoviť raz na základe charakteristík kapacity, ktorú využívajú žiadatelia vykonávajúci dopravu pred 1. januárom 2010, s cieľom zohľadniť špecializované investície alebo existenciu obchodných zmlúv. Regulačný orgán uvedený v článku 55 zodpovedá za povolenie nadobudnutia platnosti tejto dohody.

7. Pri rešpektovaní obchodného tajomstva sú všeobecné ustanovenia každej rámcovej dohody prístupné ktorejkoľvek zainteresovanej strane.

8. Komisia na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov, ako aj na základe činností siete uvedených v článku 57 ods. 1 prijme opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

#### Článok 43

##### Harmonogram procesu pridelovania

1. Manažér infraštruktúry sa riadi plánom pridelovania kapacity stanoveným v prílohe VII.

2. Komisia má v súlade s článkom 60 právomoc prijímať delegované akty v súvislosti s určitými zmenami a doplneniami prílohy VII. Po konzultácii so všetkými manažermi infraštruktúry preto môže byť príloha VII zmenená a doplnená tak, aby sa zohľadnili prevádzkové aspekty procesu pridelovania. Tieto zmeny a doplnenia musia vychádzať z toho, čo je vzhľadom na získané skúsenosti potrebné na zaistenie efektívneho procesu pridelovania a na zohľadnenie prevádzkových záujmov manažérov infraštruktúry.

3. Manažéri infraštruktúry sa pred tým, než začnú konzultácie o návrhu cestovného poriadku, dohodnú s ostatnými príslušnými manažermi infraštruktúry na tom, ktoré medzinárodné vlakové trasy sa zahrnú do cestovného poriadku. Zmeny sú možné len vtedy, ak sú absolútne nevyhnutné.

#### Článok 44

##### Žiadosti

1. Žiadatelia môžu podľa verejného alebo súkromného práva požiadať manažéra infraštruktúry o uzavretie dohody udeľujúcej práva na používanie železničnej infraštruktúry za poplatok stanovený podľa kapitoly IV oddielu 2.



2. Žiadosti týkajúce sa pravidelného cestovného poriadku musia byť v súlade s termínmi stanovenými v prílohe VII.

3. Žiadateľ, ktorý je stranou rámcovej dohody, podáva žiadosť v súlade s touto dohodou.

4. Pokiaľ ide o vlakové trasy zasahujúce do viac ako jednej siete, manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby žiadatelia mohli podať žiadosť jednotnému kontaktnému miestu, ktorým je buď spoločný orgán zriadený manažermi infraštruktúry, alebo jeden z manažérov infraštruktúry na vlakovej trase. Tento manažér infraštruktúry je potom oprávnený konať v mene žiadateľa pri hľadaní kapacity u ostatných príslušných manažérov infraštruktúry. Touto požiadavkou nie je dotknuté nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu<sup>(1)</sup>.

#### Článok 45

##### Plánovanie

1. Manažér infraštruktúry, pokiaľ je to možné, vyhovie všetkým žiadostiam o kapacitu infraštruktúry vrátane žiadostí o vlakové trasy zasahujúce do niekoľkých sietí a zohľadní, pokiaľ je to možné, všetky obmedzenia týkajúce sa žiadateľov vrátane ekonomického vplyvu na ich podnikanie.

2. Manažér infraštruktúry môže uprednostniť špecifické dopravné služby v procese plánovania a koordinácie len v prípadoch uvedených v článkoch 47 a 49.

3. Manažér infraštruktúry prekonzultuje so zainteresovanými stranami návrh cestovného poriadku a umožní im predkladať stanoviská v lehote najmenej jedného mesiaca. Medzi zainteresované strany patria všetci, ktorí podali žiadosť o pridelenie kapacity infraštruktúry, a iné strany, ktoré si želajú predložiť pripomienky k cestovnému poriadku z hľadiska jeho možného vplyvu na ich schopnosť obstarania železničných dopravných služieb počas platnosti príslušného cestovného poriadku.

4. Manažér infraštruktúry prijme vhodné opatrenia potrebné na to, aby sa zaoberal všetkými vyjadrenými pripomienkami.

#### Článok 46

##### Koordináčny proces

1. Ak počas plánovacieho procesu uvedeného v článku 45 manažér infraštruktúry zistí rozpory medzi rôznymi žiadostami, pokúsi sa ich vyriešiť pomocou koordinácie žiadostí tak, aby ich uspokojil čo možno najlepšie.

2. Pokiaľ vznikne situácia vyžadujúca si koordináciu, manažér infraštruktúry má právo v primeranom rozsahu

navrhnuť kapacitu infraštruktúry, ktorá sa odlišuje od požadovanej kapacity.

3. Manažér infraštruktúry sa pokúsi pomocou konzultácie s príslušnými žiadateľmi vyriešiť každý rozpor. Táto konzultácia sa zakladá na tom, že sa v primeranom čase, bezplatne a v písomnej alebo elektronickej podobe zverejnia tieto informácie:

- vlakové trasy požadované všetkými ostatnými žiadateľmi na tých istých tratiach;
- vlakové trasy predbežne pridelené všetkým ostatným žiadateľom na tých istých tratiach;
- alternatívne vlakové trasy navrhnuté na príslušných tratiach v súlade s odsekom 2;
- presné vymedzenie kritérií používaných v procese pridelenia kapacity.

Tieto informácie sa v súlade s článkom 39 ods. 2 poskytnú bez toho, aby sa zverejnila totožnosť ostatných žiadateľov, pokiaľ dotknutí žiadatelia s týmto zverejnením nesúhlasili.

4. Zásady, ktorými sa riadi koordinačný proces, sú stanovené v podmienkach používania siete. Tieto prihliadajú najmä na náročnosť konštrukcie medzinárodných vlakových trás a možný vplyv zmien na iných manažéroch infraštruktúry.

5. Ak žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry nemôžu byť splnené bez koordinácie, manažér infraštruktúry sa pokúsi vyhovieť všetkým žiadostiam pomocou koordinácie.

6. Bez toho, aby boli dotknuté existujúce odvolacie postupy a článok 56, je v prípade sporov týkajúcich sa pridelenia kapacity infraštruktúry k dispozícii systém riešenia sporov, aby sa také spory mohli vyriešiť bezodkladne. Tento systém sa stanoví v podmienkach používania siete. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do 10 pracovných dní.

#### Článok 47

##### Preťažená infraštruktúra

1. Ak po koordinácii požadovaných vlakových trás a po konzultácii so žiadateľmi nemožno primerane uspokojiť všetky žiadosti o kapacitu infraštruktúry, manažér infraštruktúry bezodkladne vyhlási príslušný úsek infraštruktúry za preťažený. Toto platí aj pre infraštruktúru, na ktorej sa môže očakávať nedostatočná kapacita v blízkej budúcnosti.

2. Ak bola infraštruktúra vyhlásená za preťaženú, manažér infraštruktúry vykoná kapacitnú analýzu stanovenú v článku 50, pokiaľ sa už nerealizuje plán na zvýšenie kapacity stanovený v článku 51.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22.

3. Ak poplatky podľa článku 31 ods. 4 neboli vybrané alebo sa nedosiahol uspokojivý výsledok a infraštruktúra bola vyhlásená za preťaženú, manažér infraštruktúry môže pri pridelovaní kapacity infraštruktúry navyše uplatniť kritériá priority.

4. Kritériá priority zohľadnia význam dopravnej služby pre spoločnosť vo vzťahu ku ktorejkoľvek inej službe, ktorá bude následne vylúčená.

Aby bol v rámci toho zaručený rozvoj primeraných dopravných služieb, najmä aby sa splnili požiadavky na verejnú službu alebo podporoval rozvoj vnútroštátnej a medzinárodnej nákladnej železničnej dopravy, môžu členské štáty za nediskriminačných podmienok prijať akékoľvek opatrenia, ktoré zabezpečia, aby tieto dopravné služby boli pri pridelovaní kapacity infraštruktúry prioritné.

Členské štáty môžu v prípade potreby poskytnúť manažérovi infraštruktúry kompenzáciu zodpovedajúcu každej strate príjmu vzťahujúcej sa na potrebu pridelenia danej kapacity niektorej dopravnej službe podľa druhého pododseku.

V týchto opatreniach a v tejto kompenzácii sa musí zohľadniť účinok tohto vylúčenia v ostatných členských štátoch.

5. Pri stanovení kritérií priority sa primerane zohľadní význam nákladnej dopravy, a najmä medzinárodnej nákladnej dopravy.

6. Postupy, ktoré sa majú dodržiavať, a kritériá, ktoré sa majú uplatňovať v prípade preťaženej infraštruktúry, sa uvedú v podmienkach používania siete.

#### Článok 48

##### Žiadosti *ad hoc*

1. Manažér infraštruktúry musí čo možno najskôr, ale najneskôr do piatich pracovných dní odpovedať na žiadosti *ad hoc* o jednotlivé vlakové trasy. Poskytnuté informácie o dostupnej voľnej kapacite musia byť k dispozícii všetkým žiadateľom, ktorí chcú prípadne využiť túto kapacitu.

2. Manažéri infraštruktúry v prípade potreby posúdia potrebu rezervnej kapacity, ktorú majú mať k dispozícii v rámci konečného plánovaného cestovného poriadku, aby mohli rýchlo reagovať na predvídateľné žiadosti *ad hoc* o kapacitu. To platí aj v prípade preťaženej infraštruktúry.

#### Článok 49

##### Špecializovaná infraštruktúra

1. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, sa kapacita infraštruktúry považuje za dostupnú na používanie pre všetky typy dopravných služieb, ktoré sú v súlade s charakteristikami potrebnými na prevádzku vlakovej trasy.

2. Ak existujú vhodné alternatívne trasy, manažér infraštruktúry môže po konzultácii so zainteresovanými stranami vymedziť určitú infraštruktúru na používanie pre špecifické druhy dopravy. Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102 a 106 ZFEÚ, v prípadoch, v ktorých nastane takéto vymedzenie, manažér infraštruktúry môže pri pridelovaní kapacity infraštruktúry uprednostniť tento druh dopravnej služby.

Také vymedzenie nebráni iným druhom dopravy používať takú infraštruktúru, keď je kapacita k dispozícii.

3. V prípade, ak bola infraštruktúra vymedzená podľa odseku 2, uvedie sa to v podmienkach používania siete.

#### Článok 50

##### Kapacitná analýza

1. Cieľom kapacitnej analýzy je stanoviť obmedzenia kapacity infraštruktúry, ktoré bránia primeranému splneniu žiadostí o kapacitu, a navrhnúť metódy, ktoré by umožnili splnenie ďalších žiadostí. Táto kapacitná analýza identifikuje dôvody preťaženia a opatrenia, ktoré by mohli v krátkodobom a strednodobom horizonte znížiť preťaženie.

2. Predmetom kapacitnej analýzy je infraštruktúra, prevádzkové postupy, charakter prevádzkovania rôznych dopravných služieb a vplyvy týchto faktorov na kapacitu infraštruktúry. Predpokladané opatrenia musia zahŕňať najmä presmerovanie vlaku, zmenu času chodu vlaku, zmeny rýchlosti a zlepšenie infraštruktúry.

3. Kapacitná analýza sa musí ukončiť do šiestich mesiacov po tom, čo bola infraštruktúra identifikovaná ako preťažená.

#### Článok 51

##### Plán na zvýšenie kapacity

1. Do šiestich mesiacov od dokončenia kapacitnej analýzy manažér infraštruktúry vypracuje plán na zvýšenie kapacity.

2. Plán na zvýšenie kapacity sa vypracuje po konzultácii s používateľmi príslušnej preťaženej infraštruktúry.

Plán určí:

- a) dôvody preťaženia;
- b) pravdepodobný budúci vývoj dopravy;
- c) prekážky v rozvoji infraštruktúry;
- d) možnosti a náklady na zvýšenie kapacity vrátane pravdepodobných zmien v prístupových poplatkoch.

Na základe analýzy nákladov a výnosov možných identifikovaných opatrení plán určí aj opatrenia, ktoré sa majú prijať na zvýšenie kapacity infraštruktúry, vrátane harmonogramu vykonávania týchto opatrení.

Plán môže podliehať predchádzajúcemu schváleniu členským štátom.

3. Manažér infraštruktúry zastaví vyberanie poplatkov v príslušnej infraštruktúre podľa článku 31 ods. 4 v prípadoch, keď:

- a) nevypracoval plán na zvýšenie kapacity ani
- b) neurobil pokrok s opatreniami identifikovanými v pláne na zvýšenie kapacity.

4. Bez ohľadu na odsek 3 tohto článku manažér infraštruktúry môže na základe schválenia regulačného orgánu uvedeného v článku 55 pokračovať vo vyberaní poplatkov, ak:

- a) plán na zvýšenie kapacity sa nemôže realizovať z dôvodov, ktoré nemôže ovplyvniť, alebo
- b) dostupné možnosti nie sú ekonomicky ani finančne uskutočniteľné.

#### Článok 52

### Využitie vlakových trás

1. V podmienkach používania siete manažér infraštruktúry uvedie podmienky, ktorými sa pri stanovení priorit pridelovacieho procesu zohľadní predchádzajúca úroveň využitia vlakových trás.

2. Najmä pri preťaženej infraštruktúre manažér infraštruktúry požiada o vzdanie sa vlakovej trasy, ktorá v priebehu minimálne jedného mesiaca sa využila pod limitom stanoveným v podmienkach používania siete, pokiaľ to nebolo spôsobené inými ako ekonomickými dôvodmi, ktoré nemôže žiadateľ ovplyvniť.

#### Článok 53

### Kapacita infraštruktúry na účely údržbárskych prác

1. Požiadavky na kapacitu infraštruktúry na účely vykonania údržbárskych prác sa predložia počas plánovacieho procesu.

2. Manažér infraštruktúry primerane zohľadní vplyv kapacity infraštruktúry vyhradenej na plánované údržbárske práce na trati na žiadateľov.

3. Manažér infraštruktúry čo najskôr informuje zainteresované strany o nedostupnosti kapacity infraštruktúry z dôvodu neplánovaných údržbárskych prác.

#### Článok 54

### Zvláštne opatrenia prijímané v prípade narušenia prevádzky

1. V prípade narušenia chodu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou musí manažér infraštruktúry uskutočniť všetky opatrenia potrebné na obnovenie normálnej situácie. V tomto zmysle vypracuje havarijný plán s uvedením rôznych subjektov, ktoré majú byť informované v prípade vážnych nehôd alebo vážneho narušenia chodu vlakov.

2. V núdzových situáciách a keď je to absolútne nevyhnutné z dôvodu poruchy, ktorá zapríčiní dočasné vyradenie infraštruktúry z prevádzky, môžu byť pridelené vlakové trasy bez varovania odobrané na také dlhé obdobie, aké je potrebné na nápravu systému.

Manažér infraštruktúry, ak to považuje za nevyhnutné, môže požiadať železničné podniky, aby mu dali k dispozícii prostriedky, ktoré považuje za najvhodnejšie na čo najrýchlejšie obnovenie normálnej situácie.

3. Členské štáty môžu požiadať železničné podniky, aby sa podieľali na zabezpečení presadzovania a monitorovania vlastného dodržiavania bezpečnostných noriem a pravidiel.

#### ODDIEL 4

### Regulačný orgán

#### Článok 55

### Regulačný orgán

1. Každý členský štát zriadi jediný vnútroštátny regulačný orgán pre sektor železničnej dopravy. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, musí byť tento orgán samostatným orgánom, ktorý je organizačne, funkčne, hierarchicky a pri prijímaní rozhodnutí právne oddelený a nezávislý od akéhokoľvek iného verejného alebo súkromného subjektu. Musí byť aj organizačne, finančne, právne a pri rozhodovaní nezávislý od ktoréhokoľvek manažéra infraštruktúry, spoplatňovacieho orgánu, pridelovacieho orgánu alebo od žiadateľa. Okrem toho musí byť funkčne nezávislý od akéhokoľvek príslušného orgánu, ktorý sa zúčastňuje na zadávaní zmluvy o službách vo verejnom záujme.

2. Členské štáty môžu zriadiť regulačné orgány s právomocami vo viacerých regulovaných sektoroch, ak tieto integrované regulačné orgány splňajú požiadavky nezávislosti ustanovené v odseku 1 tohto článku. Regulačný orgán pre sektor železničnej dopravy môže byť z organizačného hľadiska spojený s vnútroštátnym orgánom hospodárskej súťaže uvedeným v článku 11 nariadenia Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch 101 a 102 zmluvy<sup>(1)</sup>, bezpečnostným orgánom

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 1, 4.1.2003, s. 1.

Poznámka: Názov nariadenia (ES) č. 1/2003 bol upravený tak, aby zohľadnil číslovanie článkov Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva v súlade s článkom 5 Lisabonskej zmluvy; pôvodne odkazoval na články 81 a 82 zmluvy.

ustanoveným na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva <sup>(1)</sup> alebo orgánom zodpovedným za vydávanie licencií uvedeným v kapitole III tejto smernice, ak tento spoločný orgán spĺňa požiadavky nezávislosti ustanovené v odseku 1 tohto článku.

3. Členské štáty zabezpečia, aby personálne obsadenie a riadenie regulačného orgánu bolo také, aby bola zaručená jeho nezávislosť. Konkrétne zabezpečia, aby osoby zodpovedné za rozhodnutia, ktoré má regulačný orgán prijímať v súlade s článkom 56, ako napríklad v príslušných prípadoch členovia jeho výkonnej rady, vymenoval podľa jasných a transparentných pravidiel zaručujúcich ich nezávislosť vládny kabinet alebo rada ministrov či iný verejný orgán, ktorý priamo neuplatňuje vlastné práva voči regulovaným podnikom.

Členské štáty rozhodnú o tom, či sa tieto osoby vymenujú na pevne stanovené alebo obnoviteľné obdobie alebo na neurčito, čo umožní odvolanie iba z disciplinárnych dôvodov, ktoré nesúvisia s ich rozhodovaním. Vyberú sa v rámci transparentného postupu na základe zásluh vrátane primeraných schopností a príslušných skúseností, najlepšie v oblasti železníc alebo iných sieťových odvetví.

Členské štáty zabezpečia, aby tieto osoby konali nezávisle od akéhokoľvek trhového záujmu súvisiaceho so železničným odvetvím, a teda nemali žiadny záujem v regulovaných podnikoch alebo subjektoch. Na tento účel tieto osoby každoročne vypracujú vyhlásenie o záväzkoch a vyhlásenie o záujmoch, ktoré svedčia o všetkých priamych či nepriamych záujmoch, ktoré možno považovať za poškodzujúce ich nezávislosť a ktoré môžu ovplyvniť ich výkon akejkoľvek funkcie. Tieto osoby sa musia vzdať rozhodovania v prípadoch, ktoré sa týkajú podniku, s ktorým mali priamy alebo nepriamy vzťah počas roka, ktorý predchádzal začatiu postupu.

Pri výkone funkcií regulačného orgánu nesmú požadovať ani prijímať pokyny od žiadnej vlády ani iného verejného alebo súkromného subjektu a pri najímaní a riadení zamestnancov regulačného orgánu majú plnú právomoc.

Po skončení ich funkčného obdobia v regulačnom orgáne nesmú zastávať v žiadnom z regulovaných podnikov alebo subjektov odbornú pozíciu alebo mať zodpovednosť počas aspoň jedného roka.

#### Článok 56

##### Funkcie regulačného orgánu

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 46 ods. 6, má žiadateľ právo odvolať sa na regulačný orgán, ak sa domnieva, že sa s ním zaobchádzalo nespravodlivo, že bol diskriminovaný alebo akýmkoľvek iným spôsobom poškodený, a najmä právo odvolať sa proti rozhodnutiam prijatým manažérom infraštruktúry alebo

prípadne železničným podnikom alebo prevádzkovateľom servisného zariadenia, ktoré sa týkajú:

- a) podmienok používania siete v ich predbežnej i konečnej verzii;
- b) v nich stanovených kritérií;
- c) pridelovacieho procesu a jeho výsledku;
- d) režimu spolplatňovania;
- e) úrovne alebo štruktúry poplatkov za infraštruktúru, ktorých zaplatenie sa požaduje alebo sa môže požadovať;
- f) opatrení týkajúcich sa prístupu v súlade s článkami 10 až 13;
- g) prístupu k službám a ich spolplatňovania v súlade s článkom 13.

2. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov pre hospodársku súťaž týkajúce sa zabezpečenia hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami, má regulačný orgán právomoc monitorovať situáciu hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami a z vlastnej iniciatívy kontroluje najmä odsek 1 písm. a) až g) s cieľom predísť diskriminácii žiadateľov. Kontroluje najmä to, či podmienky používania siete neobsahujú diskriminačné ustanovenia alebo či neposkytujú manažérovi infraštruktúry možnosti, ktoré by mohol využiť na diskrimináciu žiadateľov.

3. Regulačný orgán úzko spolupracuje aj s národným bezpečnostným orgánom v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve <sup>(2)</sup> a s orgánom udeľujúcim licenciu v zmysle tejto smernice.

Členské štáty zabezpečia, aby tieto orgány spoločne vytvorili rámec na výmenu informácií a spoluprácu zameranú na predchádzanie negatívnym vplyvom na hospodársku súťaž alebo bezpečnosť na železničnom trhu. Tento rámec zahŕňa mechanizmus umožňujúci regulačnému orgánu, aby národnému bezpečnostnému orgánu a orgánu udeľujúcemu licencie poskytol odporúčania týkajúce sa otázok, ktoré môžu ovplyvniť hospodársku súťaž na železničnom trhu, a umožňuje národnému bezpečnostnému orgánu, aby regulačnému orgánu a orgánu udeľujúcemu licencie poskytol odporúčania týkajúce sa otázok, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť. Bez toho, aby bola dotknutá nezávislosť každého z orgánov v oblasti ich príslušnej pôsobnosti, príslušný orgán každé takéto odporúčanie preskúma pred prijatím svojich rozhodnutí. Ak sa príslušný orgán rozhodne odchyliť od týchto rozhodnutí, uvedie dôvody vo svojich rozhodnutiach.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

4. Členský štát môže rozhodnúť, že regulačnému orgánu sa prideliť úloha prijímať nezáväznú stanoviská k predbežným verziám podnikateľského plánu, ktorý sa uvádza v článku 8 ods. 3, k zmluvnej dohode a k plánu na zvýšenie kapacity s cieľom uviesť konkrétne v týchto stanoviskách, či sú tieto nástroje v súlade s prostredím hospodárskej súťaže na trhoch železničnej dopravy.

5. Regulačný orgán musí mať na plnenie svojich funkcií potrebnú organizačnú kapacitu z hľadiska ľudských aj materiálnych zdrojov, ktoré sú primerané dôležitosti železničného sektora v členskom štáte.

6. Regulačný orgán zabezpečí, aby poplatky stanovené manažérom infraštruktúry spĺňali požiadavky kapitoly IV oddielu 2 a aby boli nediskriminačné. Rokovania medzi žiadateľmi a manažérom infraštruktúry týkajúce sa úrovne poplatkov za infraštruktúru sa pripúšťajú len vtedy, keď sa uskutočnia pod dohľadom regulačného orgánu. Regulačný orgán zasiahne v prípade, keď sú rokovania pravdepodobne v rozpore s požiadavkami tejto kapitoly.

7. Regulačný orgán pravidelne a v každom prípade aspoň raz za dva roky uskutoční konzultácie so zástupcami používateľov služieb železničnej nákladnej a osobnej dopravy, aby zohľadnil ich názory na železničný trh.

8. Regulačný orgán je oprávnený požadovať príslušné informácie od manažéra infraštruktúry, žiadateľov a od ktorejkoľvek tretej strany zainteresovanej v rámci dotknutého členského štátu.

Požadované informácie sa dodávajú v rámci primeraného obdobia stanoveného regulačným orgánom, ktoré nepresiahne jeden mesiac, ak regulačný orgán s ním vo výnimočných prípadoch nebude súhlasiť a nepovolí časovo obmedzené predĺženie, ktoré nepresiahne dva dodatočné týždne. Regulačný orgán má právomoc presadzovať takéto požiadavky prostredníctvom primeraných sankcií vrátane pokút. Informácie, ktoré sa majú poskytnúť regulačnému orgánu, zahŕňajú všetky údaje požadované regulačným orgánom v rámci jeho právomoci riešiť odvolania a v rámci jeho funkcie monitorovania hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami v súlade s odsekom 2. To zahŕňa údaje potrebné na účely štatistiky a dohľadu nad trhom.

9. Regulačný orgán posúdi všetky sťažnosti a v prípade potreby požiada o relevantné informácie a začne konzultácie so všetkými príslušnými stranami, a to do jedného mesiaca od prijatia sťažnosti. O všetkých sťažnostiach, nápravných opatreniach a informovaní príslušných strán o svojom odôvodnenom rozhodnutí rozhodne vo vopred určenej primeranej lehote, a v každom prípade do šiestich týždňov od prijatia všetkých relevantných informácií. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov pre hospodársku súťaž týkajúce sa zabezpečenia hospodárskej súťaže na trhoch so službami železničnej dopravy, regulačný orgán v príslušných prípadoch

rozhoduje z vlastnej iniciatívy o primeraných opatreniach na nápravu diskriminácie žiadateľov, narušenia trhu a každého iného nežiaduceho vývoja na týchto trhoch, najmä v súvislosti s odsekom 1 písm. a) až g).

Rozhodnutie regulačného orgánu je záväzná pre všetky strany, na ktoré sa rozhodnutie vzťahuje, a nepodlieha kontrole inej administratívnej inštalácie. Regulačný orgán musí mať právomoc vynútiť si plnenie svojich rozhodnutí prostredníctvom primeraných sankcií vrátane pokút.

V prípade odvolania sa proti odmietnutiu žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry alebo proti podmienkam ponuky kapacity regulačný orgán buď potvrdí, že sa nevyžaduje žiadna zmena rozhodnutia manažéra infraštruktúry, alebo vyžaduje zmenu tohto rozhodnutia v súlade s pokynmi špecifikovanými regulačným orgánom.

10. Členské štáty zabezpečia súdne preskúmanie rozhodnutí prijatých regulačným orgánom. Odvolania proti rozhodnutiam regulačného orgánu môžu mať odkladný účinok len v prípade, keď bezprostredný účinok rozhodnutia regulačného orgánu môže spôsobiť odvolávajúcej sa strane nenahraditeľnú alebo zjavne neprimeranú škodu. Týmto ustanovením nie sú dotknuté právomoci súdu prerokúvajúceho odvolania, ktoré mu v príslušných prípadoch vyplývajú z ústavného práva.

11. Členské štáty zabezpečia uverejnenie rozhodnutí prijatých regulačným orgánom.

12. Regulačný orgán má právomoc vykonávať audity alebo iniciovať externé audity u manažérov infraštruktúry, prevádzkovateľov servisných zariadení a prípadne v železničných podnikoch, aby overil dodržiavanie súladu s ustanoveniami o oddelení účtov uvedenými v článku 6. Regulačný orgán je v tejto súvislosti oprávnený požiadať o všetky príslušné informácie. Má právomoc požiadať najmä manažéra infraštruktúry, prevádzkovateľov servisných zariadení a všetky podniky alebo iné subjekty vykonávajúce železničnú dopravu alebo správu infraštruktúry alebo integrujúce ich rôzne druhy podľa článku 6 ods. 1 a 2 a článku 13 o poskytnutie všetkých informácií týkajúcich sa výkazov uvedených v prílohe VIII alebo ich časti spolu s dostatočne podrobnými údajmi, podľa toho, do akej miery sa to považuje za potrebné a primerané.

Bez toho, aby boli dotknuté existujúce právomoci orgánov zodpovedných za otázky štátnej pomoci, regulačný orgán môže na základe týchto výkazov vyvodiť závery v otázkach súvisiacich so štátnou pomocou, ktoré oznámi týmto orgánom.

13. Komisia má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 60 v súvislosti s určitými zmenami a doplneniami prílohy VIII. Príloha VIII môže byť preto zmenená a doplnená tak, aby sa prispôbila vývoju postupov účtovníctva a kontroly a/alebo aby sa doplnila o ďalšie prvky potrebné na overenie oddelenia účtov.

## Článok 57

**Spolupráca regulačných orgánov**

1. Regulačné orgány si vymieňajú informácie o svojej práci, o zásadách rozhodovania a praxi, a najmä informácie o hlavných otázkach ich postupov a o problémoch výkladu transponovaných právnych predpisov Únie v oblasti železničnej dopravy. Spolupracujú aj iným spôsobom v záujme koordinácie svojho rozhodovania v rámci Únie. Na tento účel sa v rámci siete zúčastňujú na pravidelných zasadnutiach, na ktorých spoločne pracujú. Komisia je členom siete, koordinuje ju, podporuje jej činnosť a v prípade potreby jej dáva odporúčania. Zabezpečuje aktívnu spoluprácu príslušných regulačných orgánov.

Podľa pravidiel o ochrane údajov stanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov<sup>(1)</sup> a v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov<sup>(2)</sup> Komisia medzi členmi siete podporuje výmenu informácií uvedenú v odseku 1 pokiaľ možno prostredníctvom elektronických nástrojov, pričom sa rešpektuje dôvernosť obchodných tajomstiev poskytnutých príslušnými podnikmi.

2. Regulačné orgány úzko spolupracujú aj vďaka pracovným podmienkam na uľahčenie vzájomnej pomoci pri vykonávaní ich úloh, pokiaľ ide o monitorovanie trhu a vybavovanie sťažností alebo vyšetrovanie.

3. V prípade sťažnosti alebo vyšetrovania z vlastnej iniciatívy v otázkach prístupu alebo spoplatňovania v súvislosti s medzinárodnou vlakovou trasou, ako aj v rámci monitorovania hospodárskej súťaže na trhu, pokiaľ ide o služby medzinárodnej železničnej dopravy, príslušný regulačný orgán konzultuje s regulačnými orgánmi všetkých ostatných členských štátov, ktorých územím prechádza predmetná medzinárodná vlaková trasa, prípadne aj s Komisiou, a pred prijatím svojho rozhodnutia si od nich vyžiada všetky potrebné informácie.

4. Regulačné orgány, s ktorými sa uskutočnia konzultácie v súlade s odsekom 3, poskytnú všetky informácie, ktoré majú právo požadovať aj samy podľa svojich vnútroštátnych právnych predpisov. Tieto informácie možno použiť len na účel vybavovania sťažnosti alebo vyšetrovania podľa odseku 3.

5. Regulačný orgán prijímajúci sťažnosť alebo vedúci vyšetrovanie z vlastnej iniciatívy odovzdá príslušné informácie zodpovednému regulačnému orgánu, aby tento orgán prijal opatrenia týkajúce sa dotknutých strán.

6. Členské štáty zabezpečia, že všetci zúčastnení zástupcovia manažérov infraštruktúry uvedení v článku 40 ods. 1 poskytnú

bezodkladne všetky informácie potrebné na účel vybavovania sťažnosti alebo vyšetrovania podľa odseku 3 tohto článku a požadované regulačným orgánom členského štátu, v ktorom sídli zúčastnený zástupca. Tento regulačný orgán je oprávnený odovzdať takéto informácie o príslušnej medzinárodnej vlakovej trase regulačným orgánom uvedeným v odseku 3.

7. Na žiadosť regulačného orgánu sa môže Komisia podieľať na činnostiach uvedených v odsekoch 2 až 6 na účely uľahčenia spolupráce regulačných orgánov, ako je načrtnutá v týchto odsekoch.

8. Regulačné orgány vypracujú spoločné zásady a postupy v súvislosti s rozhodnutiami, na ktorých prijímanie sú oprávnení podľa tejto smernice. Na základe skúseností regulačných orgánov a činností siete uvedenej v odseku 1 a v prípade potreby v záujme zabezpečenia účinnej spolupráce regulačných orgánov môže Komisia prijať opatrenia, v ktorých uvedie takéto spoločné zásady a postupy. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

9. Regulačné orgány prehodnotia rozhodnutia a postupy združení manažérov infraštruktúry podľa článku 37 a článku 40 ods. 1, ktoré vykonávajú ustanovenia tejto smernice alebo iným spôsobom uľahčujú medzinárodnú železničnú dopravu.

## KAPITOLA V

**ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA**

## Článok 58

**Pravidlá verejného obstarávania**

Ustanovenia tejto smernice sa uplatňujú bez toho, aby bola dotknutá smernica 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>.

## Článok 59

**Výnimky**

1. Do 15. marca 2013 Írsko ako ostrovný členský štát so železničným spojením len s jedným iným členským štátom a Spojené kráľovstvo v prípade Severného Írska z rovnakého dôvodu:

- a) nemusia poveriť nezávislý orgán funkciami zabezpečujúcimi nestranný a nediskriminačný prístup k infraštruktúre podľa článku 7 ods. 1 prvého pododseku, pokiaľ uvedený článok neukladá členským štátom povinnosť zriadiť nezávislé orgány vykonávajúce úlohy stanovené v článku 7 ods. 2;

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1.

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 1.

b) nemusia uplatňovať požiadavky stanovené v článku 27, článku 29 ods. 2, článkoch 38, 39 a 42, článku 46 ods. 4, článku 46 ods. 6, článku 47, článku 49 ods. 3, článkoch 50 až 53, článku 55 a článku 56 za predpokladu, že proti rozhodnutiam o pridelení kapacity infraštruktúry alebo vyberaní poplatkov môže byť, ak o to písomne železničný podnik požiadajú, podané odvolanie nezávislému subjektu, ktorý prijme rozhodnutie do dvoch mesiacov od predloženia všetkých príslušných informácií a ktorého rozhodnutie podlieha súdnemu preskúmaniu.

2. Ak viac než jeden železničný podnik licencovaný v súlade s článkom 17 alebo v prípade Írska a Severného Írska železničná spoločnosť takto licencovaná inde predloží úradnú žiadosť na prevádzkovanie konkurenčných služieb železničnej dopravy v Írsku alebo Severnom Írsku alebo do alebo z týchto štátov, o ďalšom uplatňovaní tejto výnimky sa rozhodne v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2.

Výnimky uvedené v odseku 1 sa neuplatnia, ak železničný podnik prevádzkujúci železničné dopravné služby v Írsku alebo Severnom Írsku predloží úradnú žiadosť na prevádzkovanie železničných dopravných služieb na území iného členského štátu, do tohto členského štátu alebo z neho s výnimkou Írska v prípade železničných podnikov uskutočňujúcich prevádzku v Severnom Írsku a Spojeného kráľovstva v prípade železničných podnikov uskutočňujúcich prevádzku v Írsku.

Do jedného roka od prijatia rozhodnutia uvedeného v prvom pododseku tohto odseku alebo oznámenia o úradnej žiadosti uvedenej v druhom pododseku tohto odseku dotknutý členský štát alebo štáty (Írsko alebo Spojené kráľovstvo vzhľadom na Severné Írsko) prijímú právne predpisy potrebné na vykonanie článkov uvedených v odseku 1.

3. Výnimka uvedená v odseku 1 sa môže predĺžiť na obdobie najviac piatich rokov. Najneskôr do 12 mesiacov pred uplynutím obdobia platnosti výnimky členský štát používajúci túto výnimku môže Komisii adresovať žiadosť o jej predĺženie. Každá taká žiadosť musí byť odôvodnená. Komisia ju preskúma a rozhodne v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2. Tento postup platí na každé rozhodnutie týkajúce sa žiadosti.

Pri prijímaní takého rozhodnutia Komisia zohľadní vývoj geopolitickej situácie a vývoj na trhu železničnej dopravy v členskom štáte, do členského štátu a z členského štátu, ktorý požiadaval o predĺženie výnimky.

#### Článok 60

##### Výkon delegovaných právomocí

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udelí za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 20 ods. 5, článku 35 ods. 3, článku 43 ods. 2 a článku 56 ods. 13 sa Komisii udelí na obdobie piatich rokov od 15. decembra 2012. Komisia predloží správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predĺži na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 20 ods. 5, článku 35 ods. 3, článku 43 ods. 2 a článku 56 ods. 13 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončí delegovanie v ňom uvedenej právomoci. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia oznámi delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 20 ods. 5, článku 35 ods. 3, článku 43 ods. 2 a článku 56 ods. 13 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

#### Článok 61

##### Opatrenia týkajúce sa uplatňovania

Na žiadosť členského štátu, regulačného orgánu alebo z vlastnej iniciatívy Komisia preverí osobitné opatrenia prijaté vnútroštátnymi orgánmi v súvislosti s uplatňovaním tejto smernice týkajúcej sa podmienok prístupu k železničnej infraštruktúre a službám, udeľovania licencií železničným podnikom, spoplatňovania infraštruktúry a pridelenia kapacity, a to do 12 mesiacov po prijatí týchto opatrení. Komisia v súlade s postupom uvedeným v článku 62 ods. 2 do štyroch mesiacov od prijatia takej žiadosti rozhodne o tom, či sa môžu naďalej uplatňovať príslušné opatrenia.

#### Článok 62

##### Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Keď výbor nepredloží stanovisko k návrhu vykonávacieho aktu, ktorý sa má schváliť podľa článku 10 ods. 4, článku 11 ods. 4, článku 12 ods. 5, článku 13 ods. 9, článku 17 ods. 5, článku 31 ods. 3 a 5, článku 32 ods. 4 a článku 57 ods. 8, Komisia návrh vykonávacieho aktu neprijme a uplatní sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

#### Článok 63

##### Správa

1. Komisia najneskôr do 31. decembra 2012 predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o vykonávaní kapitoly II. V tejto správe taktiež zhodnotí vývoj na trhu vrátane stavu pripravenosti na ďalšie otvorenie trhu železničnej dopravy. Komisia v správe tiež analyzuje rozličné modely organizovania tohto trhu a vplyv tejto smernice na zmluvy o službách vo verejnom záujme a ich financovanie. Komisia pri vypracovaní správy zohľadní vykonávanie nariadenia (ES) č. 1370/2007 a prirodzené rozdiely medzi členskými štátmi (hustota sietí, počet cestujúcich, priemerná cestovná vzdialenosť). Komisia v prípade potreby navrhne legislatívne opatrenia týkajúce sa otvorenia trhu vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy a vytvorenia vhodných podmienok na zabezpečenie nediskriminačného prístupu k infraštruktúre, vychádzajúc z existujúcich požiadaviek na oddelenie správy infraštruktúry a dopravných činností a vyhodnotí vplyv všetkých takýchto opatrení.

2. Na základe skúseností získaných v rámci siete regulačných orgánov Komisia predloží do 16. decembra 2014 Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o spolupráci medzi regulačnými orgánmi. Komisia v prípade potreby navrhne doplňujúce opatrenia s cieľom zabezpečiť integrovanejší regulačný dohľad nad európskym železničným trhom predovšetkým v oblasti medzinárodných služieb. Na tento účel sa v prípade potreby zväžia aj legislatívne opatrenia.

#### Článok 64

##### Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou, aj pokiaľ ide o ich dodržiavanie podnikmi, prevádzkovateľmi, orgánmi a inými dotknutými subjektmi, a to najneskôr do 16. jún 2015. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Takisto uvedú, že odkazy v platných zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach na smernice zrušené touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze a jeho znenie upravia členské štáty.

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

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

#### Článok 65

##### Zrušenie

Smernice 91/440/EHS, 95/18/ES a 2001/14/ES zmenené a doplnené smernicami uvedenými v prílohe IX časti A sa zrušujú s účinnosťou od 15. decembra 2012 bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu smerníc uvedených v prílohe IX časti B do vnútroštátneho práva.

Odkazy na zrušené smernice sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe X.

#### Článok 66

##### Nadobudnutie účinnosti

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

#### Článok 67

##### Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Strasburgu 21. novembra 2012

Za Európsky parlament

predseda

M. SCHULZ

Za Radu

predseda

A. D. MAVROYIANNIS



## PRÍLOHA I

## ZOZNAM SÚČASTÍ ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Železničná infraštruktúra pozostáva z týchto položiek za predpokladu, že tvoria súčasť súvislej trate vrátane vlečiek okrem koľají vnútri opravárenských dielní, vozňových alebo rušňových dep, ako aj súkromných odbočných tratí alebo vlečiek:

- pozemky,
- železničný spodok, hlavne násypy, zárezy, odvodňovacie kanály a priekopy, káblovody, obkladné múry a porasty na ochranu svahov atď., osobné nástupištia a nakladacie rampy, a to aj na staniciach osobnej dopravy a aj v nákladných termináloch, postranné chodníky a chodníky, murované ploty, živé ploty, ploty, ochranné protipožiarne pásmo, zariadenie na ohrev výhybiek, priecestia atď., protisnehové zábrany,
- inžinierske stavby: mosty, priepusty a nadjazdy, nadchody, tunely, zakryté zárezy a iné podjazdy, podchody, oporné a zárubné múry a stavby na ochranu proti lavínam a padajúcim kameňom atď.,
- úrovňové priecestia vrátane zariadení na zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky,
- železničný zvršok, najmä koľajnice, žliabkové a pridržné koľajnice, podvaly a postranné podpory, drobné koľajivo, kamenivo vrátane drveného kameniva a piesku, výhybky a koľajové križovatky atď., točne a presuvne (s výnimkou tých, ktoré slúžia len pre rušne),
- prístupové cesty pre cestujúcich a tovar vrátane príjazdových ciest a prístupových ciest pre cestujúcich prichádzajúcich a odchádzajúcich pešo,
- zabezpečovacie, návestné a oznamovacie zariadenie na širšej trati, na staniciach a zriaďovacích staniciach vrátane zariadení na výrobu, transformáciu a rozvod elektrického prúdu na návestné a oznamovacie zariadenie a budovy patriace k vyššie vymenovaným zariadeniam, koľajové brzdy,
- osvetľovacie zariadenie na účely dopravy a jej bezpečnosti,
- zariadenie na transformáciu a prenos prúdu pre vlakovú dopravu: meniarne, napájanie vedenia medzi meniarňami a trolejom, trolejové vedenie so stožiarimi, tretie koľajnice s nosnými podperami,
- služobné budovy správy infraštruktúry vrátane príslušnej časti zariadení na výber dopravných poplatkov.

## PRÍLOHA II

## SLUŽBY POSKYTOVANÉ PRE ŽELEZNIČNÉ PODNIKY

(uvedené v článku 13)

1. Minimálny prístupový balík obsahuje:
  - a) spracovanie žiadostí o pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry;
  - b) právo na využitie kapacity, ktorá je poskytnutá;
  - c) použitie železničnej infraštruktúry vrátane výhybiek a odbočiek;
  - d) riadenie vlakov vrátane návstenia, regulácie, dispečerského riadenia, dorozumievania a zabezpečenia informácií o pohybe vlaku;
  - e) používanie zariadenia na dodávku elektrického trakčného prúdu, ak je k dispozícii;
  - f) všetky ostatné informácie potrebné na realizáciu alebo prevádzku dopravných služieb, pre ktoré bola kapacita poskytnutá.
2. Prístup vrátane traťového prístupu sa poskytuje k týmto servisným zariadeniam, ak existujú, a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach:
  - a) stanice osobnej dopravy, ich budovy a iné zariadenia vrátane zobrazovacích zariadení pre informácie týkajúce sa cestovania a vhodného miesta na predaj prepravných dokladov;
  - b) nákladné terminály;
  - c) zriaďovacie stanice a zariadenia na zorad'ovanie vlakov vrátane zariadení na posunovanie;
  - d) odstavné koľaje;
  - e) údržbárske zariadenia s výnimkou zariadení na údržbárske služby veľkého rozsahu, ktoré sú určené pre vysokorychlostné vlaky alebo iné typy koľajových vozidiel vyžadujúcich si špecifické zariadenia;
  - f) iné technické zariadenia vrátane zariadení na čistenie a umývanie;
  - g) zariadenia v námorných a vnútrozemských prístavoch spojené so železničnými činnosťami;
  - h) pomocné zariadenia;
  - i) zariadenia na doplnenie paliva a dodávka paliva v týchto zariadeniach, za ktoré by sa mali poplatky na faktúrach uvádzať osobitne.
3. Doplnkové služby môžu zahŕňať:
  - a) trakčný prúd, za ktorý sa uvádzajú poplatky na faktúrach oddelene od poplatkov za používanie zariadenia na dodávku elektrického trakčného prúdu, a to bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie smernice 2009/72/ES;
  - b) predkurovanie vlakov osobnej prepravy;
  - c) špecifické dohody so zákazníkmi o:
    - kontrole prepravy nebezpečného tovaru,
    - pomoci pri chode netypických vlakov.
4. Vedľajšie služby môžu zahŕňať:
  - a) prístup k telekomunikačnej sieti;
  - b) poskytovanie doplnkových informácií;
  - c) technickú kontrolu koľajových vozidiel;
  - d) služby predaja prepravných dokladov na staniach osobnej dopravy;
  - e) údržbárske služby veľkého rozsahu, ktoré sa poskytujú v údržbárskych zariadeniach určených pre vysokorychlostné vlaky alebo iné typy koľajových vozidiel vyžadujúcich si špecifické zariadenia.

## PRÍLOHA III

**FINANČNÁ SPÔSOBILOSŤ****(uvedené v článku 20)**

Informácie, ktoré má podnik, ktorý žiada o licenciu, poskytnúť v súlade s článkom 20, zahŕňajú tieto aspekty:

- a) dostupné prostriedky vrátane prostriedkov uložených v bankách, záruk na bankový úver a pôžičiek;
  - b) fondy a aktíva použiteľné ako záruky;
  - c) prevádzkový kapitál;
  - d) príslušné náklady vrátane nákladov na nákup vzťahujúcich sa na vozidlá, pozemky, budovy, zariadenia a koľajové vozidlá;
  - e) zaťaženie podnikových aktív;
  - f) dane a príspevky na sociálne zabezpečenie.
-

## PRÍLOHA IV

## OBSAH PODMIENOK POUŽÍVANIA SIETE

(uvedené v článku 27)

Podmienky používania siete uvedené v článku 27 obsahujú tieto informácie:

1. oddiel udávajúci charakter infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a podmienky prístupu k nej. Informácie v tomto oddiele sa musia každý rok uviesť do súladu s registrami železničnej infraštruktúry, ktoré sa majú uverejniť v súlade s článkom 35 smernice 2008/57/ES, alebo musia na tieto registre odkazovať;
2. oddiel o zásadách spoplatňovania a tarífach. Tento oddiel obsahuje údaje o režime spoplatňovania, ako aj dostatočné informácie o poplatkoch a iné dôležité informácie o prístupe v súvislosti so službami uvedenými v prílohe II, poskytovanými len jedným dodávateľom. Spresňuje metodológiu, pravidlá a prípadne sadzby, ktoré sa použijú na uplatňovanie článkov 31 až 36, pokiaľ ide o náklady a poplatky. Obsahuje informácie o zmenách poplatkov, o ktorých sa už rozhodlo alebo ktoré sa predpokladajú v priebehu nasledujúcich piatich rokov, ak sú také informácie k dispozícii;
3. oddiel o zásadách a kritériách pridelovania kapacity. V tomto oddiele sa stanovujú všeobecné kapacitné charakteristiky infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a každé obmedzenie týkajúce sa jej využitia vrátane pravdepodobných kapacitných požiadaviek na údržbu. Tiež špecifikuje postupy a lehoty, ktoré sa týkajú procesu pridelovania kapacity. Obsahuje špecifické kritériá, ktoré sa používajú počas tohto procesu, najmä:
  - a) postupy, podľa ktorých môžu žiadatelia od manažéra infraštruktúry požadovať pridelenie kapacity;
  - b) požiadavky na žiadateľov;
  - c) harmonogram podávania žiadostí a pridelovacieho procesu a postupy, ktoré sa uplatňujú pri žiadosti o informácie súvisiace s plánovacím procesom, a postupy na vytvorenie harmonogramu plánovaných i nepredvídaných údržbárskych prác;
  - d) zásady, ktorými sa riadi koordinačný proces, a systém riešenia sporov dostupný ako súčasť tohto procesu;
  - e) postupy, ktoré sa musia dodržať, a kritériá používané v prípade preťaženej infraštruktúry;
  - f) podrobnosti o obmedzení využitia infraštruktúry;
  - g) podmienky, ktorými sa pri stanovení priorít pridelovacieho procesu berie na zreteľ predchádzajúca úroveň využívania kapacity.V tomto oddiele sa podrobne uvedú opatrenia prijaté na zabezpečenie primeraného zaobchádzania so službami nákladnej dopravy, medzinárodnými dopravnými službami a žiadosťami, ktoré sú predmetom postupu *ad hoc*. Tento oddiel obsahuje vzorový formulár žiadostí o kapacitu. Manažér infraštruktúry uverejní aj podrobné informácie o postupoch pridelovania medzinárodných vlakových trás.
4. oddiel o informáciách týkajúcich sa žiadosti o licenciu podľa článku 25 tejto smernice a o bezpečnostné osvedčenie v železničnej doprave vydávané v súlade so smernicou 2004/49/ES alebo odkaz na internetovú stránku, kde sú takéto informácie k dispozícii bezplatne v elektronickom formáte;
5. oddiel o informáciách týkajúcich sa postupov riešenia sporov a odvolania, pokiaľ ide o otázky prístupu k železničnej infraštruktúre a službám a o systém výkonnosti podľa článku 35;
6. oddiel o informáciách týkajúcich sa prístupu k servisným zariadeniam uvedeným v prílohe II a jeho spoplatňovania. Prevádzkovatelia servisných zariadení, ktorí nie sú riadení manažérom infraštruktúry, poskytujú informácie o poplatkoch za získanie prístupu k zariadeniu a za poskytovanie služieb a informácie o technických podmienkach prístupu, ktoré sa zahrnú do podmienok používania siete, alebo uvedú internetovú stránku, kde sú takéto informácie k dispozícii bezplatne v elektronickom formáte;
7. vzorovú dohodu na účely uzavretia rámcových dohôd medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom v súlade s článkom 42.

## PRÍLOHA V

**ZÁKLADNÉ ZÁSADY A PARAMETRE ZMLUVNÝCH DOHÔD MEDZI PRÍSLUŠNÝMI ORGÁNMI  
A MANAŽÉRMÍ INFRAŠTRUKTÚRY****(uvedené v článku 30)**

V zmluvnej dohode sa spresnia ustanovenia článku 30 a uvedú sa v nej aspoň tieto prvky:

1. rozsah pôsobnosti dohody, pokiaľ ide o infraštruktúru a servisné zariadenia, v štruktúre v súlade s prílohou II. Dohoda sa vzťahuje na všetky aspekty riadenia infraštruktúry vrátane údržby a obnovy infraštruktúry, ktorá je už v prevádzke. Podľa potreby sa môže zahrnúť aj budovanie novej infraštruktúry;
2. štruktúra platieb alebo pridelených finančných prostriedkov na služby infraštruktúry uvedené v prílohe II, na údržbu a obnovu a na vykonávanie nedokončenej údržby a obnovy. Podľa potreby sa môže zahrnúť štruktúra platieb alebo finančných prostriedkov pridelených na novú infraštruktúru;
3. výkonnostné ciele zamerané na používateľa, a to vo forme ukazovateľov a kritérií kvality vzťahujúcich sa na prvky, akým je:
  - a) výkon vlaku, napríklad pokiaľ ide o traťovú rýchlosť a spoľahlivosť, a spokojnosť zákazníka;
  - b) kapacita siete;
  - c) správa aktív;
  - d) rozsah činností;
  - e) úroveň bezpečnosti a
  - f) ochrana životného prostredia;
4. rozsah možnej nedokončenej údržby a aktíva, ktoré sa postupne vyradia z používania, a tým zmenia finančné toky;
5. stimuly uvedené v článku 30 ods. 1 s výnimkou tých stimulov, ktoré sa zavedú regulačnými opatreniami v súlade s článkom 30 ods. 3;
6. minimálne povinnosti manažéra infraštruktúry, pokiaľ ide o predkladanie správ, a to z hľadiska obsahu správ a pravidelnosti ich podávania, vrátane informácií, ktoré sa majú uverejňovať raz za rok;
7. schválené obdobie platnosti dohody, ktoré sa prípadne časovo zladí a zosúladí s dĺžkou trvania podnikateľského plánu, koncesie alebo licencie manažéra infraštruktúry, ako aj rámec spoplatnenia a pravidlá spoplatnenia stanovené štátom;
8. pravidlá riešenia situácií, v ktorých dôjde k vážnym poruchám v prevádzke, a núdzových situácií vrátane havarijných plánov a predčasného ukončenia zmluvnej dohody a včasného informovania používateľov;
9. nápravné opatrenia, ktoré sa majú prijať, ak jedna zo zmluvných strán poruší svoje zmluvné záväzky alebo ak nastanú výnimočné okolnosti, ktoré ovplyvňujú dostupnosť verejného financovania; to zahŕňa podmienky a postupy opätovného rokovania a predčasného ukončenia dohody.

## PRÍLOHA VI

**POŽIADAVKY NA NÁKLADY A POPLATKY SÚVISIACE SO ŽELEZNIČNOU INFRAŠTRUKTÚROU**  
**(uvedené v článku 32 ods. 1 a článku 35)**

1. Pri určovaní zoznamu trhových segmentov na účely zavedenia príplatkov do systému spoplatňovania podľa článku 32 ods. 1 manažéri infraštruktúry zväžia aspoň tieto dvojice:
  - a) služby osobnej dopravy verzus služby nákladnej dopravy;
  - b) vlaky prepravujúce nebezpečný tovar verzus iné nákladné vlaky;
  - c) vnútroštátne verzus medzinárodné dopravné služby;
  - d) kombinovanú dopravu verzus priame vlaky;
  - e) služby mestskej alebo regionálnej osobnej dopravy verzus služby medzimestskej osobnej dopravy;
  - f) ucelené vlaky verzus vlaky zostavené z jednotlivých vozňov;
  - g) pravidelné verzus príležitostné služby vlakovej dopravy.
2. Systém výkonnosti uvedený v článku 35 vychádza z týchto zásad:
  - a) V záujme dosiahnutia schválenej úrovne výkonnosti a neohrozenia ekonomickej životaschopnosti služby sa manažér infraštruktúry dohodne spolu so žiadateľmi na hlavných parametroch systému výkonnosti. Ide najmä o peňažnú hodnotu meškaní a limity platieb splatných v rámci systému výkonnosti v súvislosti s jednotlivými chodmi vlakov, ako aj všetkými chodmi vlakov železničného podniku za dané časové obdobie.
  - b) Manažér infraštruktúry oznámi železničným podnikom cestovný poriadok, na základe ktorého sa vypočítajú meškania, a to aspoň päť dní pred chodom vlaku. V prípade vyššej moci alebo neskorých zmien v cestovnom poriadku môže manažér infraštruktúry na podanie oznámenia uplatniť kratšiu lehotu.
  - c) Príčiny všetkých meškaní sa zaradia do jednej z týchto tried alebo podtried meškaní:
    1. Riadenie prevádzky/plánovania, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry
      - 1.1. Zostavovanie cestovného poriadku
      - 1.2. Zoraďovanie vlaku
      - 1.3. Chyby v prevádzkovom postupe
      - 1.4. Nesprávne uplatňovanie pravidiel prednosti
      - 1.5. Zamestnanci
      - 1.6. Iné príčiny
    2. Zariadenia infraštruktúry, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry
      - 2.1. Návestné zariadenia
      - 2.2. Návestné zariadenia na úrovňových priecestiacich
      - 2.3. Telekomunikačné zariadenia
      - 2.4. Napájacie zariadenia
      - 2.5. Trať
      - 2.6. Budovy
      - 2.7. Zamestnanci
      - 2.8. Iné príčiny
    3. Príčiny súvisiace s inžinierskymi stavbami, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry
      - 3.1. Plánované stavebné práce

- 3.2. Odchýlky od plánu pri realizácii stavebných prác
- 3.3. Obmedzenie rýchlosti v dôsledku poruchy na trati
- 3.4. Iné príčiny
4. Príčiny, za ktoré sú zodpovední iní manažéri infraštruktúry
  - 4.1. Príčiny, za ktoré je zodpovedný predchádzajúci manažér infraštruktúry
  - 4.2. Príčiny, za ktoré je zodpovedný nasledujúci manažér infraštruktúry
5. Obchodné príčiny, za ktoré je zodpovedný železničný podnik
  - 5.1. Prekročenie času pobytu
  - 5.2. Žiadosť železničného podniku
  - 5.3. Činnosti súvisiace s nakládkou
  - 5.4. Nesprávne naloženie nákladu
  - 5.5. Komerčná príprava vlaku
  - 5.6. Zamestnanci
  - 5.7. Iné príčiny
6. Koľajové vozidlá, za ktoré je zodpovedný železničný podnik
  - 6.1. Plánovanie obehu vozidiel/zmena plánu obehu vozidiel
  - 6.2. Zoraďovanie vlaku železničným podnikom
  - 6.3. Problémy týkajúce sa vozňov osobnej prepravy (osobná doprava)
  - 6.4. Problémy týkajúce sa nákladných vozňov (nákladná doprava)
  - 6.5. Problémy týkajúce sa vozidiel, rušňov a motorových vozňov
  - 6.6. Zamestnanci
  - 6.7. Iné príčiny
7. Príčiny, za ktoré sú zodpovedné iné železničné podniky
  - 7.1. Príčiny, za ktoré je zodpovedný nasledujúci železničný podnik
  - 7.2. Príčiny, za ktoré je zodpovedný predchádzajúci železničný podnik
8. Vonkajšie príčiny, za ktoré nie je zodpovedný manažér infraštruktúry ani železničný podnik
  - 8.1. Štrajk
  - 8.2. Administratívne náležitosti
  - 8.3. Vonkajší vplyv
  - 8.4. Vplyvy počasia a prírodné príčiny
  - 8.5. Meškanie pre vonkajšie príčiny na susednej sieti
  - 8.6. Iné príčiny
9. Sekundárne príčiny, za ktoré nie je zodpovedný manažér infraštruktúry ani železničný podnik
  - 9.1. Nebezpečné udalosti, nehody a riziká

- 9.2. Obsadenie trate v dôsledku meškania vlastného vlaku
  - 9.3. Obsadenie trate v dôsledku meškania iného vlaku
  - 9.4. Obrat v konečnej stanici
  - 9.5. Vlakový prípoj
  - 9.6. Potrebné ďalšie vyšetrovanie.
- d) Vždy, keď je to možné, musí zodpovednosť za meškanie nieť jediná organizácia, pričom sa zohľadňuje zodpovednosť za spôsobenie poruchy, ako aj schopnosť obnoviť bežné podmienky premávky.
- e) Pri výpočte platieb sa zohľadní priemerné meškanie vlakových služieb s podobnými požiadavkami na včasnosť.
- f) Manažér infraštruktúry oznámi železničným podnikom čo možno najskôr výpočet platieb splatných v rámci systému výkonnosti. Do tohto výpočtu sa zahrnú všetky omeškané chody vlakov v rámci obdobia najviac jedného mesiaca.
- g) Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie existujúcich odvolacích postupov a ustanovení článku 56, je v prípade sporov týkajúcich sa systému výkonnosti k dispozícii systém riešenia sporov, aby sa takéto spory mohli vyriešiť bezodkladne. Tento systém riešenia sporov musí byť vo vzťahu k dotknutým stranám nestranný. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do desiatich pracovných dní.
- h) Manažér infraštruktúry uverejní raz ročne priemernú úroveň výkonnosti, ktorú dosiahli železničné podniky na základe hlavných parametrov dohodnutých v rámci systému výkonnosti.
-



## PRÍLOHA VII

**HARMONOGRAM PROCESU PRIDEĽOVANIA****(uvedené v článku 43)**

1. Cestovný poriadok sa zhotovuje raz za kalendárny rok.
  2. Zmena cestovného poriadku sa uskutoční o polnoci druhú sobotu v decembri. Ak sa zmena alebo úprava vykoná po zimných mesiacoch, aby sa zohľadnili najmä prípadné zmeny regionálnych cestovných poriadkov osobnej dopavy, uskutoční sa o polnoci druhú sobotu v júni a v takých intervaloch medzi týmito dátumami, aké sa vyžadujú. Manažéri infraštruktúry sa môžu dohodnúť na iných dátumoch a v takom prípade musia informovať Komisiu, ak to má vplyv na medzinárodnú dopravu.
  3. Konečný termín na prijatie žiadostí o pridelenie kapacity, ktoré sa majú zapracovať do cestovného poriadku, nesmie presiahnuť 12 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku.
  4. Najneskôr 11 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku manažéri infraštruktúry v spolupráci s ostatnými príslušnými manažérmi infraštruktúry zabezpečia stanovenie predbežných medzinárodných vlakových trás. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby tieto vlakové trasy boli v ďalšom procese, pokiaľ je to možné, zachované.
  5. Najneskôr štyri mesiace po uplynutí lehoty stanovenej na predkladanie ponúk žiadateľmi manažér infraštruktúry vypracuje návrh cestovného poriadku.
-

## PRÍLOHA VIII

**ÚČTOVNÉ INFORMÁCIE, KTORÉ SA MAJÚ NA POŽIADANIE POSKYTNÚŤ REGULAČNÉMU ORGÁNU  
(uvedené v článku 56 ods. 12)**

## 1. Oddelenie účtov

- a) výkazy ziskov a strát a súvaha oddelene pre nákladnú dopravu, osobnú dopravu a činnosti v oblasti správy infraštruktúry;
- b) podrobné informácie o jednotlivých zdrojoch a použití verejných finančných prostriedkov a iných foriem kompenzácie transparentným a podrobným spôsobom. To zahŕňa podrobný prehľad peňažných tokov podnikov s cieľom určiť, akým spôsobom sa tieto verejné finančné prostriedky a iné formy kompenzácie použili;
- c) kategórie nákladov a ziskov umožňujúce určiť, či došlo ku krížovým dotáciám medzi týmito rôznymi činnosťami podľa požiadaviek regulačného orgánu;
- d) metodika používaná na rozdeľovanie nákladov medzi rôzne činnosti;
- e) keď je regulovaný podnik súčasťou skupinovej štruktúry, presné údaje o platbách medzi spoločnosťami;

## 2. Monitorovanie poplatkov za traťový prístup

- a) rôzne kategórie nákladov, a to najmä dostatočné informácie o marginálnych/priamych nákladoch na rôzne služby alebo skupiny služieb s cieľom umožniť monitorovanie poplatkov za infraštruktúru;
- b) dostatočné informácie s cieľom umožniť monitorovanie jednotlivých poplatkov za služby (alebo skupiny služieb); ak to požaduje regulačný orgán, tieto informácie obsahujú aj údaje o objemoch jednotlivých služieb, cenách jednotlivých služieb a o celkových príjmoch za jednotlivé služby vyplatených internými a externými zákazníkmi;
- c) náklady a príjmy za jednotlivé služby (alebo skupiny služieb) pri použití príslušnej metodiky výpočtu nákladov, tak ako to požaduje regulačný orgán, s cieľom identifikovať tvorbu cien eventuálne narušajúcu hospodársku súťaž (krížové dotácie, dravá cenotvorba a prehnane vysoké ceny).

## 3. Údaje o finančnej výkonnosti

- a) výkaz finančnej výkonnosti;
  - b) súhrnný výkaz výdavkov;
  - c) výkaz výdavkov na údržbu;
  - d) výkaz prevádzkových výdavkov;
  - e) výkaz príjmov;
  - f) dodatočné poznámky, ktoré slúžia na prípadné objasnenie a vysvetlenie výkazov.
-

## PRÍLOHA IX

## ČASŤ A

## ZRUŠENÉ SMERNICE A ZOZNAM ICH NÁSLEDNÝCH ZMIEN A DOPLNENÍ

(uvedené v článku 65)

Smernica Rady 91/440/EHS  
(Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25).

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES  
(Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 1).

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES  
(Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 164).

Smernica Rady 2006/103/ES  
(Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 344).

len bod B prílohy

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES  
(Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 44).

len článok 1

Smernica Rady 95/18/ES  
(Ú. v. ES L 143, 27.6.1995, s. 70).

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/13/ES  
(Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 26).

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES  
(Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

len článok 29

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES  
(Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29).

Rozhodnutie Komisie 2002/844/ES  
(Ú. v. ES L 289, 26.10.2002, s. 30).

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES  
(Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

len článok 30

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES  
(Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 44).

len článok 2

## ČASŤ B

## ZOZNAM LEHÔT NA TRANSPOZÍCIU DO VNÚTROŠTÁTNEHO PRÁVA

(uvedené v článku 65)

Smernica	Lehota na transpozíciu
91/440/EHS	1. januára 1993
95/18/ES	27. júna 1997
2001/12/ES	15. marca 2003
2001/13/ES	15. marca 2003
2001/14/ES	15. marca 2003
2004/49/ES	30. apríla 2006
2004/51/ES	31. decembra 2005
2006/103/ES	1. januára 2007
2007/58/ES	4. júna 2009

## PRÍLOHA X

## TABUĽKA ZHODY

Smernica 91/440/EHS	Smernica 95/18/ES	Smernica 2001/14/ES	Táto smernica
článok 2 ods. 1	článok 1 ods. 1	článok 1 ods. 1 prvý pododsek	článok 1 ods. 1
		článok 1 ods. 2	článok 1 ods. 2
článok 2 ods. 2	článok 1 ods. 2		článok 2 ods. 1
		článok 1 ods. 3	článok 2 ods. 2
			článok 2 ods. 3
			článok 2 ods. 4 až 9
článok 2 ods. 4			článok 2 ods. 10
			článok 2 ods. 11
článok 3			článok 3 body 1 až 8
	článok 2 písm. b) a c)		článok 3 body 9 až 13
			článok 3 body 14 a 15
		článok 2	článok 3 body 16 a 17
			článok 3 body 18 až 28
			článok 3 body 29 a 30
článok 4			článok 4
článok 5			článok 5 ods. 1 až 3
			článok 5 ods. 4
článok 6 ods. 1 a 2			článok 6 ods. 1 a 2
článok 9 ods. 4			článok 6 ods. 3
článok 6 ods. 1 druhý pododsek			článok 6 ods. 4
článok 6 ods. 3 a príloha II			článok 7 ods. 1
		článok 4 ods. 2 a článok 14 ods. 2	článok 7 ods. 2

Smernica 91/440/EHS	Smernica 95/18/ES	Smernica 2001/14/ES	Táto smernica
článok 7 ods. 1, 3 a 4		článok 6 ods. 1	článok 8 ods. 1, 2 a 3 článok 8 ods. 4
článok 9 ods. 1 a 2			článok 9 ods. 1 a 2
článok 10 ods. 3 a 3a			článok 10 ods. 1 a 2
článok 10 ods. 3b			článok 11 ods. 1, 2 a 3 článok 11 ods. 4
článok 10 ods. 3c a 3e			článok 11 ods. 5 a 6
článok 10 ods. 3f			článok 12 ods. 1 až 4 článok 12 ods. 5
článok 10b		článok 5	článok 13 článok 14 článok 15 článok 16 článok 17 ods. 1 až 4 článok 18 článok 19 článok 20 ods. 1 článok 20 ods. 2 článok 20 ods. 3 článok 21 článok 22 článok 23 ods. 1 článok 23 ods. 2 a 3 článok 24 článok 25 článok 26 článok 27 článok 28
	článok 3		
	článok 4 ods. 1 až 4		
	článok 5		
	článok 6		
	článok 7 ods. 1		
	príloha časť I bod 1		
	článok 8		
	článok 9		
	článok 4 ods. 5		
	článok 10		
	článok 11		
	článok 15		
		článok 1 ods. 1 druhý pododsek	
		článok 3	
článok 10 ods. 5			

Smernica 91/440/EHS	Smernica 95/18/ES	Smernica 2001/14/ES	Táto smernica
		článok 4 ods. 1 a 3 až 6	článok 29
		článok 6 ods. 2 až 5	článok 30
		článok 7	článok 31
		článok 8	článok 32
		článok 9	článok 33
		článok 10	článok 34
		článok 11	článok 35
		článok 12	článok 36
			článok 37
		článok 13	článok 38
		článok 14 ods. 1 a 3	článok 39
		článok 15	článok 40
		článok 16	článok 41
		článok 17	článok 42
		článok 18	článok 43
		článok 19	článok 44
		článok 20 ods. 1, 2 a 3	článok 45 ods. 1, 2 a 3
			článok 45 ods. 4
		článok 20 ods. 4	článok 45 ods. 5
		článok 21	článok 46
		článok 22	článok 47
		článok 23	článok 48
		článok 24	článok 49
		článok 25	článok 50

Smernica 91/440/EHS	Smernica 95/18/ES	Smernica 2001/14/ES	Táto smernica
		článok 26	článok 51
		článok 27	článok 52
		článok 28	článok 53
		článok 29	článok 54
		článok 30 ods. 1	článok 55
		článok 30 ods. 2	článok 56 ods. 1
		článok 31	článok 57
článok 12			článok 58
článok 14a		článok 33 ods. 1, 2 a 3	článok 59
			článok 60
		článok 34 ods. 2	článok 61
článok 11a		článok 35 ods. 1, 2 a 3	článok 62
článok 10 ods. 9			článok 63
		článok 38	článok 64
			článok 65
	článok 17	článok 39	článok 66
článok 16	článok 18	článok 40	článok 67
	príloha	príloha II	príloha I
		príloha I	príloha II
			príloha III
			príloha IV
			príloha V
			príloha VI
		príloha III	príloha VII
			príloha VIII

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2012/35/EÚ****z 21. novembra 2012,****ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2008/106/ES o minimálnej úrovni prípravy námorníkov****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

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

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom <sup>(2)</sup>,

keďže:

(1) Príprava a osvedčovanie námorníkov sa upravuje Dohovorom Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov z roku 1978 (ďalej len „dohovor STCW“), ktorý nadobudol platnosť v roku 1984 a ktorý bol v roku 1995 v podstatnej miere zmenený a doplnený.

(2) Dohovor STCW bol do práva Únie začlenený prvýkrát smernicou Rady 94/58/ES z 22. novembra 1994 o minimálnej úrovni odbornej prípravy námorníkov <sup>(3)</sup>. Neskôr sa pravidlá Únie týkajúce sa prípravy a osvedčovania námorníkov upravili podľa neskorších zmien a doplnení dohovoru STCW a vytvoril sa spoločný mechanizmus

Únie pre uznávanie systémov prípravy a osvedčovania námorníkov v tretích krajinách. Tieto pravidlá sú ako výsledok prepracovania obsiahnuté v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/106/ES <sup>(4)</sup>.

(3) V roku 2010 sa v Manile konala konferencia zmluvných strán dohovoru STCW, ktorá zaviedla významné zmeny a doplnenia dohovoru STCW (ďalej len „zmeny a doplnenia prijaté v Manile“), konkrétne v oblasti predchádzania podvodným praktikám pri osvedčovaní, v oblasti zdravotných noriem, odbornej prípravy v oblasti bezpečnosti, vrátane pirátstva a ozbrojených lúpeží, a odbornej prípravy vo veciach súvisiacich s technológiami. Zmenami a doplneniami prijatými v Manile sa tiež zaviedli požiadavky na spôsobilých námorníkov a zriadili sa nové profesijné profily, ako sú elektrotechnickí dôstojníci.

(4) Všetky členské štáty sú stranami dohovoru STCW a žiadna z nich nevzniesla voči zmenám a doplneniam prijatým v Manile v rámci súvisiaceho procesu námietku. Členské štáty by preto mali zosúladiť svoje vnútroštátne pravidlá so zmenami a doplneniami prijatými v Manile. Malo by sa zabrániť konfliktu medzinárodných záväzkov členských štátov a ich záväzkov v rámci Únie. Vzhľadom na celosvetový charakter námornej dopravy by pravidlá Únie v oblasti prípravy a osvedčovania námorníkov mali byť okrem toho v súlade s medzinárodnými pravidlami. Niektoré ustanovenia smernice 2008/106/ES by sa preto mali zmeniť a doplniť, aby odzrkadľovali zmeny a doplnenia prijaté v Manile.

(5) Zlepšená príprava námorníkov by mala zahŕňať riadnu teoretickú a praktickú prípravu, aby sa zabezpečilo, že námorníci sú kvalifikovaní na splnenie noriem bezpečnosti a ochrany a dokážu reagovať na krízové a núdzové situácie.

(6) Normy kvality a systémy noriem kvality by sa mali v príslušných prípadoch vypracovať a uplatňovať s ohľadom na odporúčanie Európskeho parlamentu a Rady z 18. júna 2009 o vytvorení európskeho referenčného rámca zabezpečenia kvality odborného vzdelávania a prípravy <sup>(5)</sup> a na súvisiace opatrenia prijaté členskými štátmi.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 43, 15.2.2012, s. 69.

<sup>(2)</sup> Pozícia Európskeho parlamentu z 23. októbra 2012 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 13. novembra 2012.

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 319, 12.12.1994, s. 28.

<sup>(4)</sup> Ú. v. EÚ L 323, 3.12.2008, s. 33.

<sup>(5)</sup> Ú. v. EÚ C 155, 8.7.2009, s. 1.



- (7) Európski sociálni partneri sa dohodli na minimálnom čase odpočinku pre námorníkov a na účely vykonávania uvedenej dohody bola prijatá smernica 1999/63/ES<sup>(1)</sup>. Uvedená smernica takisto umožňuje povoliť výnimky z minimálneho času odpočinku pre námorníkov. Možnosť povoliť výnimky však musí byť obmedzená z hľadiska maximálnej doby trvania, frekvencie a rozsahu. Zmeny a doplnenia prijaté v Manile boli okrem iného zamerané na stanovenie objektívnych obmedzení výnimkám z minimálneho času odpočinku pre členov hliadky a námorníkov s vymedzenými úlohami týkajúcimi sa bezpečnosti, zabezpečenia a zabránenia znečisťovaniu s cieľom zabrániť únave. Zmeny a doplnenia prijaté v Manile by sa mali začleniť do smernice 2008/106/ES spôsobom, ktorým sa zabezpečí súlad so smernicou 1999/63/ES, zmenenou a doplnenou smernicou 2009/13/ES<sup>(2)</sup>.
- (8) Uznávajúc ďalej dôležitosť stanovenia minimálnych požiadaviek na životné a pracovné podmienky všetkých námorníkov, smernica 2009/13/ES nadobudne účinnosť, ako sa v nej uvádza, keď nadobudne platnosť Dohovor o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006.
- (9) Smernica 2008/106/ES obsahuje aj mechanizmus uznávania systémov prípravy a osvedčovania námorníkov tretích krajín. Uznanie udeľuje Komisia v súlade s postupom, podľa ktorého jej pomáha Európska námorná bezpečnostná agentúra (ďalej len „agentúra“) zriadená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002<sup>(3)</sup> a Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS), zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002<sup>(4)</sup>. Skúsenosti získané pri uplatňovaní uvedeného postupu ukazujú, že by sa mal zmeniť, konkrétne pokiaľ ide o lehotu na rozhodnutie Komisie.
- Vzhľadom na to, že uznanie si vyžaduje, aby agentúra vykonala kontrolu, ktorá musí byť naplánovaná a vykonaná, a vo väčšine prípadov zahŕňa významné úpravy požiadaviek dohovoru STCW zo strany príslušnej tretej krajiny, celý proces nie je možné skončiť v priebehu troch mesiacov. Na základe skúseností sa zdá byť reálnejším časovým rámcom v tomto zmysle 18 mesiacov. Uvedená lehota na rozhodnutie Komisie by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť, pričom možnosť dožadujúceho členského dočasne uznať systém STCW tretej krajiny by sa mala v záujme zachovania pružnosti zachovať. Okrem toho sa v súvislosti s uznávaním osvedčení námorníkov podľa smernice 2008/106/ES neuplatňujú ustanovenia týkajúce sa uznávania odborných kvalifikácií podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/36/ES zo 7. septembra 2005 o uznávaní odborných kvalifikácií<sup>(5)</sup>.
- (10) Dostupné štatistiky o námorníkoch v Únii sú neúplné a často nepresné, čím sa sťažuje tvorba politík v tomto sektore. Podrobné údaje o osvedčovaní námorníkov nedokážu úplne odstrániť tento problém, ale jednoznačne by pomohli. Zmluvné strany dohovoru STCW sú povinné viesť register všetkých osvedčení, potvrdení a súvisiacich obnovených osvedčení alebo iných opatrení, ktoré s nimi súvisia. Členské štáty sú povinné viesť register vydaných osvedčení a potvrdení. Aby Komisia mala čo najúplnejšie informácie o stave zamestnanosti v Únii a výlučne v záujme uľahčenia tvorby politík členských štátov a Komisie, by členské štáty mali Komisii povinne zasielať vybrané informácie, ktoré sa už nachádzajú v ich registroch osvedčení o spôsobilosti námorníkov. Tieto informácie by sa mali poskytovať len na účely štatistickej analýzy a nie sú určené na administratívne a právne účely, ani na účely overovania. Uvedené informácie musia byť v súlade s požiadavkami Únie na ochranu údajov a preto by sa do smernice 2008/106/ES malo zaviesť príslušné ustanovenie.
- (11) Výsledky analýzy takýchto informácií by sa mali použiť na odhadovanie trendov na trhu práce v záujme zlepšenia možností námorníkov plánovať svoju kariéru a využiť dostupné príležitosti odborného vzdelávania a prípravy. Tieto výsledky by tiež mali prispieť k zlepšeniu odborného vzdelávania a prípravy.

(1) Smernica Rady 1999/63/ES z 21. júna 1999, ktorá sa týka Dohody o organizácii pracovného času námorníkov, uzavretej Združením majiteľov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Odborovou federáciou pracovníkov dopravy v Európskej únii (FST) – Príloha: Európska dohoda o organizácii pracovného času námorníkov (Ú. v. ES L 167, 2.7.1999, s. 33).

(2) Smernica Rady 2009/13/ES zo 16. februára 2009, ktorou sa vykonáva Dohoda uzavretá Združením vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ECSA) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) o Dohovore o pracovných normách v námornej doprave z roku 2006 (Ú. v. EÚ L 124, 20.5.2009, s. 30).

(3) Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1.

(4) Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

(5) Ú. v. EÚ L 255, 30.9.2005, s. 22.

- (12) S cieľom zbierať údaje o námorníckej profesii v súlade s jej vývojom a vývojom technológií by sa mala Komisia udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o úpravy prílohy V k smernici 2008/106/ES. Použitie týchto delegovaných aktov by sa malo obmedziť na prípady, keď si zmeny a doplnenia dohovoru a kódexu STCW vyžadujú zmenu a doplnenie uvedenej prílohy. Týmto delegovaným aktmi by sa okrem toho nemali meniť ustanovenia týkajúce sa anonymizácie údajov, ktoré sa uvádzajú v zmieňovanej prílohe. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila vhodné konzultácie, a to aj na expertnej úrovni. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by mala Komisia zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (13) Odvetvie námornej dopravy Únie sa vyznačuje vysokokvalitnými námornými odbornými znalosťami, ktoré pomáhajú udržiavať jeho konkurencieschopnosť. Kvalita prípravy námorníkov je dôležitá pre konkurencieschopnosť tohto odvetvia a pre vzbudenie záujmu občanov Únie, najmä mladých ľudí, o námornícke povolania.
- (14) V záujme podpory noriem kvality týkajúcich sa prípravy námorníkov je potrebné zlepšiť opatrenia na predchádzanie podvodným praktikám v súvislosti s osvedčeniami o spôsobilosti a odbornej spôsobilosti.
- (15) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania smernice 2008/106/ES sa na Komisiu preniesli vykonávacie právomoci v oblasti prípravy a osvedčovania námorníkov. Z rovnakého dôvodu by sa mali na Komisiu preniesť aj vykonávacie právomoci v súvislosti so štatistickými údajmi o námorníkoch, ktoré majú členské štáty poskytnúť Komisii. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie <sup>(1)</sup>.
- (16) Na prijímanie technických požiadaviek potrebných na zabezpečenie primeraného narábania so štatistickými údajmi podľa prílohy V k smernici 2008/106/ES a na prijímanie vykonávacích rozhodnutí o uznaní a odobratí uznania pre systémy STCW tretích krajín by sa mal uplatňovať postup preskúmania.
- (17) Zmeny a doplnenia prijaté v Manile nadobudli platnosť 1. januára 2012, pričom prechodné ustanovenia sa môžu uplatňovať do 1. januára 2017. V tejto smernici by sa mali stanoviť rovnaké prechodné ustanovenia, aké boli stanovené v zmenách a doplneniach prijatých v Manile, aby sa umožnil plynulý prechod na nové pravidlá.
- (18) Výbor IMO pre námornú bezpečnosť na svojom 89. zasadnutí skonštatoval, že je potrebné poskytnúť isté vysvetlenia, pokiaľ ide o vykonávanie zmien a doplnení prijatých v Manile, so zreteľom na prechodné ustanovenia v nich stanovené a rezolúciu č. 4 konferencie zmluvných strán STCW, v ktorej sa uznáva, že úplné dodržiavanie je potrebné zabezpečiť do 1. januára 2017. Toto vysvetlenie poskytli obežníky IMO STCW.7/Circ.16 a STCW.7/Circ.17. Konkrétne v obežníku STCW.7/Circ.16 sa stanovuje, že platnosť každého obnoveného osvedčenia by sa nemala predĺžiť na obdobie po 1. januári 2017 v prípade námorníkov, ktorí majú osvedčenia vydané v súlade s ustanoveniami dohovoru STCW, ktoré sa uplatňovali tesne pred 1. januárom 2012, a ktorí nespĺnili požiadavky stanovené zmenami a doplneniami prijatými v Manile, a v prípade námorníkov, ktorí začali schválenú námornú službu, schválený program vzdelávania a prípravy alebo schválený školiaci kurz pred 1. júlom 2013.
- (19) Malo by sa zabrániť ďalším oneskoreniam pri začleňovaní zmien a doplnení prijatých v Manile do práva Únie, aby sa tak udržala konkurencieschopnosť námorníkov z Únie, a prostredníctvom aktualizovanej prípravy sa zachovala bezpečnosť na palubách lodí.
- (20) V záujme jednotného vykonávania zmien a doplnení prijatých v Manile v rámci Únie sa odporúča, aby členské štáty pri transponovaní tejto smernice vzali do úvahy usmernenia, ktoré sa nachádzajú v obežníkoch IMO STCW.7/Circ.16 a STCW.7/Circ.17.
- (21) Keďže cieľ tejto smernice, a to zosúladenie súčasných pravidiel Únie s medzinárodnými pravidlami týkajúcimi sa prípravy a osvedčovania námorníkov, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jej rozsahu a dôsledkov ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

(22) Smernica 2008/106/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,

vlád zmluvných strán dohovoru SOLAS 74 v jeho aktualizovanom znení;

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

#### Článok 1

#### Zmeny a doplnenia smernice 2008/106/ES

Smernica 2008/106/ES sa mení a dopĺňa takto:

1. Článok 1 sa mení a dopĺňa takto:

a) Body 18 a 19 sa nahrádzajú takto:

„18. ‚rádiokomunikačné predpisy‘ sú rádiokomunikačné predpisy, ktoré sú prílohou alebo sa považujú za prílohu k Medzinárodnému dohovoru o telekomunikáciách v znení zmien a doplnení;

19. ‚osobná loď‘ je loď, ako je vymedzená v Medzinárodnom dohovore o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 (ďalej len ‚dohovor SOLAS 74‘) v znení zmien a doplnení;“.

b) Bod 24 sa nahrádza takto:

„24. ‚kódex STCW‘ je kódex výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (STCW) prijatý rezolúciou č. 2 na konferencii v roku 1995 v jeho aktualizovanom znení;“.

c) Bod 27 sa vypúšťa.

d) Bod 28 sa nahrádza takto:

„28. ‚námorná služba‘ je služba na palube lode zodpovedajúca vydanému osvedčeniu alebo obnovenému osvedčeniu o spôsobilosti, odbornej spôsobilosti alebo inej kvalifikácii;“.

e) Dopĺňajú sa tieto body:

„32. ‚radista GMDSS‘ je osoba s kvalifikáciou podľa kapitoly IV prílohy I;

33. ‚kódex ISPS‘ je Medzinárodný kódex bezpečnosti lodí a prístavných zariadení, ktorý bol prijatý 12. decembra 2002 rezolúciou č. 2 na konferencii

34. ‚bezpečnostný dôstojník lode‘ je osoba na palube lode, ktorá je podriadená kapitánovi lode, určená spoločnosťou ako osoba zodpovedná za bezpečnosť lode vrátane zavedenia a udržiavania bezpečnostného plánu lode a spoluprácu s bezpečnostným dôstojníkom spoločnosti a bezpečnostnými dôstojníkmi prístavných zariadení;

35. ‚bezpečnostné povinnosti‘ zahŕňajú všetky bezpečnostné úlohy a povinnosti na palube lodí vymedzené v kapitole XI/2 dohovoru SOLAS 74 v znení zmien a doplnení a v kódexe ISPS;

36. ‚osvedčenie o spôsobilosti‘ je osvedčenie vydávané a schvaľované pre kapitánov lodí, dôstojníkov a radistov GMDSS v súlade s kapitolami II, III, IV alebo VII prílohy I, ktoré oprávňuje jeho právoplatného držiteľa zastávať funkciu a vykonávať úlohy súvisiace s úrovňou zodpovednosti, ktorá je v ňom uvedená;

37. ‚osvedčenie o odbornej spôsobilosti‘ je iné osvedčenie než je osvedčenie o spôsobilosti vydané námorníkovi, v ktorom sa uvádza, že boli splnené príslušné požiadavky tejto smernice na prípravu, spôsobilosť či námornú službu;

38. ‚listinný dôkaz‘ je dokumentácia iná než osvedčenie o spôsobilosti alebo osvedčenie o odbornej spôsobilosti, ktorá sa používa na preukázanie, že boli splnené príslušné požiadavky tejto smernice;

39. ‚elektrotechnický dôstojník‘ je dôstojník s kvalifikáciou podľa kapitoly III prílohy I;

40. ‚spôsobilý palubný námorník‘ je člen posádky s kvalifikáciou podľa kapitoly II prílohy I;

41. ‚spôsobilý strojný námorník‘ je člen posádky s kvalifikáciou podľa kapitoly III prílohy I;

42. ‚elektrotechnický člen posádky‘ je člen posádky s kvalifikáciou podľa kapitoly III prílohy I.“

2. V článku 3 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Členské štáty podniknú opatrenia potrebné na to, aby zabezpečili, že námorníci slúžiaci na lodiach uvedených v článku 2 sú pripravení minimálne v súlade s požiadavkami dohovoru STCW tak, ako je ustanovené v prílohe I k tejto smernici, a sú držiteľmi osvedčení vymedzených v článku 1 bodoch 36 a 37 a/alebo listinného dôkazu vymedzeného v článku 1 bode 38.“

3. Článok 4 sa vypúšťa.

4. Článok 5 sa mení a dopĺňa takto:

a) názov sa nahrádza takto:

**„Osvedčenia o spôsobilosti, osvedčenia o odbornej spôsobilosti a potvrdenia“;**

b) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty zabezpečia, aby sa osvedčenia o spôsobilosti a osvedčenia o odbornej spôsobilosti vydali len kandidátom, ktorí spĺňajú podmienky tohto článku.“;

c) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Osvedčenia o spôsobilosti a osvedčenia o odbornej spôsobilosti sa vydávajú v súlade s odsekom 3 predpisu I/2 prílohy k dohovoru STCW.“;

d) vkladá sa tento odsek:

„3a. Osvedčenia o spôsobilosti vydávajú len členské štáty, a to po overení pravosti a platnosti všetkých potrebných listinných dôkazov a v súlade s ustanoveniami tohto článku.“;

e) na koniec odseku 5 sa dopĺňa táto veta:

„Potvrdenia potvrdzujúce vydanie osvedčenia o spôsobilosti a potvrdenia potvrdzujúce osvedčenie o odbornej spôsobilosti vydávané kapitánom lodí a dôstojníkom v súlade s predpismi V/1-1 a V/1-2 prílohy I sa vydávajú len v prípade, že boli splnené všetky požiadavky dohovoru STCW a tejto smernice.“;

f) odseky 6 a 7 sa nahrádzajú takto:

„6. Členský štát, ktorý uznáva osvedčenie o spôsobilosti alebo osvedčenie o odbornej spôsobilosti vydané kapitánom lodí a dôstojníkom v súlade s predpismi V/1-1 a V/1-2 prílohy k dohovoru STCW v rámci postupu stanoveného v článku 19 ods. 2 tejto smernice,

potvrdí takéto osvedčenie na znak jeho uznania až po overení pravosti a platnosti osvedčenia. Použije sa pri tom vzor potvrdenia stanovený v odseku 3 oddielu A-I/2 kódexu STCW.

7. Potvrdenia uvedené v odsekoch 5 a 6:

a) môžu byť vydané ako samostatné dokumenty;

b) vydávajú len členské štáty;

c) majú pridelené osobitné číslo s výnimkou potvrdení, ktorými sa preukazuje vydanie osvedčenia o spôsobilosti a ktorým môže byť pridelené rovnaké číslo aké má príslušné osvedčenie o spôsobilosti, a to za predpokladu, že toto číslo sa neopakuje a

d) platnosť každého z nich sa končí súčasne so skončením platnosti potvrdeného osvedčenia o spôsobilosti alebo potvrdeného osvedčenia o odbornej spôsobilosti vydaných kapitánom lodí a dôstojníkom v súlade s predpismi V/1-1 a V/1-2 prílohy k dohovoru STCW, s jeho zrušením, pozastavením jeho platnosti alebo jeho vyhlásením za neplatné zo strany členského štátu alebo tretej krajiny, ktorá ho vydala a v každom prípade po uplynutí piatich rokov odo dňa jeho vydania.“;

g) dopĺňajú sa tieto odseky:

„11. Kandidáti na získanie osvedčenia predložia dostatočný dôkaz:

a) svojej totožnosti;

b) že ich vek nie je nižší, ako stanovujú predpisy v prílohe I pre príslušné osvedčenie o spôsobilosti alebo osvedčenie o odbornej spôsobilosti, o ktoré žiadajú;

c) že spĺňajú normy zdravotnej spôsobilosti stanovené v oddiele A-I/9 kódexu STCW;

d) že absolvovali námornú službu a každú zodpovedajúcu povinnú prípravu stanovenú predpismi uvedenými v prílohe I pre osvedčenie o spôsobilosti alebo osvedčenie o odbornej spôsobilosti, o ktoré žiadajú a

e) že spĺňajú normy spôsobilosti stanovené v predpisoch uvedených v prílohe I pre schopnosti, funkcie a úrovne, ktoré sa uvedú v potvrdení osvedčenia o spôsobilosti.

Tento odsek sa nevzťahuje na uznávanie potvrdení podľa predpisu I/10 dohovoru STCW.

12. Každý členský štát musí:

a) viesť register alebo registre všetkých osvedčení o spôsobilosti a osvedčení o odbornej spôsobilosti a potvrdení pre kapitánov lodí a dôstojníkov a prípadne pre členov posádky, ktoré boli vydané, ktorým sa skončila alebo bola obnovená platnosť, ktorým bola pozastavená alebo zrušená platnosť, alebo ktoré boli nahlásené ako stratené alebo zničené a tiež všetkých vydaných výnimiek;

b) sprístupniť informácie o stave osvedčení o spôsobilosti, potvrdení a výnimiek iným členským štátom alebo iným zmluvným stranám dohovoru STCW a spoločnostiam, ktoré si vyžadujú overenie pravosti a platnosti osvedčení o spôsobilosti a/alebo osvedčení vydaných kapitánom lodí a dôstojníkom v súlade s predpismi V/1-1 a V/1-2 prílohy I, ktoré im predložia námorníci žiadajúci o uznanie podľa predpisu I/10 dohovoru STCW alebo o zamestnanie na palube lode.

13. S účinnosťou od 1. januára 2017 budú informácie, ktoré musia byť sprístupnené v súlade s odsekom 12 písm. b), sprístupnené v elektronickej podobe.“

5. Vkladá sa tento článok:

„Článok 5a

#### Informovanie Komisie

Každý členský štát každoročne sprístupňuje Komisii informácie uvedené v prílohe V k tejto smernici o osvedčeniach o spôsobilosti, potvrdeniach potvrdzujúcich uznanie osvedčení o spôsobilosti, ako aj, na dobrovoľnom základe, osvedčeniach o odbornej spôsobilosti vydaných členom posádky v súlade s kapitolami II, III a VII prílohy k dohovoru STCW, a to len na účely štatistickej analýzy a výlučne na použitie členskými štátmi a Komisiou pri tvorbe politik.“

6. Článok 7 sa mení a dopĺňa takto:

a) vkladá sa tento odsek:

„1a. Pre lode, ktorým boli poskytnuté výhody ustanovené dohovoru STCW o pobrežnej plavbe, ktorá zahŕňa plavbu pri pobreží iného členského štátu alebo zmluvných strán dohovoru STCW v rámci hraníc ich vymedzenia pobrežnej plavby, členský štát uzavrie s príslušnými členskými štátmi alebo zmluvnými

stranami dohodu, ktorá uvádza podrobnosti o príslušných obchodných oblastiach a tiež obsahuje iné súvisiace ustanovenia.“;

b) vkladajú sa tieto odseky:

„3a. Členské štáty môžu akceptovať osvedčenia o spôsobilosti námorníkov vydané iným členským štátom alebo zmluvnou stranou dohovoru STCW pre nimi vymedzené hranice pobrežnej plavby na účely pôsobenia v rámci svojich vymedzených hraníc pobrežnej plavby za predpokladu, že príslušné členské štáty alebo zmluvné strany uzavrujú dohodu, ktorá ustanovuje podrobnosti o príslušných obchodných oblastiach a iné súvisiace podmienky.

3b. Členské štáty vymedzujúce pobrežnú plavbu v súlade s požiadavkami tohto článku:

a) dodržiavajú zásady, ktorými sa riadia pobrežné plavby podľa oddielu A-I/3 kódexu STCW;

b) začlenia hranice pobrežnej plavby do potvrdení vydaných podľa článku 5.“

7. V článku 8 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Členské štáty prijímajú a vykonávajú primerané opatrenia na zabránenie podvodom a iným protiprávnym konaniam týkajúcim sa vydaných osvedčení a potvrdení a stanovujú sankcie, ktoré sú účinné, primerané a odrádzajúce.“

8. Článok 9 sa mení a dopĺňa takto:

a) odseky 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

„1. Členské štáty vytvoria metódy a postupy nestranného vyšetrenia každej nahlásenej nespôsobilosti, konania, zanedbania či narušenia bezpečnosti zo strany držiteľov osvedčení o spôsobilosti a osvedčení o odbornej spôsobilosti alebo potvrdení vydaných týmto členským štátom, ktoré môžu spôsobiť priame ohrozenie bezpečnosti života alebo majetku na mori, alebo morského životného prostredia v súvislosti s vykonávaním takých povinností držiteľov osvedčení o spôsobilosti a osvedčení o odbornej spôsobilosti alebo potvrdení, ktoré sa týkajú týchto ich osvedčení o spôsobilosti a osvedčení o odbornej spôsobilosti, a metódy a postupy odobratia, pozastavenia a zrušenia platnosti týchto osvedčení o spôsobilosti a osvedčení o odbornej spôsobilosti z uvedených dôvodov a z dôvodu zabránenia podvodom.

2. Členské štáty prijímajú a presadzujú vhodné opatrenia na zabránenie podvodom a iným protiprávnym konaniam, ktoré súvisia s vydanými osvedčeniami o spôsobilosti a osvedčeniami o odbornej spôsobilosti a potvrdeniami.“;

b) v odseku 3 sa úvodná časť nahrádza takto:

„Sankcie alebo disciplinárne opatrenia sa stanovujú a vykonávajú v prípadoch, keď:“

9. Článok 10 sa mení a dopĺňa takto:

a) Odsek 1 sa mení a dopĺňa takto:

i) písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) všetky činnosti súvisiace s prípravou, hodnotením spôsobilosti, osvedčovaním vrátane vydávania osvedčení o zdravotnej spôsobilosti, potvrdzovaním a obnovovaním platnosti vykonávané mimovládnyimi agentúrami alebo subjektmi v rámci ich právomoci boli neustále monitorované pomocou systému noriem kvality s cieľom zabezpečiť dosiahnutie vymedzených cieľov vrátane cieľov týkajúcich sa kvalifikácie a praxe inštruktorov a školiteľov, a to v súlade s oddielom A-I/8 kódexu STCW;“

ii) písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) ak tieto činnosti vykonávajú vládne agentúry alebo subjekty, aby existoval systém noriem kvality v súlade s oddielom A-I/8 kódexu STCW;“

iii) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) ciele v oblasti vzdelávania a prípravy a súvisiace normy kvality spôsobilosti, ktoré sa majú dosiahnuť, boli jasne vymedzené, a aby sa identifikovali úrovne vedomostí, chápania a zručností, ktoré zodpovedajú skúškam a hodnoteniam vyžadovaným podľa dohovoru STCW;“.

b) V odseku 2 sa dopĺňa toto písmeno:

„d) všetky uplatniteľné ustanovenia dohovoru a kódexu STCW vrátane zmien a doplnení sú zahrnuté v systéme noriem kvality. Členské štáty môžu do tohto systému zahrnúť aj ostatné uplatniteľné ustanovenia tejto smernice.“

c) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Dotknutý členský štát zašle Komisii správu týkajúcu sa každého hodnotenia uskutočneného podľa odseku 2, a to podľa formátu uvedeného v oddiele A-I/7 kódexu STCW do šiestich mesiacov odo dňa hodnotenia.“

10. Článok 11 sa nahrádza takto:

„Článok 11

### Zdravotné normy

1. Každý členský štát stanoví normy zdravotnej spôsobilosti námorníkov a postupy vydávania osvedčenia o zdravotnej spôsobilosti v súlade s týmto článkom a oddielom A-I/9 kódexu STCW, s prípadným prihliadanim na oddiel B-I/9 kódexu STCW.

2. Každý členský štát zabezpečí, aby osoby zodpovedné za posudzovanie zdravotnej spôsobilosti námorníkov boli lekári uznaní týmto členským štátom na účely lekárskeho vyšetrenia námorníkov v súlade s oddielom A-I/9 kódexu STCW.

3. Každý námorník, ktorý je držiteľom osvedčenia o spôsobilosti alebo osvedčenia o odbornej spôsobilosti vydaného v súlade s ustanoveniami dohovoru STCW a ktorý slúži na mori, musí mať tiež platné osvedčenie o zdravotnej spôsobilosti vydané v súlade s týmto článkom a oddielom A-I/9 kódexu STCW.

4. Kandidáti na osvedčenie o zdravotnej spôsobilosti:

a) nesmú byť mladší ako 16 rokov;

b) musia poskytnúť dostatočný dôkaz o svojej totožnosti a

c) musia spĺňať príslušné normy zdravotnej spôsobilosti stanovené dotknutým členským štátom.

5. Osvedčenia o zdravotnej spôsobilosti sú platné maximálne dva roky okrem prípadov, ak je námorník mladší ako 18 rokov, pričom v tomto prípade je maximálna doba platnosti jeden rok.

6. Ak doba platnosti osvedčenia o zdravotnej spôsobilosti uplynie počas plavby, uplatňuje sa predpis I/9 prílohy k dohovoru STCW.

7. V naliehavých prípadoch môže členský štát povoliť námorníkovi pracovať bez platného osvedčenia o zdravotnej spôsobilosti. V takých prípadoch sa uplatňuje predpis I/9 prílohy k dohovoru STCW.“

11. Článok 12 sa mení a dopĺňa takto:

a) Názov sa nahrádza takto:

**„Obnovenie platnosti osvedčení o spôsobilosti a osvedčení o odbornej spôsobilosti“**

b) Vkladá sa tento odsek:

„2a. Každý kapitán lode a dôstojník musí na účely trvalej námornej služby na palube tankerov spĺňať podmienky odseku 1 tohto článku a je povinný v intervaloch najviac piatich rokov zabezpečiť udržanie si odbornej spôsobilosti pre tankery v súlade s odsekom 3 oddielu A-I/11 kódexu STCW.“

c) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Každý členský štát porovná normy spôsobilosti, ktoré sa požadujú od kandidátov na osvedčenia o spôsobilosti vydané do 1. januára 2017, s normami stanovenými pre príslušné osvedčenia o spôsobilosti v časti A kódexu STCW a určí, či je potrebné požadovať od držiteľov týchto osvedčení o spôsobilosti, aby absolvovali vhodnú opakovaciu alebo rekvalifikačnú prípravu alebo hodnotenie.“

d) Odsek 5 sa nahrádza takto:

„5. Na účely doplnenia vedomostí kapitánov lodí, dôstojníkov a radistov každý členský štát zabezpečí, aby texty najnovších zmien vnútroštátnych a medzinárodných predpisov týkajúcich sa bezpečnosti života na mori, zabezpečenia a ochrany morského životného prostredia boli k dispozícii na lodiach oprávnených plávať pod jeho vlajkou, pričom sa dodržiava článok 14 ods. 3 písm. b) a článok 18.“

12. V článku 13 sa odsek 2 vypúšťa.

13. Článok 14 sa mení a dopĺňa takto:

a) V odseku 1 sa dopĺňajú tieto písmená:

„f) námorníci pridelení na akúkoľvek jej loď absolvovali opakovaciu a rekvalifikačnú prípravu podľa požiadaviek dohovoru STCW;

g) počas celej doby bude na palube jej lodí účinná ústna komunikácia v súlade s kapitolou V, predpisom 14 ods. 3 a 4 dohovoru SOLAS 74 v znení zmien a doplnení.“

b) Dopĺňa sa tento odsek:

„4. Spoločnosti zabezpečia, aby kapitáni lodí, dôstojníci a iný personál s pridelenými osobitnými povinnosťami a zodpovednosťami na palube osobnej lode ro-ro absolvovali úvodnú prípravu na získanie schopností, ktoré zodpovedajú funkcii, ktorú majú zastávať, a povinnosťam a zodpovednosťam, ktoré majú mať, a to pri zohľadnení usmernení uvedených v oddiele B-I/14 kódexu STCW.“

14. Článok 15 sa nahrádza takto:

„Článok 15

**Spôsobilosť na vykonávanie služby**

1. S cieľom predchádzať únave členské štáty:

a) stanovujú a presadzujú doby odpočinku pre hliadkujúci personál a osoby, ktorých povinnosti zahŕňajú vymedzené povinnosti súvisiace s bezpečnosťou, zabezpečením a zabránením znečisteniu v súlade s odsekmi 3 až 13;

b) vyžadujú, aby sa systémy hliadok organizovali takým spôsobom, že účinnosť členov hliadky nie je oslabená únavou, a aby sa povinnosti organizovali tak, že prvá hliadka na začiatku plavby a nasledujúce striedajúce hliadky boli dostatočne oddychnuté a inak spôsobilé na vykonávanie služby.

2. Na účel prevencie užívania drog a nadmerného požívania alkoholu členské štáty zabezpečia vytvorenie vhodných opatrení v súlade s ustanoveniami tohto článku.

3. Členské štáty zohľadňujú nebezpečenstvo, ktoré predstavuje únava námorníkov, a to najmä tých, ktorých povinnosti zahŕňajú bezpečnosť prevádzky lode.

4. Každý osobe, ktorá má pridelenú službu ako dôstojník veliaci hliadke alebo člen posádky, ktorý je členom hliadky, a ktorej povinnosti zahŕňajú povinnosti súvisiace s bezpečnosťou, zabránením znečisteniu a zabezpečením, sa poskytne doba odpočinku najmenej:

a) 10 hodín odpočinku za každých 24 hodín a

b) 77 hodín za každé obdobie siedmich dní.

5. Čas odpočinku môže byť rozdelený najviac na dve doby, pričom jedna z nich trvá minimálne šesť hodín, a intervaly medzi za sebou nasledujúcimi dobami odpočinku nesmú prekročiť 14 hodín.

6. Požiadavky na dobu odpočinku stanovené v odsekoch 4 a 5 sa nemusia dodržať v prípade stavu núdze alebo počas iných mimoriadnych prevádzkových podmienok. Nástupy, požiarne a záchranné cvičenia a cvičenia predpísané vnútroštátnymi právnymi predpismi a nariadeniami a medzinárodnými nástrojmi sa vykonávajú spôsobom, ktorý minimalizuje narušenie doby odpočinku a nevyvoláva únavu.

7. Členské štáty požadujú, aby boli rozvrhy hliadok zverejnené na ľahko dostupnom mieste. Rozvrhy sa vypracovávajú v štandardizovanom formáte v pracovnom jazyku alebo jazykoch lode a v angličtine.

8. Keď je námorník v pohotovosti, napr. ak je priestor strojovne bez dozoru, dostáva zodpovedajúcu náhradnú dobu odpočinku, ak je normálna doba odpočinku narušená povolaním do služby.

9. Členské štáty vyžadujú, aby sa záznamy o dennom čase odpočinku námorníkov uchovávali v štandardizovanom formáte v pracovnom jazyku alebo jazykoch lode a v angličtine, aby bolo možné sledovať a overiť súlad s týmto článkom. Námorníci dostávajú kópiu záznamov o svojej osobe, ktorá je potvrdená kapitánom lode alebo ním poverenou osobou a námorníkmi.

10. Bez ohľadu na pravidlá ustanovené v odsekoch 3 až 9 má kapitán lode právo požadovať od námorníka, aby odpracoval akýkoľvek pracovný čas, ktorý je nevyhnutný pre bezprostrednú bezpečnosť lode, osôb na palube alebo nákladu, alebo na účely poskytnutia pomoci iným lodiam alebo osobám v tiesni na mori. V tejto súvislosti kapitán lode môže pozastaviť rozvrh času odpočinku a vyžadovať od námorníka, aby do obnovenia normálneho stavu odpracoval akýkoľvek potrebný pracovný čas. Hneď ako je to možné po obnovení normálneho stavu kapitán lode zabezpečí, aby každému námorníkovi, ktorý vykonával prácu počas plánovanej doby odpočinku, bola poskytnutá dostatočná doba odpočinku.

11. S náležitým ohľadom na všeobecné zásady ochrany zdravia a bezpečnosti pracovníkov a v súlade so smernicou 1999/63/ES môžu členské štáty prostredníctvom vnútroštátnych zákonov, právnych predpisov alebo postupu

príslušného orgánu povoliť alebo evidovať kolektívne zmluvy, ktoré umožňujú výnimky z povinného času odpočinku uvedeného v odseku 4 písm. b) a odseku 5 tohto článku za predpokladu, že doba odpočinku nie je kratšia než 70 hodín počas doby siedmich dní a rešpektujúc pritom obmedzenia stanovené v odsekoch 12 a 13 tohto článku. Pri takýchto výnimkách sa v najväčšej možnej miere dodržiavajú stanovené normy, ale môžu sa pri nich zohľadniť častejšie alebo dlhšie dovolenky, alebo sa v rámci nich môže poskytnúť náhradná dovolenka hliadkujúcim námorníkom alebo námorníkom pracujúcim na lodiach, ktoré vykonávajú kratšie plavby. Pri výnimkách sa v najväčšej možnej miere zohľadnia pokyny týkajúce sa prevencie únavy stanovené v oddiele B-VIII/1 kódexu STCW. Výnimky z minimálneho času odpočinku ustanoveného v odseku 4 písm. a) tohto článku sa neumožňujú.

12. Výnimky uvedené v odseku 11 v súvislosti s týždennou dobou odpočinku ustanovenou v odseku 4 písm. b) sa nepovolia na viac ako dva za sebou nasledujúce týždne. Intervaly medzi dvoma dobami výnimiek na palube nie sú kratšie než je dvojnásobok trvania výnimky.

13. V rámci možných výnimiek z odseku 5 uvedených v odseku 11 sa minimálny čas odpočinku za každých 24 hodín uvedený v odseku 4 písm. a) môže rozdeliť na najviac tri doby odpočinku, z ktorých jedna trvá najmenej šesť hodín a žiadna z ostatných dvoch dôb nesmie byť kratšia než jedna hodina. Intervaly medzi za sebou nasledujúcimi dobami odpočinku nesmú prekročiť 14 hodín. Výnimky nesmú trvať dlhšie ako dve 24-hodinové doby v každom období siedmich dní.

14. Členské štáty zriadia na účely prevencie nadmerného požívania alkoholu limit najviac 0,05 % alkoholu v krvi (BAC) alebo 0,25 mg/l alkoholu v dychu, alebo množstvo alkoholu, ktoré vedie k takejto koncentrácii alkoholu u kapitánov lodí, dôstojníkov a iných námorníkov počas vykonávania pridelených povinností súvisiacich s bezpečnosťou a zabezpečením a s morským životným prostredím.“

15. V článku 17 ods. 1 sa písmeno c) nahrádza takto:

„c) vydávajú osvedčenia uvedené v článku 5;“.

16. Článok 19 sa mení a dopĺňa takto:

a) Názov sa nahrádza takto:

**„Uznávanie osvedčení o spôsobilosti a osvedčení o odbornej spôsobilosti“**



b) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Námorníkom, ktorí nie sú držiteľmi osvedčenia o spôsobilosti vydaného členskými štátmi a/alebo osvedčenia o odbornej spôsobilosti vydaného členskými štátmi kapitánom lodí a dôstojníkom v súlade s predpismi V/1-1 a V/1-2 dohovoru STCW, môže byť povolené slúžiť na palube lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu za predpokladu, že rozhodnutie o uznaní ich osvedčení o spôsobilosti a osvedčení o odbornej spôsobilosti sa prijalo postupmi stanovenými v odsekoch 2 až 6 tohto článku.“

c) V odseku 2 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„2. Členský štát, ktorý chce potvrdením uznať osvedčenia o spôsobilosti a/alebo osvedčenia o odbornej spôsobilosti uvedené v odseku 1 vydané trefou krajiny kapitánovi lode, dôstojníkovi alebo radistovi na službu na palube lodí plaviacich sa pod jeho vlajkou, predloží žiadosť o uznanie takejto tretej krajiny Komisii spolu s uvedením dôvodov.“

d) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Komisia prijme rozhodnutie o uznaní tretej krajiny. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 2 do 18 mesiacov odo dňa podania žiadosti o uznanie. Členský štát predkladajúci žiadosť môže rozhodnúť, že tretiu krajinu uzná jednostranne až do prijatia rozhodnutia podľa tohto odseku.“

17. V článku 20 sa odsek 6 nahrádza takto:

„6. Komisia prijme rozhodnutie o odobratí uznania. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 2 Príslušné členské štáty prijímú vhodné opatrenia na vykonanie rozhodnutia.“

18. V článku 22 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Bez ohľadu na vlajku, pod ktorou pláva, podlieha každá loď, ktorá sa nachádza v prístave členského štátu, okrem lodí uvedených v článku 2, štátnej prístavnej kontrole vykonávanej úradníkmi riadne splnomocnenými daným členským štátom k overeniu, či všetci námorníci slúžiaci na palube, ktorí podľa dohovoru STCW majú vlastníť osvedčenie o spôsobilosti a/alebo osvedčenie o odbornej spôsobilosti a/alebo listinný dôkaz, také osvedčenie o spôsobilosti alebo platnú výnimku a/alebo

osvedčenie o odbornej spôsobilosti a/alebo listinný dôkaz vlastní.“

19. V článku 23 ods. 1 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) overenie, že každý námorník, ktorý slúži na palube a je povinný mať osvedčenie o spôsobilosti a/alebo osvedčenie o odbornej spôsobilosti v súlade s dohovorom STCW, má takéto osvedčenie o spôsobilosti alebo platnú výnimku a/alebo osvedčenie o odbornej spôsobilosti, alebo poskytne písomný dôkaz, že orgánom vlajkového štátu bola predložená žiadosť o potvrdenie preukazujúce uznanie osvedčenia o spôsobilosti.“

20. V článku 23 sa odsek 2 mení a dopĺňa takto:

a) úvodná časť sa nahrádza takto:

„2. Schopnosť námorníkov lode príslušným spôsobom dodržiavať normy pre hliadkovanie a bezpečnosť vyžadované dohovorom STCW sa hodnotí v súlade s časťou A kódexu STCW, ak existujú zjavné dôvody domnievať sa, že sa tieto normy nedodržia v dôsledku ktorejkoľvek z týchto skutočností:“

b) písmeno d) sa nahrádza takto:

„d) loď je inak prevádzkovaná takým spôsobom, že predstavuje nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo životné prostredie, alebo takým spôsobom, že ohrozuje bezpečnosť.“

21. Vkladá sa tento článok:

„Článok 25a

#### Informácie na štatistické účely

1. Členské štáty poskytujú Komisii informácie uvedené v prílohe V len na účely štatistickej analýzy. Tieto informácie sa nesmú použiť na administratívne a právne účely ani na účely overovania a sú určené výlučne na použitie členskými štátmi a Komisiou pri tvorbe politík.

2. Tieto informácie členské štáty sprístupňujú Komisii každoročne v elektronickej podobe a obsahujú informácie zaznamenané do 31. decembra predchádzajúceho roka. Členské štáty si ponechávajú všetky vlastnícke práva k informáciám v ich nespracovanom dátovom formáte. Spracované štatistiky vypracované na základe týchto informácií sa sprístupňujú verejnosti v súlade s ustanoveniami o transparentnosti a ochrane informácií stanovenými v článku 4 nariadenia (ES) č. 1406/2002.

3. V záujme zabezpečenia ochrany osobných údajov členské štáty musia anonymizovať všetky osobné údaje, ako je uvedené v prílohe V, pred ich poskytnutím Komisii s použitím softvéru poskytnutého alebo akceptovaného Komisiou. Komisia používa len takéto anonymizované informácie.

4. Členské štáty a Komisia zabezpečia, že opatrenia na zber, predkladanie, uchovávanie, analýzu a šírenie týchto informácií sú stanovené takým spôsobom, ktorý umožňuje štatistickú analýzu.

Komisia na účely prvého pododseku prijíma podrobné opatrenia týkajúce sa technických požiadaviek, ktoré sú potrebné na zabezpečenie primeraného narábania so štatistickými údajmi. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 28 ods. 2.“

22. Článok 27 sa nahrádza takto:

„Článok 27

#### Zmena

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 27a prijať delegované akty, ktorými sa mení a dopĺňa príloha V k tejto smernici, pokiaľ ide o osobitný a relevantný obsah a podrobnosti informácií, ktoré musia členské štáty oznámiť pod podmienkou, že takéto akty sú obmedzené len na zohľadnenie zmien a doplnení dohovoru a kódexu STCW, a že dodržiavajú záruky týkajúce sa ochrany údajov. Týmto delegovanými aktmi sa nesmú zmeniť ustanovenia o anonymizácii údajov podľa článku 25a ods. 3.“

23. Vkladá sa tento článok:

„Článok 27a

#### Vykonávanie delegovania právomoci

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Delegovanie právomoci uvedené v článku 27 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 3. januára 2013. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr 4. apríla 2017. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 27 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci v ňom uvedenej. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 27 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade, alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.“

24. Článok 28 sa nahrádza takto:

„Článok 28

#### Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 (\*). Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (\*\*).

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

(\*) Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

(\*\*) Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.“

25. Článok 29 sa nahrádza takto:

„Článok 29

#### Sankcie

Členské štáty stanovujú systémy sankcií za porušovanie vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa článkov 3, 5, 7, 9 až 15, 17, 18, 19, 22, 23, 24 a prílohy I a prijímajú všetky potrebné opatrenia, aby sa zaistilo, že sa tieto sankcie budú uplatňovať. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce.“

26. Článok 30 sa nahrádza takto:

„Článok 30

#### Prechodné ustanovenia

V prípade námorníkov, ktorí nastúpili na schválenú námornú službu, schválený program vzdelávania a prípravy alebo schválený školiaci kurz pred 1. júlom 2013, môžu im členské štáty do 1. januára 2017 naďalej vydávať, uznávať a potvrdzovať osvedčenia o spôsobilosti v súlade s požiadavkami tejto smernice v znení platnom pred 3. januárom 2013.

Členské štáty môžu do 1. januára 2017 naďalej obnovovať platnosť osvedčení o spôsobilosti a potvrdení v súlade s požiadavkami tejto smernice v znení platnom pred 3. januárom 2013.“

27. Článok 33 sa vypúšťa.

28. Tento bod sa netýka slovenskej jazykovej verzie.

29. Prílohy sa menia a dopĺňajú takto:

a) príloha I k smernici 2008/106/ES sa nahrádza prílohou I k tejto smernici;

b) príloha II k smernici 2008/106/ES sa mení a dopĺňa podľa ustanovení prílohy II k tejto smernici;

c) text prílohy III k tejto smernici sa dopĺňa ako príloha V k smernici 2008/106/ES.

Článok 2

#### Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 4. júla 2014 bez toho, aby bol dotknutý článok 30 smernice 2008/106/ES, zmenený a doplnený článkom 1 bodom 26 tejto smernice, a pokiaľ ide o článok 1 bod 5 tejto smernice, do 4. januára 2015. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

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

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

Článok 3

#### Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 4

#### Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 21. novembra 2012

Za Európsky parlament  
predseda  
M. SCHULZ

Za Radu  
predseda  
A. D. MAVROYIANNIS

## PRÍLOHA I

## „PRÍLOHA I

**POŽIADAVKY DOHOVORU STCW NA PRÍPRAVU UVEDENÉ V ČLÁNKU 3**

## KAPITOLA I

**VŠEOBECNÉ USTANOVENIA**

1. Predpisy uvedené v tejto prílohe sú doplnené záväznými ustanoveniami obsiahnutými v časti A kódexu STCW s výnimkou kapitoly VIII predpis VIII/2.

Akýkoľvek odkaz na požiadavku v predpise predstavuje tiež odkaz na zodpovedajúci oddiel časti A kódexu STCW.

2. Časť A kódexu STCW obsahuje normy spôsobilosti, ktorú musia preukázať kandidáti na vydanie a obnovenie platnosti osvedčení o spôsobilosti podľa ustanovení dohovoru STCW. Aby bola jasná spojitosť medzi alternatívnymi ustanoveniami o osvedčovaní v kapitole VII a ustanoveniami o osvedčovaní v kapitolách II, III a IV, sú schopnosti stanovené v normách spôsobilosti príslušne zoskupené na základe týchto siedmich funkcií:

1. navigácia;
2. nakladanie, manipulácia s nákladom a jeho skladovanie;
3. riadenie prevádzky lode a starostlivosť o osoby na palube;
4. námorné inžinierstvo;
5. elektrotechnické a elektronické inžinierstvo a inžinierstvo riadenia;
6. údržba a opravy;
7. rádiokomunikácie;

a v týchto úrovniach zodpovednosti:

1. riadiaca úroveň;
2. prevádzková úroveň;
3. pomocná úroveň.

Funkcie a úrovne zodpovednosti sú určené podtitulkom v tabuľkách noriem spôsobilosti uvedených v kapitolách II, III a IV v časti A kódexu STCW.

## KAPITOLA II

**KAPITÁN LODE A PALUBNÁ POSÁDKA***Predpis II/1***Minimálne záväzné požiadavky na osvedčenie dôstojníkov zodpovedných za navigačné hliadky na lodiach s hrubou tonážou 500 BRT alebo viac**

1. Každý dôstojník zodpovedný za navigačnú hliadku slúžiaci na námornej lodi s hrubou tonážou 500 BRT alebo viac musí mať osvedčenie o spôsobilosti.
2. Každý kandidát na osvedčenie:
  - 2.1. musí mať vek aspoň 18 rokov;
  - 2.2. absolvoval schválenú námornú službu v dĺžke minimálne dvanástich mesiacov ako súčasť schváleného programu prípravy, ktorý zahŕňa aj prípravu na palube, ktorá spĺňa požiadavky oddielu A-II/1 kódexu STCW a je zaznamenaná v schválenej knihe záznamov o príprave, alebo inak absolvoval schválenú námornú službu v dĺžke minimálne 36 mesiacov;

- 2.3. počas povinnej námornej služby vykonával hliadkové služby na mostíku pod dozorom kapitána lode alebo oprávneného dôstojníka, a to počas minimálne šiestich mesiacov;
- 2.4. spĺňa príslušné uplatniteľné požiadavky predpisov v kapitole IV na vykonávanie určených rádiokomunikačných služieb v súlade s rádiokomunikačnými predpismi;
- 2.5. má ukončené schválené vzdelanie a prípravu a spĺňa normu spôsobilosti uvedenú v oddiele A-II/1 kódexu STCW a
- 2.6. spĺňa normu spôsobilosti uvedenú v oddiele A-VI/1 ods. 2, oddiele A-VI/2 ods. 1 až 4, oddiele A-VI/3 ods. 1 až 4 a oddiele A-VI/4 ods. 1 až 3 kódexu STCW.

*Predpis II/2*

**Minimálne záväzné požiadavky na osvedčenie kapitánov lodí a prvých palubných dôstojníkov na lodiach s hrubou tonážou 500 BRT alebo viac**

Kapitán lode a prvý palubný dôstojník na lodiach s hrubou tonážou 3 000 BRT alebo viac

1. Každý kapitán lode a prvý palubný dôstojník na námornej lodi s hrubou tonážou 3 000 BRT alebo viac musí mať osvedčenie o spôsobilosti.
2. Každý kandidát na vydanie osvedčenia:
  - 2.1. musí spĺňať požiadavky na vydanie osvedčenia ako dôstojník zodpovedný za navigačnú hliadku na lodiach s hrubou tonážou 500 BRT alebo viac a absolvovať schválenú námornú službu v tejto funkcii v dĺžke:
    - 2.1.1. minimálne 12 mesiacov v prípade osvedčenia ako prvého palubného dôstojníka a
    - 2.1.2. minimálne 36 mesiacov v prípade osvedčenia ako kapitána lode; toto obdobie však môže byť skrátené na nie menej ako 24 mesiacov, ak minimálne počas 12 mesiacov tejto námornej služby slúžil ako prvý palubný dôstojník; a
  - 2.2. má ukončené schválené vzdelanie a prípravu a spĺňa normy spôsobilosti podľa oddielu A-II/2 kódexu STCW pre kapitánov lodí a prvých palubných dôstojníkov na lodiach s hrubou tonážou 3 000 BRT alebo viac.

Kapitán lode a prvý palubný dôstojník na lodiach s hrubou tonážou od 500 do 3 000 BRT

3. Každý kapitán lode a prvý palubný dôstojník na námornej lodi s hrubou tonážou od 500 do 3 000 BRT musí mať osvedčenie o spôsobilosti.
4. Každý kandidát na vydanie osvedčenia:
  - 4.1. ako prvého palubného dôstojníka musí spĺňať požiadavky na dôstojníka zodpovedného za navigačnú hliadku na lodiach s hrubou tonážou 500 BRT alebo viac;
  - 4.2. ako kapitána lode musí spĺňať požiadavky na dôstojníka zodpovedného za navigačnú hliadku na lodiach s hrubou tonážou 500 BRT alebo viac a absolvovať v tejto funkcii schválenú námornú službu v dĺžke minimálne 36 mesiacov; toto obdobie však môže byť skrátené na nie menej ako 24 mesiacov, ak minimálne počas 12 mesiacov tejto námornej služby slúžil ako prvý palubný dôstojník a
  - 4.3. musí absolvovať schválenú prípravu a spĺňa normy spôsobilosti podľa oddielu A-II/2 kódexu STCW pre kapitánov lodí a prvých palubných dôstojníkov na lodiach s hrubou tonážou od 500 do 3 000 BRT.

*Predpis II/3*

**Minimálne záväzné požiadavky na osvedčenie dôstojníkov zodpovedných za navigačnú hliadku a kapitánov lodí na lodiach s hrubou tonážou do 500 BRT**

Lode nepoužívané pri pobrežných plavbách

1. Každý dôstojník zodpovedný za navigačnú hliadku slúžiaci na námornej lodi s hrubou tonážou do 500 BRT, ktorá sa nepoužíva pri pobrežných plavbách, musí mať osvedčenie o spôsobilosti pre lode s hrubou tonážou 500 BRT alebo viac.

2. Každý kapitán lode slúžiaci na námornej lodi s hrubou tonážou do 500 BRT, ktorá sa nepoužíva pri pobrežných plavbách, musí mať osvedčenie o spôsobilosti na vykonávanie služby kapitána lode na lodiach s hrubou tonážou od 500 do 3 000 BRT.

#### Lode používané pri pobrežných plavbách

##### Dôstojník zodpovedný za navigačnú hliadku

3. Každý dôstojník zodpovedný za navigačnú hliadku na námorných lodiach s hrubou tonážou do 500 BRT používaných pri pobrežných plavbách musí mať osvedčenie o spôsobilosti.
4. Každý kandidát na vydanie osvedčenia ako dôstojníka zodpovedného za navigačnú hliadku na námorných lodiach s hrubou tonážou do 500 BRT používaných pri pobrežných plavbách:
  - 4.1. musí mať vek najmenej 18 rokov;
  - 4.2. absolvoval:
    - 4.2.1. osobitnú prípravu vrátane zodpovedajúceho obdobia vhodnej námornej služby podľa požiadaviek členského štátu, alebo
    - 4.2.2. schválenú námornú službu v palubnej posádke v dĺžke minimálne 36 mesiacov;
  - 4.3. spĺňa príslušné uplatniteľné požiadavky predpisov v kapitole IV na vykonávanie určených rádiokomunikačných služieb v súlade s rádiokomunikačnými predpismi;
  - 4.4. ukončil schválené vzdelanie a prípravu a spĺňa normu spôsobilosti uvedenú v oddiele A-II/3 kódexu STCW pre dôstojníkov zodpovedných za navigačnú hliadku na lodiach s hrubou tonážou do 500 BRT používaných pri pobrežných plavbách a
  - 4.5. spĺňa normu spôsobilosti uvedenú v oddiele A-VI/1 ods. 2, oddiele A-VI/2 ods. 1 až 4, oddiele A-VI/3 ods. 1 až 4 a oddiele A-VI/4 ods. 1 až 3 kódexu STCW.

##### Kapitán lode

5. Každý kapitán lode slúžiaci na námornej lodi s hrubou tonážou do 500 BRT používanej pri pobrežných plavbách musí mať osvedčenie o spôsobilosti.
6. Každý kandidát na vydanie osvedčenia ako kapitána lode na námorných lodiach s hrubou tonážou do 500 BRT používaných pri pobrežných plavbách:
  - 6.1. musí mať vek najmenej 20 rokov;
  - 6.2. absolvoval schválenú námornú službu v dĺžke minimálne 12 mesiacov ako dôstojník zodpovedný za navigačnú hliadku;
  - 6.3. ukončil schválené vzdelanie a prípravu a spĺňa normu spôsobilosti uvedenú v oddiele A-II/3 kódexu STCW pre kapitánov lodí s hrubou tonážou do 500 BRT používaných pri pobrežných plavbách a
  - 6.4. spĺňa normu spôsobilosti uvedenú v oddiele A-VI/1 ods. 2, oddiele A-VI/2 ods. 1 až 4, oddiele A-VI/3 ods. 1 až 4 a oddiele A-VI/4 ods. 1 až 3 kódexu STCW.

##### Výnimky

7. Ak úrady považujú vzhľadom na veľkosť lode a podmienky jej plavby úplné uplatňovanie požiadaviek tohto predpisu a oddielu A-II/3 kódexu STCW za neodôvodnené alebo nepraktické, môžu v príslušnej miere kapitánovi lode a dôstojníkovi zodpovednému za navigačnú hliadku na takejto lodi alebo triede lodí udeliť výnimku z niektorých požiadaviek berúc do úvahy bezpečnosť všetkých lodí, ktoré sa môžu nachádzať v tých istých vodách.

#### Predpis II/4

##### Minimálne záväzné požiadavky na osvedčenie členov posádky tvoriacich súčasť navigačnej hliadky

1. Každý člen posádky, ktorý je súčasťou navigačnej hliadky na námornej lodi s hrubou tonážou 500 BRT alebo viac a ktorý nie je v príprave alebo ktorého povinnosti počas hliadky nemajú povahu nequalifikovanej činnosti, musí byť na vykonávanie týchto služieb riadne osvedčený.

2. Každý kandidát na vydanie osvedčenia:
  - 2.1. musí mať vek najmenej 16 rokov;
  - 2.2. absolvoval:
    - 2.2.1. schválenú námornú službu vrátane minimálne šesťmesačnej prípravy a praxe alebo
    - 2.2.2. osobitnú prípravu, a to buď na suchu, alebo na palube lode, vrátane schválenej doby námornej služby, ktorá nie je kratšia ako dva mesiace a
  - 2.3. spĺňa normu spôsobilosti uvedenú v oddiele A-II/4 kódexu STCW.
3. Námorná služba, príprava a prax požadovaná bodmi 2.2.1 a 2.2.2 je spojená s funkciami navigačných hliadok a zahŕňa vykonávanie služieb pod priamym dozorom kapitána lode, dôstojníka zodpovedného za navigačnú hliadku alebo kvalifikovaného člena posádky.

*Predpis II/5*

**Minimálne záväzné požiadavky na osvedčenie členov posádky ako spôsobilý palubný námorník**

1. Každý spôsobilý palubný námorník slúžiaci na námornej lodi s hrubou tonážou 500 BRT alebo viac musí mať riadne osvedčenie.
2. Každý kandidát na vydanie osvedčenia:
  - 2.1. musí mať vek najmenej 18 rokov;
  - 2.2. spĺňa požiadavky na osvedčenie ako člen posádky tvoriaci súčasť navigačnej hliadky;
  - 2.3. má kvalifikáciu, ktorá mu umožňuje slúžiť ako člen posádky tvoriaci súčasť navigačnej hliadky, a absolvoval schválenú námornú službu v palubnej posádke v dĺžke:
    - 2.3.1. najmenej 18 mesiacov, alebo
    - 2.3.2. najmenej 12 mesiacov a absolvoval schválenú prípravu a
  - 2.4. spĺňa normu spôsobilosti uvedenú v oddiele A-II/5 kódexu STCW.
3. Každý členský štát porovná normy spôsobilosti, ktoré vyžadoval od spôsobilých námorníkov, vzťahujúce sa na osvedčenia vydané pred 1. januárom 2012 s normami uvedenými pre osvedčenie v oddiele A-II/5 kódexu STCW a rozhodne o tom, či je potrebné, aby si tieto osoby doplnili svoju kvalifikáciu.
4. Členský štát, ktorý je tiež účastníkom dohovoru Medzinárodnej organizácie práce o osvedčovaní spôsobilých námorníkov z roku 1946 (č. 74), môže do 1. januára 2017 naďalej obnovovať a potvrdzovať platnosť osvedčení a potvrdení v súlade s ustanoveniami uvedeného dohovoru.
5. Členský štát môže považovať požiadavky tohto predpisu za splnené v prípade námorníkov, ktorí slúžili v palubnej posádke v príslušnej funkcii počas minimálne 12 mesiacov za posledných 60 mesiacov pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice.

KAPITOLA III

**STROJNÁ POSÁDKA**

*Predpis III/1*

**Minimálne záväzné požiadavky na osvedčenie dôstojníkov zodpovedných za strojný dozor v strojovniach s posádkou alebo určených strojných dôstojníkov v službe v strojovniach pravidelne bez posádky**

1. Každý dôstojník zodpovedný za strojný dozor v strojovni s posádkou alebo určený strojný dôstojník v službe v strojovni pravidelne bez posádky na námornej lodi poháňanej hlavným pohonom s výkonom 750 kW alebo viac musí mať osvedčenie o spôsobilosti.

2. Každý kandidát na vydanie osvedčenia:

- 2.1. musí mať vek aspoň 18 rokov;
- 2.2. absolvoval kombinovanú prípravu v oblasti dielenských zručností a schválenú námornú službu v dĺžke minimálne 12 mesiacov ako súčasť schváleného programu prípravy, ktorý zahŕňa prípravu na palube, ktorá je v súlade s požiadavkami oddielu A-III/1 kódexu STCW a je zaznamenaná v schválenej knihe záznamov o príprave, alebo inak absolvovanú kombinovanú prípravu v oblasti dielenských zručností a schválenú námornú službu v dĺžke minimálne 36 mesiacov, z ktorých je najmenej 30 mesiacov námorná služba v strojovni;
- 2.3. počas povinnej námornej služby vykonával hliadkovanie v strojovni pod dozorom prvého strojného dôstojníka alebo kvalifikovaného strojného dôstojníka počas minimálne šiestich mesiacov;
- 2.4. ukončil schválené vzdelanie a prípravu a spĺňa normy spôsobilosti podľa oddielu A-III/1 kódexu STCW a
- 2.5. spĺňa normy spôsobilosti uvedené v oddiele A-VI/1 ods. 2, oddiele A-VI/2 ods. 1 až 4, oddiele A-VI/3 ods. 1 až 4 a oddiele A-VI/4 ods. 1 až 3 kódexu STCW.

*Predpis III/2*

**Minimálne záväzné požiadavky na osvedčenie prvých strojných dôstojníkov a druhých strojných dôstojníkov na lodiach poháňaných hlavným pohonom s výkonom 3 000 kW alebo viac**

1. Každý prvý strojný dôstojník a druhý strojný dôstojník na námornej lodi poháňanej hlavným pohonom s výkonom 3 000 kW alebo viac musí mať osvedčenie o spôsobilosti.

2. Každý kandidát na vydanie osvedčenia:

- 2.1. spĺňa požiadavky na osvedčenie ako dôstojník zodpovedný za strojný dozor na námorných lodiach poháňaných hlavným pohonom s výkonom 750 kW alebo viac a absolvoval schválenú námornú službu v tejto funkcii:
  - 2.1.1. v prípade osvedčenia ako druhého strojného dôstojníka v dĺžke minimálne 12 mesiacov vo funkcii kvalifikovaného strojného dôstojníka a
  - 2.1.2. v prípade osvedčenia ako prvého strojného dôstojníka v dĺžke minimálne 36 mesiacov; toto obdobie sa však môže skrátiť na nie menej ako 24 mesiacov, ak počas minimálne 12 mesiacov tejto námornej služby slúžil ako druhý strojný dôstojník a
- 2.2. ukončil schválené vzdelanie a absolvoval prípravu a spĺňa normy spôsobilosti podľa oddielu A-III/2 kódexu STCW.

*Predpis III/3*

**Minimálne záväzné požiadavky na osvedčenie prvých strojných dôstojníkov a druhých strojných dôstojníkov na lodiach poháňaných hlavným pohonom s výkonom od 750 do 3 000 kW**

1. Každý prvý strojný dôstojník a druhý strojný dôstojník na námornej lodi poháňanej hlavným pohonom s výkonom od 750 do 3 000 kW musí mať osvedčenie o spôsobilosti.

2. Každý kandidát na vydanie osvedčenia:

- 2.1. musí spĺňať požiadavky na osvedčenie ako dôstojníka zodpovedného za strojný dozor a:
  - 2.1.1. v prípade osvedčenia ako druhého strojného dôstojníka absolvoval minimálne 12 mesiacov schválenej námornej služby ako strojný dôstojník – asistent alebo ako strojný dôstojník a
  - 2.1.2. v prípade osvedčenia ako prvého strojného dôstojníka absolvoval minimálne 24 mesiacov schválenej námornej služby, z ktorej minimálne 12 mesiacov predstavovala služba s kvalifikáciou vyžadovanou pre výkon funkcie druhého strojného dôstojníka a
- 2.2. ukončil schválené vzdelanie a prípravu a spĺňa normy spôsobilosti podľa oddielu A-III/3 kódexu STCW.



3. Každý strojný dôstojník, ktorý je kvalifikovaný slúžiť na lodiach poháňaných hlavným pohonom s výkonom 3 000 kW alebo viac ako druhý strojný dôstojník, môže na lodiach poháňaných hlavným pohonom s výkonom do 3 000 kW slúžiť ako prvý strojný dôstojník za predpokladu, že osvedčenie bolo na tento účel potvrdené.

*Predpis III/4*

**Minimálne záväzné požiadavky na osvedčenie členov posádky, ktorí sú súčasťou dozoru v strojovniach s posádkou alebo ktorí vykonávajú službu v strojovni pravidelne bez posádky**

1. Každý člen posádky, ktorý je súčasťou dozoru v strojovni alebo ktorý je určený na vykonávanie služby v strojovni pravidelne bez posádky na námorných lodiach poháňaných hlavným pohonom s výkonom 750 kW alebo viac, okrem členov posádky, ktorí sú v príprave, a členov posádky, ktorých povinnosti majú povahu nekvalifikovanej činnosti, musí mať na vykonávanie týchto služieb riadne osvedčenie.
2. Každý kandidát na vydanie osvedčenia:
  - 2.1. musí dosiahnuť vek najmenej 16 rokov;
  - 2.2. absolvoval:
    - 2.2.1. schválenú námornú službu vrátane minimálne šesťmesačnej prípravy a praxe alebo
    - 2.2.2. osobitnú prípravu, a to buď na suchu alebo na palube lode, vrátane schválenej doby námornej služby, ktorá nie je kratšia ako dva mesiace a
  - 2.3. spĺňa normy spôsobilosti podľa oddielu A-III/4 kódexu STCW.
3. Námorná služba, príprava a prax požadovaná bodmi 2.2.1 a 2.2.2 je spojená s funkciami dozoru v strojovni a zahŕňa vykonávanie povinností pod priamym dozorom kvalifikovaného strojného dôstojníka alebo kvalifikovaného člena posádky.

*Predpis III/5*

**Minimálne záväzné požiadavky na osvedčenie členov posádky ako spôsobilý strojný námorník v strojovni s posádkou alebo určený na výkon služby v strojovni pravidelne bez posádky**

1. Každý spôsobilý strojný námorník slúžiaci na námornej lodi s hlavným pohonom s výkonom 750 kW alebo viac musí mať príslušné osvedčenie.
2. Každý kandidát na vydanie osvedčenia:
  - 2.1. musí mať vek najmenej 18 rokov;
  - 2.2. spĺňa požiadavky na osvedčenie ako člen posádky, ktorý je súčasťou dozoru v strojovni s posádkou, alebo ktorí sú určený na vykonávanie služby v strojovni pravidelne bez posádky;
  - 2.3. má kvalifikáciu, ktorá mu umožňuje slúžiť ako člen posádky tvoriaci súčasť strojného dozoru, a absolvoval schválenú námornú službu v strojnej posádke v dĺžke:
    - 2.3.1. najmenej 12 mesiacov alebo
    - 2.3.2. najmenej 6 mesiacov a absolvoval schválenú prípravu a
  - 2.4. spĺňa normu spôsobilosti uvedenú v oddiele A-III/5 kódexu STCW.
3. Každý členský štát porovná normy spôsobilosti, ktoré vyžadoval od členov posádky v strojovej posádke, vzťahujúce sa na osvedčenia vydané pred 1. januárom 2012 s normami stanovenými pre osvedčenie v oddiele A-III/5 kódexu STCW a rozhodne o tom, či je potrebné, aby si tieto osoby doplnili svoju kvalifikáciu.
4. Členský štát môže považovať požiadavky tohto predpisu za splnené v prípade námorníkov, ktorí slúžili v príslušnej funkcii v strojovej posádke počas minimálne 12 mesiacov za posledných 60 mesiacov pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice.

*Predpis III/6***Minimálne záväzné požiadavky na osvedčenie elektrotechnického dôstojníka**

1. Každý elektrotechnický dôstojník slúžiaci na námornej lodi poháňanej hlavným pohonom s výkonom 750 kW alebo viac musí mať osvedčenie o spôsobilosti.
2. Každý kandidát na vydanie osvedčenia:
  - 2.1. musí mať vek najmenej 18 rokov;
  - 2.2. absolvoval kombinovanú prípravu v oblasti dielenských zručností a schválenú námornú službu v dĺžke minimálne 12 mesiacov, z ktorých 6 mesiacov je námorná služba ako súčasť schváleného programu prípravy, ktorý spĺňa požiadavky oddielu A-III/6 kódexu STCW a je zaznamenaný v schválenej knihe záznamov o príprave, alebo inak absolvoval kombinovanú prípravu v oblasti dielenských zručností a schválenú námornú službu v dĺžke minimálne 36 mesiacov, z ktorých najmenej 30 mesiacov je námorná služba v strojovej posádke;
  - 2.3. ukončil schválené vzdelanie a prípravu a spĺňa normy spôsobilosti podľa oddielu A-III/6 kódexu STCW a
  - 2.4. spĺňa normy spôsobilosti uvedené v oddiele A-VI/1 ods. 2, oddiele A-VI/2 ods. 1 až 4, oddiele A-VI/3 ods. 1 až 4 a oddiele A-VI/4 ods. 1 až 3 kódexu STCW.
3. Každý členský štát porovná normy spôsobilosti, ktoré vyžadoval od elektrotechnických dôstojníkov, vzťahujúce sa na osvedčenia vydané pred 1. januárom 2012 s normami stanovenými pre osvedčenie v oddiele A-III/6 kódexu STCW a rozhodne o tom, či je potrebné, aby si tieto osoby doplnili svoju kvalifikáciu.
4. Členský štát môže považovať požiadavky tohto predpisu za splnené v prípade námorníkov, ktorí slúžili v príslušnej funkcii na palube lode počas minimálne 12 mesiacov za posledných 60 mesiacov pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice a spĺňajú normu spôsobilosti podľa oddielu A-III/6 kódexu STCW.
5. Bez ohľadu na vyššie uvedené požiadavky odsekov 1 až 4 členský štát môže považovať riadne kvalifikovanú osobu za osobu, ktorá je schopná vykonávať určité funkcie podľa oddielu A-III/6.

*Predpis III/7***Minimálne záväzné požiadavky na osvedčenie elektrotechnického člena posádky**

1. Každý elektrotechnický člen posádky slúžiaci na námornej lodi poháňanej hlavným pohonom s výkonom 750 kW alebo viac musí mať príslušné osvedčenie.
2. Každý kandidát na vydanie osvedčenia:
  - 2.1. musí mať vek najmenej 18 rokov;
  - 2.2. absolvoval schválenú námornú službu vrátane minimálne dvanásťmesačnej prípravy a praxe, alebo
  - 2.3. absolvoval schválenú prípravu vrátane schválenej doby námornej služby, ktorá nie je kratšia ako 6 mesiacov, alebo
  - 2.4. má kvalifikáciu spĺňajúcu podmienky technickej spôsobilosti podľa tabuľky A-III/7 kódexu STCW a absolvoval schválenú námornú službu, ktorá nie je kratšia ako 3 mesiace a
  - 2.5. spĺňa normu spôsobilosti uvedenú v oddiele A-III/7 kódexu STCW.
3. Každý členský štát porovná normy spôsobilosti, ktoré vyžadoval od elektrotechnických členov posádky, vzťahujúce sa na osvedčenia vydané pred 1. januárom 2012 s normami stanovenými pre osvedčenie v oddiele A-III/7 kódexu STCW a rozhodne o tom, či je potrebné, aby si tieto osoby doplnili svoju kvalifikáciu.
4. Členský štát môže považovať požiadavky tohto predpisu za splnené v prípade námorníkov, ktorí slúžili v príslušnej funkcii na palube lode počas minimálne 12 mesiacov za posledných 60 mesiacov pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice a spĺňajú normu spôsobilosti podľa oddielu A-III/7 kódexu STCW.

5. Bez ohľadu na vyššie uvedené požiadavky odsekov 1 až 4 členský štát môže považovať riadne kvalifikovanú osobu za osobu, ktorá je schopná vykonávať určité funkcie podľa oddielu A-III/7.

#### KAPITOLA IV

### RÁDIOKOMUNIKÁCIA A RADISTI

#### *Vysvetľujúca poznámka*

Záväzné ustanovenia týkajúce sa rádiokomunikačných hliadok sú uvedené v rádiokomunikačných predpisoch a v dohovore SOLAS 74 v znení zmien a doplnení. Ustanovenia pre údržbu rádiokomunikácie sú uvedené v dohovore SOLAS 74 v znení zmien a doplnení a v usmerneniach prijatých Medzinárodnou námornou organizáciou.

#### *Predpis IV/1*

#### **Uplatňovanie**

1. Ustanovenia tejto kapitoly s výnimkou toho, čo je stanovené v odseku 2, sa uplatňujú na radistov na lodiach, ktoré sú zapojené v celosvetovom námornom núdzovom a bezpečnostnom systéme (GMDSS) v zmysle dohovoru SOLAS 74 v znení zmien a doplnení.
2. Radisti na lodiach, od ktorých sa nežiada, aby plnili ustanovenia GMDSS v kapitole IV dohovoru SOLAS 74, nemusia plniť ustanovenia tejto kapitoly. Napriek tomu sa od radistov na týchto lodiach vyžaduje, aby plnili rádiokomunikačné predpisy. Členské štáty zabezpečia, že v zmysle rádiokomunikačných predpisov sa týmto radistom vydajú alebo uznajú príslušné osvedčenia.

#### *Predpis IV/2*

#### **Minimálne záväzné požiadavky na osvedčenie spôsobilosti radistov GMDSS**

1. Každá osoba zodpovedná za rádiokomunikačné služby na lodi, ktorá sa podieľa na GMDSS, alebo každá osoba vykonávajúca takéto služby musí mať príslušné osvedčenie týkajúce sa GMDSS, vydané alebo uznané členským štátom podľa ustanovení rádiokomunikačných predpisov.
2. Okrem toho každý kandidát na vydanie osvedčenia o spôsobilosti podľa tohto predpisu pre službu na lodi, ktorá podľa dohovoru SOLAS 74 v znení zmien a doplnení musí byť vybavená rádiokomunikačným zariadením:
  - 2.1. musí mať vek najmenej 18 rokov a
  - 2.2. absolvoval schválené vzdelanie a prípravu a spĺňa normu spôsobilosti podľa oddielu A-IV/2 kódexu STCW.

#### KAPITOLA V

### OSOBITNÉ POŽIADAVKY NA PRÍPRAVU PERSONÁLU NA URČITÝCH TYPOCH LODÍ

#### *Predpis V/1-1*

#### **Minimálne záväzné požiadavky na prípravu a kvalifikáciu kapitánov lodí, dôstojníkov a členov posádky ropných a chemických tankerov**

1. Dôstojníci a členovia posádky, ktorým sú pridelené osobitné povinnosti a zodpovednosti týkajúce sa nákladu alebo zariadenia na skladovanie a manipuláciu s nákladom na ropných alebo chemických tankeroch, musia mať osvedčenie o absolvovaní základnej prípravy na operácie súvisiace s nákladom ropných a chemických tankerov.
2. Každý kandidát na vydanie osvedčenia o absolvovaní základnej prípravy na operácie súvisiace s nákladom ropných a chemických tankerov absolvoval základnú prípravu v súlade s ustanoveniami oddielu A-VI/1 kódexu STCW a:
  - 2.1. najmenej trojmesačnú schválenú námornú službu na ropných alebo chemických tankeroch a spĺňa normu spôsobilosti uvedenú v oddiele A-V/1-1 ods. 1 kódexu STCW, alebo
  - 2.2. schválenú základnú prípravu na operácie súvisiace s nákladom ropných a chemických tankerov a spĺňa normu spôsobilosti uvedenú v oddiele A-V/1-1 ods. 1 kódexu STCW.
3. Kapitáni lodí, prví strojní dôstojníci, prví palubní dôstojníci, druhí strojní dôstojníci a všetky osoby s priamou zodpovednosťou za nakladku, vykládku, starostlivosť počas prepravy, manipuláciu s nákladom, čistenie nádrží či iné operácie súvisiace s nákladom ropných tankerov musí mať osvedčenie o vyššej odbornej príprave na operácie súvisiace s nákladom ropných tankerov.

4. Každý kandidát na vydanie osvedčenia o vyššej odbornej príprave na operácie súvisiace s nákladom ropných tankerov:
- 4.1. musí spĺňať požiadavky na osvedčenie o základnej príprave na operácie súvisiace s nákladom ropných a chemických tankerov a
  - 4.2. okrem kvalifikácie na osvedčenie o základnej príprave na operácie súvisiace s nákladom ropných a chemických tankerov:
    - 4.2.1. absolvoval najmenej trojmesačnú schválenú námornú službu na ropných tankeroch, alebo
    - 4.2.2. absolvoval najmenej mesačnú schválenú prípravu na palube chemických tankerov vo funkcii pomocnej sily, ktorá zahŕňa najmenej tri operácie naložky a tri operácie vyložky a je zaznamenaná v schválenej knihe záznamov o príprave, so zreteľom na usmernenia oddielu B-V/1 kódexu STCW a
  - 4.3. absolvoval schválenú vyššiu odbornú prípravu na operácie súvisiace s nákladom ropných tankerov a spĺňa normu spôsobilosti uvedenú v oddiele A-V/1-1 ods. 2 kódexu STCW.
5. Kapitáni lodí, prví strojní dôstojníci, prví palubní dôstojníci, druhí strojní dôstojníci a všetky osoby s priamou zodpovednosťou za naložku, vyložku, starostlivosť počas prepravy, manipuláciu s nákladom, čistenie nádrží či iné operácie súvisiace s nákladom chemických tankerov musia mať osvedčenie o vyššej odbornej príprave na operácie súvisiace s nákladom chemických tankerov.
6. Každý kandidát na vydanie osvedčenia o vyššej odbornej príprave na operácie súvisiace s nákladom chemických tankerov:
- 6.1. musí spĺňať požiadavky na osvedčenie o základnej príprave na operácie súvisiace s nákladom ropných a chemických tankerov a
  - 6.2. okrem kvalifikácie na osvedčenie o základnej príprave na operácie súvisiace s nákladom ropných a chemických tankerov:
    - 6.2.1. absolvoval najmenej trojmesačnú schválenú námornú službu na chemických tankeroch, alebo
    - 6.2.2. absolvoval najmenej mesačnú schválenú prípravu na palube chemických tankerov vo funkcii pomocnej sily, ktorá zahŕňa najmenej tri operácie naložky a tri operácie vyložky a je zaznamenaná v schválenej knihe záznamov o príprave, so zreteľom na usmernenia oddielu B-V/1 kódexu STCW a
  - 6.3. absolvoval schválenú vyššiu odbornú prípravu na operácie súvisiace s nákladom chemických tankerov a spĺňa normu spôsobilosti uvedenú v oddiele A-V/1-1 ods. 3 kódexu STCW.
7. Členské štáty zabezpečia, aby sa osvedčenie o spôsobilosti vydalo námorníkom, ktorí majú kvalifikáciu v súlade s odsekom 2, 4 alebo 6, alebo aby existujúce osvedčenie o spôsobilosti alebo osvedčenie o odbornej spôsobilosti bolo riadne potvrdené.

*Predpis V/1-2*

**Minimálne záväzné požiadavky na prípravu a kvalifikáciu kapitánov lodí, dôstojníkov a členov posádky tankerov na prepravu skvapalnených plynov**

1. Dôstojníci a členovia posádky, ktorým boli pridelené osobitné povinnosti a zodpovednosti týkajúce sa nákladu alebo zariadenia na skladovanie a manipuláciu s nákladom na tankeroch na prepravu skvapalnených plynov musia mať osvedčenie o základnej príprave na operácie súvisiace s nákladom tankerov na prepravu skvapalnených plynov.
2. Každý kandidát na vydanie osvedčenia o základnej príprave na operácie súvisiace s nákladom tankerov na prepravu skvapalnených plynov absolvoval základnú prípravu v súlade s ustanoveniami oddielu A-VI/1 kódexu STCW a:
  - 2.1. najmenej trojmesačnú schválenú námornú službu na tankeroch na prepravu skvapalnených plynov a spĺňa normu spôsobilosti uvedenú v oddiele A-V/1-2 ods. 1 kódexu STCW, alebo
  - 2.2. schválenú základnú prípravu na operácie súvisiace s nákladom tankerov na prepravu skvapalnených plynov a spĺňa normu spôsobilosti uvedenú v oddiele A-V/1-2 ods. 1 kódexu STCW.

3. Kapitáni lodí, prví strojní dôstojníci, prví palubní dôstojníci, druhí strojní dôstojníci a všetky osoby s priamou zodpovednosťou za nakládku, vykládku, starostlivosť počas prepravy, manipuláciu s nákladom, čistenie nádrží či iné operácie súvisiace s nákladom tankerov na prepravu skvapalnených plynov musia mať osvedčenie o vyššej odbornej príprave na operácie súvisiace s nákladom tankerov na prepravu skvapalnených plynov.
4. Každý kandidát na osvedčenie o vyššej odbornej príprave na operácie súvisiace s nákladom tankerov na prepravu skvapalnených plynov:
  - 4.1. musí spĺňať požiadavky na osvedčenie o základnej príprave na operácie súvisiace s nákladom tankerov na prepravu skvapalnených plynov a
  - 4.2. okrem kvalifikácie na osvedčenie o základnej príprave na operácie súvisiace s nákladom tankerov na prepravu skvapalnených plynov:
    - 4.2.1. absolvoval najmenej trojmesačnú schválenú námornú službu na tankeroch na prepravu skvapalnených plynov, alebo
    - 4.2.2. absolvoval najmenej mesačnú schválenú odbornú prípravu na palube tankerov na prepravu skvapalnených plynov vo funkcii pomocnej sily, ktorá zahŕňa najmenej tri operácie nakládky a tri operácie vykládky a je zaznamenaná v schválenej knihe záznamov o príprave, so zreteľom na usmernenia oddielu B-V/1 kódexu STCW a
  - 4.3. absolvoval schválenú vyššiu odbornú prípravu na operácie súvisiace s nákladom tankerov na prepravu skvapalnených plynov a spĺňa normu spôsobilosti uvedenú v oddiele A-V/1-2 ods. 2 kódexu STCW.
5. Členské štáty zabezpečia, aby sa osvedčenie o odbornej spôsobilosti vydalo námorníkom, ktorí majú kvalifikáciu v súlade s odsekom 2 alebo 4, alebo aby existujúce osvedčenie o spôsobilosti alebo osvedčenie o odbornej spôsobilosti bolo riadne potvrdené.

*Predpis V/2*

**Mínimálne záväzné požiadavky na prípravu a kvalifikáciu kapitánov lodí, dôstojníkov, členov posádky a iný personál osobných lodí**

1. Tento predpis sa uplatňuje na kapitánov lodí, dôstojníkov, členov posádky a iný personál slúžiaci na palubách osobných lodí používaných na medzinárodné plavby. Členské štáty určujú, či sa tieto požiadavky budú vzťahovať na personál slúžiaci na osobných lodiach vnútroštátnej dopravy.
2. Pred pridelením povinností na palubách osobných lodí musia námorníci absolvovať prípravu požadovanú odsekmi 4 až 7 v súlade s ich funkciou, povinnosťami a zodpovednosťami.
3. Námorníci, ktorí sú povinní absolvovať prípravu v súlade s odsekmi 4, 6 a 7, absolvujú v intervaloch nepresahujúcich päť rokov príslušnú opakovaciu prípravu alebo predložia dôkazy, že počas predchádzajúcich piatich rokov splnili normu spôsobilosti.
4. Kapitáni lodí, dôstojníci a iný personál uvedený v zhromažďovacích zoznamoch na pomoc pasažierom v núdzových situáciách na palube osobných lodí musia absolvovať prípravu zvládania davu v zmysle oddielu A-V/2 ods. 1 kódexu STCW.
5. Personál, ktorý poskytuje priame služby cestujúcim v osobných priestoroch na palube osobných lodí, musia absolvovať prípravu v oblasti bezpečnosti v zmysle oddielu A-V/2 ods. 2 kódexu STCW.
6. Kapitáni lodí, prví strojní dôstojníci, prví palubní dôstojníci, druhí strojní dôstojníci a každá iná osoba uvedená na zhromažďovacích zoznamoch a zodpovedná za bezpečnosť cestujúcich na palubách osobných lodí v núdzových situáciách musí absolvovať schválenú prípravu v oblasti krízového riadenia a správania sa ľudí v zmysle oddielu A-V/2 ods. 3 kódexu STCW.
7. Kapitáni lodí, prví palubní dôstojníci, prví strojní dôstojníci, druhí strojní dôstojníci a každá osoba s pridelenou priamou zodpovednosťou za nalodenie a vylodenie pasažierov, naloženie, vyloženie alebo zabezpečenie nákladu, alebo za uzatvorenie otvárateľných častí trupu na palubách osobných lodí ro-ro musí absolvovať schválenú prípravu v oblasti bezpečnosti pasažierov, bezpečnosti nákladu a tesnosti trupu lode v zmysle oddielu A-V/2 ods. 4 kódexu STCW.
8. Členské štáty zabezpečia, aby sa každej osobe, ktorá získava kvalifikáciu podľa ustanovení tohto predpisu, vydal listinný dôkaz o príprave, ktorú táto osoba absolvovala.

## KAPITOLA VI

**FUNKCIE PRE NÚDZOVÉ SITUÁCIE, BEZPEČNOSŤ PRÁCE, ZABEZPEČENIE, ZDRAVOTNÚ STAROSTLIVOSŤ A PREŽITIE***Predpis VI/1***Minimálne záväzné požiadavky na oboznámenie sa s bezpečnosťou, základnú prípravu a inštruktáž všetkých námorníkov**

1. Námorníci absolvujú oboznamovaciu a základnú prípravu alebo inštruktáž v súlade s oddielom A-VI/1 kódexu STCW a spĺňa príslušnú normu spôsobilosti v ňom stanovenú.
2. Ak základná príprava nie je súčasťou kvalifikácie na vydanie osvedčenia, vydá sa osvedčenie o odbornej spôsobilosti, na ktorom je uvedené, že držiteľ sa zúčastnil na kurze základnej prípravy.

*Predpis VI/2***Minimálne záväzné požiadavky na vydanie osvedčenia o odbornej spôsobilosti pre plavidlá na prežitie, záchranné člny a rýchle záchranné člny**

1. Každý kandidát na vydanie osvedčenia o odbornej spôsobilosti pre plavidlá na prežitie a záchranné člny okrem rýchlych záchranných člnov:
  - 1.1. musí mať vek najmenej 18 rokov;
  - 1.2. absolvoval schválenú námornú službu v dĺžke minimálne 12 mesiacov alebo navštevoval schválený kurz prípravy a absolvoval schválenú námornú službu v dĺžke minimálne 6 mesiacov a
  - 1.3. spĺňa normu spôsobilosti na osvedčenie o odbornej spôsobilosti pre plavidlá na prežitie a záchranné člny podľa oddielu A-VI/2 ods. 1 až 4 kódexu STCW.
2. Každý kandidát na vydanie osvedčenia o odbornej spôsobilosti pre rýchle záchranné člny:
  - 2.1. je držiteľom osvedčenia o odbornej spôsobilosti pre plavidlá na prežitie a záchranné člny okrem rýchlych záchranných člnov;
  - 2.2. absolvoval schválený kurz prípravy a
  - 2.3. spĺňa normu spôsobilosti na osvedčenie o odbornej spôsobilosti pre rýchle záchranné člny podľa oddielu A-VI/2 ods. 7 až 10 kódexu STCW.

*Predpis VI/3***Minimálne záväzné požiadavky na vyššiu odbornú prípravu v oblasti boja proti požiaru**

1. Námorníci určení na riadenie protipožiarnych operácií musia úspešne absolvovať vyššiu odbornú prípravu v technikách boja proti požiaru s osobitným dôrazom na organizáciu, taktiku a velenie v súlade s ustanoveniami oddielu A-VI/3 ods. 1 až 4 kódexu STCW a spĺňajú normu spôsobilosti v ňom stanovenú.
2. Ak do kvalifikácie potrebnej na vydanie osvedčenia nie je zahrnutá vyššia odborná príprava v oblasti boja proti požiaru, držiteľovi sa vydá osvedčenie o odbornej spôsobilosti, v ktorom je uvedené, že navštevoval kurz vyššej odbornej prípravy v oblasti boja proti požiaru.

*Predpis VI/4***Minimálne záväzné požiadavky týkajúce sa zdravotnej prvej pomoci a zdravotnej starostlivosti**

1. Námorníci určení na poskytovanie zdravotnej prvej pomoci na palubách lodí musia spĺňať normu spôsobilosti v oblasti zdravotnej prvej pomoci podľa oddielu A-VI/4 ods. 1, 2 a 3 kódexu STCW.
2. Námorníci určení na prevzatie zdravotnej starostlivosti na palubách lodí musia spĺňať normu spôsobilosti v oblasti zdravotnej starostlivosti na palubách lodí podľa oddielu A-VI/4 ods. 4, 5 a 6 kódexu STCW.
3. Ak do kvalifikácie potrebnej na vydanie osvedčenia nie je zahrnutá odborná príprava v oblasti zdravotnej prvej pomoci a zdravotnej starostlivosti, držiteľovi sa vydá osvedčenie o odbornej spôsobilosti, v ktorom je uvedené, že navštevoval kurz prípravy v oblasti zdravotnej prvej pomoci a zdravotnej starostlivosti.

*Predpis VI/5***Minimálne záväzné požiadavky na vydávanie osvedčení o odbornej spôsobilosti bezpečnostným dôstojníkom lode**

1. Každý kandidát na osvedčenie o odbornej spôsobilosti bezpečnostného dôstojníka lode:
  - 1.1. absolvoval schválenú námornú službu v dĺžke minimálne 12 mesiacov alebo náležitú námornú službu a má vedomosti o prevádzke lode a
  - 1.2. spĺňa normu spôsobilosti na osvedčenie o odbornej spôsobilosti bezpečnostného dôstojníka lode podľa oddielu A-VI/5 ods. 1 až 4 kódexu STCW.
2. Členské štáty zabezpečia, aby sa každej osobe, ktorá získa kvalifikáciu podľa ustanovení tohto predpisu, vydalo osvedčenie o odbornej spôsobilosti.

*Predpis VI/6***Minimálne záväzné požiadavky na prípravu a inštruktáž v oblasti bezpečnosti pre všetkých námorníkov**

1. Námorníci absolvujú oboznamovaciu prípravu alebo inštruktáž v oblasti bezpečnosti v súlade s oddielom A-VI/6 ods. 1 až 4 kódexu STCW a musia spĺňať príslušnú normu spôsobilosti v ňom stanovenú.
2. Ak povedomie o bezpečnosti nie je súčasťou kvalifikácie na vydanie osvedčenia, vydá sa osvedčenie o odbornej spôsobilosti, na ktorom je uvedené, že držiteľ sa zúčastnil na kurze prípravy v oblasti povedomia o bezpečnosti.
3. Každý členský štát porovná prípravu alebo inštruktáž v oblasti bezpečnosti, ktorú vyžaduje od námorníkov, ktorí majú alebo vedú zdokumentovať kvalifikáciu pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice, s prípravou alebo inštruktážou uvedenou v oddiele A-VI/6 ods. 4 kódexu STCW a rozhodne o tom, či je potrebné, aby si títo námorníci doplnili svoju kvalifikáciu.

**Námorníci s pridelenými bezpečnostnými povinnosťami**

4. Námorníci s pridelenými bezpečnostnými povinnosťami spĺňajú normu spôsobilosti podľa oddielu A-VI/6 ods. 6 až 8 kódexu STCW.
5. Ak do kvalifikácie potrebnej na vydanie osvedčenia nie je zahrnutá príprava v oblasti pridelených bezpečnostných povinností, vydá sa osvedčenie o odbornej spôsobilosti, v ktorom je uvedené, že držiteľ sa zúčastnil na kurze prípravy v oblasti pridelených bezpečnostných povinností.
6. Každý členský štát porovná normy pre prípravu v oblasti bezpečnosti, ktoré vyžaduje od námorníkov s pridelenými bezpečnostnými povinnosťami, ktorí majú alebo vedú zdokumentovať kvalifikáciu pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice, s normami uvedenými v oddiele A-VI/6 ods. 8 kódexu STCW a rozhodne o tom, či je potrebné, aby si títo námorníci doplnili svoju kvalifikáciu.

## KAPITOLA VII

**ALTERNATÍVNE OSVEDČENIE***Predpis VII/1***Vydávanie alternatívnych osvedčení**

1. Bez ohľadu na požiadavky na osvedčovanie stanovené v kapitolách II a III tejto prílohy sa môžu členské štáty rozhodnúť vydávať alebo schvaľovať vydanie iných osvedčení ako sú osvedčenia uvedené v predpisoch uvedených kapitol, a to za predpokladu, že:
  - 1.1. s nimi súvisiace funkcie a úrovne spôsobilosti, ktoré sa majú uviesť v osvedčeniach a potvrdeniach, sú vybrané z tých, ktoré sú uvedené v oddieloch A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-II/5, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4, A-III/5 a A-IV/2 kódexu STCW a sú s nimi zhodné;
  - 1.2. kandidáti absolvovali schválené vzdelávanie a prípravu a spĺňajú požiadavky na normy spôsobilosti stanovené v príslušných oddieloch kódexu STCW a, ako sa stanovuje v oddiele A-VII/1 uvedeného kódexu, na funkcie a úrovne, ktoré sa majú uviesť v osvedčeniach a potvrdeniach;

- 1.3. kandidáti absolvovali schválenú námornú službu zodpovedajúcu výkonu funkcií a úrovni, ktoré sa majú uviesť v osvedčení. Minimálne trvanie takejto námornej služby sa rovná trvaniu námornej služby stanovenému v kapitolách II a III tejto prílohy. Minimálne trvanie námornej služby však nesmie byť kratšie, ako je stanovené v oddiele A-VII/2 kódexu STCW;
  - 1.4. kandidáti na vydanie osvedčenia, ktorí majú vykonávať funkciu v navigácii na operačnej úrovni, musia spĺňať príslušné uplatniteľné požiadavky predpisov v kapitole IV na vykonávanie určených rádiokomunikačných služieb v súlade s rádiokomunikačnými predpismi;
  - 1.5. osvedčenia sa vydávajú v súlade s požiadavkami článku 5 tejto smernice a ustanoveniami kapitoly VII kódexu STCW.
2. Žiadne osvedčenie podľa tejto kapitoly sa nevydáva, pokiaľ členský štát neoznámí informácie vyžadované dohovorom STCW Komisii.

*Predpis VII/2*

**Osvedčovanie námorníkov**

Každý námorník, ktorý zastáva akúkoľvek funkciu alebo skupinu funkcií stanovenú v tabuľkách A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4 alebo A-II/5 kapitoly II, alebo v tabuľkách A-III/1, A-III/2, A-III/3 alebo A-III/4 alebo A-III/5 kapitoly III, alebo v tabuľke A-IV/2 kapitoly IV kódexu STCW, musí mať osvedčenie o spôsobilosti alebo prípadne osvedčenie o odbornej spôsobilosti.

*Predpis VII/3*

**Zásady, ktorými sa riadi vydávanie alternatívnych osvedčení**

1. Členský štát, ktorý sa rozhodne vydávať alebo schvaľovať vydávanie alternatívnych osvedčení, zabezpečí, aby boli splnené tieto zásady:
  - 1.1. zavádza len taký systém alternatívneho osvedčovania, ktorý zaistí takú úroveň bezpečnosti na mori a má taký preventívny účinok, čo sa týka znečisťovania, ktorý je minimálne na rovnakej úrovni ako v prípade systému stanoveného v ostatných kapitolách a
  - 1.2. akýkoľvek mechanizmus alternatívneho osvedčovania vytvorený podľa tejto kapitoly musí umožňovať zameniteľnosť osvedčení s osvedčeniami vydanými podľa ostatných kapitol.
2. Zásada zameniteľnosti v bode 1 zabezpečuje, aby:
  - 2.1. námorníci s osvedčením podľa mechanizmov v kapitole II a/alebo III a námorníci s osvedčením podľa kapitoly VII boli spôsobilí slúžiť na lodiach, ktoré majú buď tradičnú, alebo inú formu palubnej organizácie a
  - 2.2. námorníci neboli pripravovaní na určitú palubnú organizáciu takým spôsobom, ktorý by ovplyvnil ich schopnosť využívať vlastné zručnosti inde.
3. Pri vydávaní akéhokoľvek osvedčenia podľa ustanovení tejto kapitoly sa prihliada na tieto zásady:
  - 3.1. vydávanie alternatívnych osvedčení sa nepoužíva:
    - 3.1.1. na zníženie počtu členov posádky na palube;
    - 3.1.2. na degradáciu povolania alebo zníženie vzdelanosti a zručnosti námorníkov alebo
    - 3.1.3. na odôvodnenie pridelenia spojených povinností dôstojníkov strojného dozoru a palubnej hliadky držiteľovi jediného osvedčenia počas akejkoľvek hliadky a
  - 3.2. veliaca osoba je označená ako kapitán lode a zavedenie akéhokoľvek mechanizmu alternatívneho osvedčovania negatívne neovplyvňuje právne postavenie a autoritu kapitána lode a ostatných.
4. Zásady obsiahnuté v bodoch 1 a 2 zabezpečujú zachovanie spôsobilosti palubných aj strojných dôstojníkov.“



## PRÍLOHA II

Bod 3 prílohy II sa nahrádza takto:

- „3. Komisia, za pomoci Európskej námornej bezpečnostnej agentúry a prípadnej účasti dotknutého členského štátu, potvrdila na základe posúdenia danej strany, ktoré môže zahŕňať inšpekciu zariadení a postupov, že požiadavky dohovoru STCW týkajúce sa noriem spôsobilosti, odbornej prípravy, osvedčovania a kvality boli v plnej miere splnené.“

---

## PRÍLOHA III

## „PRÍLOHA V

**DRUH INFORMÁCIÍ ZASIELANÝCH KOMISII NA ŠTATISTICKÉ ÚČELY**

1. Ak sa odkazuje na túto prílohu, pre všetky osvedčenia o spôsobilosti alebo potvrdenia potvrdzujúce ich vydanie a všetky potvrdenia potvrdzujúce uznanie osvedčení o spôsobilosti vydaných inými krajinami sa poskytujú tieto informácie uvedené v oddiele A-I/2 ods. 9 kódexu STCW, pričom informácie označené symbolom (\*) sa poskytujú v anonymizovanej podobe podľa článku 25a ods. 3:

Osvedčenia o spôsobilosti (CoC)/potvrdenia potvrdzujúce ich vydanie (EaI):

- dátum narodenia námorníka,
- štátna príslušnosť námorníka,
- pohlavie námorníka,
- číslo potvrdeného CoC (\*),
- číslo EaI (\*),
- funkcia/funkcie,
- dátum vydania alebo dátum posledného predĺženia platnosti dokladu,
- dátum uplynutia platnosti,
- stav osvedčenia,
- obmedzenia.
- jedinečný identifikátor námorníka v prípade, že je dostupný (\*),
- meno námorníka (\*),

Potvrdenia potvrdzujúce uznanie osvedčení o spôsobilosti vydaných inými krajinami (EaR):

- jedinečný identifikátor námorníka v prípade, že je dostupný (\*),
- meno námorníka (\*),
- dátum narodenia námorníka,
- štátna príslušnosť námorníka,
- pohlavie námorníka,
- vydávajúca krajina originálu CoC,
- číslo originálu CoC (\*),
- číslo EaR (\*),
- funkcia/funkcie,
- dátum vydania alebo dátum posledného predĺženia platnosti dokladu,
- dátum uplynutia platnosti,

- stav potvrdenia,
  - obmedzenia.
2. Členské štáty môžu dobrovoľne poskytnúť informácie o osvedčeniach o odbornej spôsobilosti (CoP) vydaných členom posádky v súlade s kapitolami II, III a VII prílohy k dohovoru STCW, ako napríklad:
- jedinečný identifikátor námorníka v prípade, že je dostupný (\*),
  - meno námorníka (\*),
  - dátum narodenia námorníka,
  - štátna príslušnosť námorníka,
  - pohlavie námorníka,
  - číslo CoP (\*),
  - funkcia/funkcie,
  - dátum vydania alebo dátum posledného predĺženia platnosti dokladu,
  - dátum uplynutia platnosti,
  - stav CoP.“
-









## Predplatné na rok 2012 (bez DPH, vrátane poštovného)

Úradný vestník EÚ, séria L + C, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	1 200 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, tlačené vydanie + ročné DVD	22 úradných jazykov EÚ	1 310 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L, len tlačené vydanie	22 úradných jazykov EÚ	840 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria L + C, mesačné (súhrnné) DVD	22 úradných jazykov EÚ	100 EUR ročne
Dodatok k úradnému vestníku (séria S), Verejné obstarávanie a výberové konania, DVD, jedno vydanie za týždeň	viacjazyčné: 23 úradných jazykov EÚ	200 EUR ročne
Úradný vestník EÚ, séria C – konkurzy	jazyk(-y), v ktorom(-ých) sa konajú konkurzy	50 EUR ročne

Úradný vestník Európskej únie, ktorý vychádza vo všetkých úradných jazykoch Európskej únie, si možno predplatiť v ktoromkoľvek z 22 jazykových znení. Zahŕňa sériu L (Právne predpisy) a C (Informácie a oznámenia).

Každé jazykové znenie má samostatné predplatné.

V súlade s nariadením Rady (ES) č. 920/2005 uverejneným v úradnom vestníku L 156 z 18. júna 2005 a ustanovujúcim, že inštitúcie Európskej únie nie sú viazané povinnosťou vyhotovovať všetky právne akty v írskom jazyku a uverejňovať ich v tomto jazyku, sa úradné vestníky uverejnené v írskom jazyku predávajú osobitne.

Predplatné na dodatok k úradnému vestníku (séria S – Verejné obstarávanie a výberové konania) zahŕňa všetkých 23 úradných jazykových znení na jednom viacjazyčnom DVD.

Predplatitelia Úradného vestníka Európskej únie môžu získať na základe žiadosti rôzne prílohy k úradnému vestníku. O vydaní týchto príloh budú informovaní prostredníctvom oznamov pre čitateľov, ktoré sa vkladajú do Úradného vestníka Európskej únie.

## Predaj a predplatné

Rozličné platené publikácie, rovnako ako aj Úradný vestník Európskej únie, si možno predplatiť a získať u obchodných distribútorov. Zoznam obchodných distribútorov možno nájsť na tejto internetovej adrese:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_sk.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_sk.htm).

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) poskytuje priamy a bezplatný prístup k právu Európskej únie. Na stránke možno prehliadať Úradný vestník Európskej únie, ako aj zmluvy, právne predpisy, judikatúru a návrhy právnych aktov.**

**Viac sa dozviete na stránke: <http://europa.eu>.**



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURSKO

SK