

V Bruseli 1. októbra 2015
(OR. en)

12243/15

Medziinštitucionálne spisy:
2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)

TRANS 296
CODEC 1215

SPRÁVA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	11998/15 TRANS 287 CODEC 1185
Č. dok. Kom.:	5960/13 TRANS 35 CODEC 209 5985/13 TRANS 36 CODEC 216
Predmet:	Štvrtý železničný balík: Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1370/2007, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy – všeobecné smerovanie

I. Úvod

Komisia 30. januára 2013 predložila štvrtý železničný balík pozostávajúci zo šiestich legislatívnych návrhov, ktorých cieľom je odstrániť zostávajúce prekážky dobudovania jednotného európskeho železničného priestoru a prispieť tak k zvýšeniu využívania železničnej dopravy v porovnaní s inými druhmi dopravy vnútri EÚ.

Konkrétnejšie je hlavným cieľom tohto legislatívneho balíka zvýšiť kvalitu a efektívnosť služieb železničnej dopravy odstránením zostávajúcich právnych, inštitucionálnych a technických prekážok, čím sa posilní výkonnosť železničného sektora a jeho konkurencieschopnosť.

Tento legislatívny balík možno rozdeliť do dvoch pilierov: „technický“ pilier a „trhový“ pilier.

Dohoda o technickom pilieri sa s Európskym parlamentom dosiahla v júni 2015. Pokiaľ ide o trhový pilier, Rada v súčasnosti rokuje o dvoch návrhoch Komisie: návrhu smernice, ktorou sa mení smernica 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry („smernica o správe“), a návrhu nariadenia, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1370/2007, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy („nariadenie o PSO“ [Public Service Obligation – záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme]).

II. Práca v rámci orgánov Rady

Pracovná skupina pre pozemnú dopravu začala uvedené tri návrhy Komisie skúmať v júli 2014. Počas talianskeho predsedníctva sa uskutočnila diskusia o smerovaní a prijala sa správa o pokroku. Počas lotyšského predsedníctva sa pokračovalo v diskusii o smerovaní a prijala sa druhá správa o pokroku.

V júli 2015 predložilo luxemburské predsedníctvo pracovnej skupine svoje kompromisné návrhy týkajúce sa smernice o správe a nariadenia o PSO. Pracovná skupina ich preskúmala na zasadnutiach 9., 16. a 23. júla, ako aj 8., 10., 16., 17. a 22. septembra.

Revidované kompromisné návrhy predsedníctva preskúmal COREPER 30. septembra. Počas tohto zasadnutia sa vyriešila väčšina otvorených otázok. Dve otázky však zostávajú otvorené. Predsedníctvo zohľadnilo poznámky delegácií a predkladá revidované znenia ministrom na preskúmanie.

Zmeny v prílohe k tejto správe v porovnaní so správou pre COREPER sú vyznačené **tučným podčiarknutým písmom** a symbolom [...].

Všetky delegácie vzniesli k uvedeným zmenám výhradu preskúmania. Delegácia UK trvá aj na výhrade parlamentného preskúmania.

III. Otvorené otázky

Predsedníctvo vzalo na vedomie poznámky viacerých členských štátov o prechodných obdobiach, ktoré vyjadrili na zasadnutí COREPER-u v spojení s obidvomi návrhmi. Podľa názoru predsedníctva je jeho kompromis v tejto otázke vyvážený, keďže niektoré členské štáty chcú dlhšie prechodné obdobia, zatiaľ čo iné by ich chceli skrátiť. V každom prípade sa o tejto otázke bude s najväčšou pravdepodobnosťou rokovať s Európskym parlamentom.

Po rokovaní na zasadnutí COREPER-u sa predsedníctvo domnieva, že o dvoch otázkach, ktoré sa uvádzajú nižšie, musia rozhodnúť ministri s cieľom dospieť k všeobecnému smerovaniu k obom spisom.

Smernica o správe

Súlad medzi smernicou o správe a nariadením o PSO – článok 10 ods. 2

Jedna delegácia predložila na zasadnutí COREPER-u návrh znenia, ktorého cieľom je zaistiť právnu istotu, pokiaľ ide o možné rozporné ustanovenia v smernici o správe a nariadení o PSO vzhľadom na zásadu voľného prístupu k železničnej infraštruktúre. Tento návrh znenia podporilo niekoľko ďalších delegácií. Iné delegácie však vyjadrili veľké obavy z toho, že takýto návrh by mohol viesť k nerovnosti podmienok, čím by sa narušila rovnováha medzi nariadením o PSO a smernicou o správe.

Na základe týchto rokovaní predložilo predsedníctvo niekoľko kompromisných návrhov s cieľom utíšiť obavy delegácií, ktoré ich vyjadrili na zasadnutí COREPER-u. Jedna zmena sa urobila v článku 10 ods. 2 smernice o správe, ďalšie vysvetlenia sa vložili do zodpovedajúceho odôvodnenia. Tieto zmeny sú premietnuté do znenia v prílohe I.

Nariadenie o PSO

Dočasná výnimka za výnimočných okolností – článok 5 ods. 3a)

Jedna delegácia navrhla na zasadnutí COREPER-u, aby sa do znenia predsedníctva urobilo niekoľko zmien v článku 5 ods. 3a. Týmto ustanovením sa zavádza dočasná výnimka obmedzená na sedem rokov s cieľom riešiť situáciu členských štátov, ktoré zvyčajne zadávajú zmluvy prostredníctvom verejnej súťaže, ale chcú mať za výnimočných okolností možnosť zadať nové zmluvy o službách vo verejnom záujme priamo. Tieto výnimočné okolnosti sa uvádzajú v uvedenom ustanovení.

Niektoré zo zmien, ktoré navrhla daná delegácia, sa zapracovali do znenia návrhu predsedníctva uvedeného v prílohe II, ktoré sa predložilo aj Coreperu.

IV. Záver

Rada sa vyzýva, aby preskúmala znenia uvedené v prílohách k tejto správe a aby vyriešila zostávajúce otvorené otázky a aby na zasadnutí 8. októbra 2015 prijala všeobecné smerovanie k obom návrhom.

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry

Článok 1

Smernica 2012/34/EÚ sa mení takto:

-1. Článok 2 sa mení takto:

a) prvá veta odseku 3 sa nahrádza takto:

„3) Členské štáty môžu z uplatňovania článkov 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 a 13 a kapitoly IV vyňať:“;

aa) dopĺňa sa nový odsek 3a:

„3a. Členské štáty môžu z uplatňovania článkov 7, 7a, 7b, 7c, 7d a 8 vyňať:

Miestne trate s malou premávkou a dĺžkou nepresahujúcou 100 km, ktoré sa používajú na nákladnú dopravu medzi hlavnou traťou a východiskovou stanicou a stanicou určenia zásielok pozdĺž týchto tratí, za predpokladu, že tieto trate sú spravované inými subjektmi ako hlavný manažér infraštruktúry a buď a) ich využíva jediný prevádzkovateľ nákladnej dopravy, alebo b) základné funkcie vykonáva orgán, ktorý nie je riadený žiadnym železničným podnikom[...]. V prípade jediného prevádzkovateľa nákladnej dopravy ho členské štáty môžu taktiež vyňať z uplatňovania kapitoly IV, dokým o kapacitu nepožiadá iný žiadateľ. Toto ustanovenie sa môže uplatňovať aj vtedy, keď sa trať v obmedzenej miere využíva aj na služby osobnej dopravy. Členské štáty oznámia Komisii svoj úmysel vyňať takéto trate z uplatňovania článkov 7, 7a, 7b, 7c, 7d a 8.“

ab) dopĺňa sa nový odsek 3b:

„3b. Ćlenské štáty môžu z uplatňovania ělánkov 7, 7a, 7b, 7c a 7d vyňať:

Regionálne siete s malou premávkou spravované iným subjektom ako hlavný manažér infraštruktúry a používané na prevádzku služieb regionálnej osobnej dopravy, ktoré poskytuje jediný železničný podnik iný ako etablovaný železničný podnik ělenského štátu, dokým sa nepodá žiadosť o kapacitu služieb osobnej dopravy v tejto sieti a pod podmienkou, že podnik je nezávislý od akéhokoľvek železničného podniku prevádzkujúceho služby nákladnej dopravy. Toto ustanovenie sa môže uplatňovať aj vtedy, keď sa trať v obmedzenej miere využíva aj na služby nákladnej dopravy. Ćlenské štáty oznámia Komisii svoj úmysel vyňať takéto trate z uplatňovania ělánkov 7, 7a, 7b, 7c a 7d. “

b) odsek 4 sa nahrádza takto:

„4) Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, môžu ělenské štáty vyňať z uplatňovania ělánku 8 ods. 3 miestne a regionálne železničné infraštruktúry, ktoré nemajú žiadny strategický význam pre fungovanie železničného trhu, a z uplatňovania ělánkov 7, 7a, 7c a kapitoly IV miestne železničné infraštruktúry, ktoré nemajú žiadny strategický význam pre fungovanie železničného trhu. Ćlenské štáty oznámia Komisii svoj úmysel vyňať takéto železničné infraštruktúry. Komisia v súlade s konzultačným postupom uvedeným v ělánku 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.“;

ba) vkladá sa nový odsek 8a:

„8a) Na obdobie 10 rokov od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto smernice môžu členské štáty vyňať z uplatňovania kapitol II a IV smernice, s výnimkou článkov 10, 13 a 56, izolované železničné trate s dĺžkou menšou ako 500 km s odlišným rozchodom koľaje než hlavná domáca sieť, ktoré sa napájajú na tretiu krajinu neuplatňujúcu právne predpisy EÚ v oblasti železničnej dopravy a ktoré spravuje iný manažér infraštruktúry ako manažér infraštruktúry hlavnej domácej siete. Železničné podniky pôsobiace výlučne na týchto tratiach sa môžu vyňať z uplatňovania kapitoly II.

Vyňatie sa môže obnovovať na ďalšie obdobia nepresahujúce 5 rokov. Členský štát, ktorý má v úmysle obnoviť vyňatie, oznámi svoj úmysel Komisii najneskôr do 12 mesiacov pred uplynutím obdobia platnosti vyňatia. Komisia preskúma, či zostávajú splnené podmienky na vyňatie, ako sa uvádza v predchádzajúcom pododseku. Ak tieto podmienky nie sú splnené, Komisia prijme rozhodnutie o ukončení vyňatia v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2.“

c) vkladá sa odsek 12:

„12) Ak je v rámci existujúceho verejno-súkromného partnerstva uzavretého pred 16. júnom 2015 súkromným účastníkom tohto partnerstva taktiež železničný podnik zodpovedný za poskytovanie služieb osobnej železničnej dopravy na tejto infraštruktúre, môžu členské štáty pokračovať vo vynímaní takéhoto súkromného účastníka z uplatňovania článkov 7, 7a a 7d a obmedziť právo nechať cestujúcich nastupovať a vystupovať na služby prevádzkované železničnými podnikmi na tej istej infraštruktúre ako služby osobnej dopravy, ktoré poskytuje súkromný účastník v rámci verejno-súkromného partnerstva.“

d) vkladá sa odsek 13:

„13. Súkromní manažéri infraštruktúry, ktorí sú účastníkmi verejno-súkromného partnerstva uzavretého pred [dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice] a ktorí nedostanú verejné finančné prostriedky, sa vylúčia z uplatňovania článku 7d za predpokladu, že konkrétne železničné podniky nevyužívajú priamo ani nepriamo pôžičky a finančné záruky, ktoré spravujú manažéri infraštruktúry.“

1. Článok 3 sa mení takto:

a) bod 2 sa nahrádza takto: ¹

2. „manažér infraštruktúry“ je akýkoľvek orgán alebo spoločnosť zodpovedná za prevádzku, údržbu a obnovu železničnej infraštruktúry na sieti, ako aj za účasť na jej rozvoji, ako to určí členský štát v rámci svojej všeobecnej politiky v oblasti rozvoja a financovania infraštruktúry;

2a. „rozvoj železničnej infraštruktúry“ je plánovanie siete, finančné a investičné plánovanie, ako aj budovanie a modernizácia infraštruktúry;

2aa. „prevádzka železničnej infraštruktúry“ je pridelovanie vlakových trás, riadenie dopravy a spoplatňovanie infraštruktúry²;

2b. „údržba železničnej infraštruktúry“ sú práce určené na zachovanie stavu a spôsobilosti existujúcej infraštruktúry;

¹ Mohlo by sa doplniť odôvodnenie, ktorým sa objasní, že prevádzkovať železničnú infraštruktúru je možné prostredníctvom samostatných štruktúr, vertikálne integrovaných podnikov alebo vertikálne integrovaných podnikov v kombinácii s outsourcingom.

² Mohlo by sa doplniť odôvodnenie, v ktorom sa objasní, že prevádzka železničnej infraštruktúry zahŕňa riadenie, zabezpečenie a návestenie. Doplní sa odôvodnenie, ktorým sa objasní, že v tejto súvislosti by sa malo zabezpečiť, aby infraštruktúra bola vhodná na svoje určené použitie.

- 2c. „obnova železničnej infraštruktúry“ je významná obmena existujúcej infraštruktúry, ktorá nemení jej celkovú výkonnosť;
- 2d. „modernizácia železničnej infraštruktúry“ je významná úprava infraštruktúry, ktorou sa [...] zlepšuje jej celková výkonnosť;
- 2e. „základné funkcie“ správy infraštruktúry je rozhodovanie o prideľovaní vlakových trás vrátane určenia a posúdenia dostupnosti a prideľovania individuálnych vlakových trás a rozhodovanie o spoplatňovaní infraštruktúry vrátane stanovenia a vyberania poplatkov v súlade s rámcom spoplatňovania a rámcom prideľovania kapacity stanovenými členskými štátmi podľa článkov 29 a 39.“

b) dopĺňajú sa tieto body:

„31. „vertikálne integrovaný podnik“ je podnik, v ktorom v zmysle nariadenia Rady (ES) č. 139/2004:

– manažéra infraštruktúry riadi podnik, ktorý zároveň riadi jeden alebo viacero železničných podnikov, ktoré prevádzkujú služby železničnej dopravy na sieti manažéra infraštruktúry, alebo

– manažéra infraštruktúry riadi jeden alebo viaceré železničné podniky, ktoré prevádzkujú služby železničnej dopravy na sieti manažéra infraštruktúry, alebo

– manažér infraštruktúry riadi jeden alebo viaceré železničné podniky, ktoré prevádzkujú služby železničnej dopravy na jeho sieti.

Ide tiež o podnik pozostávajúci zo samostatných divízií vrátane manažéra infraštruktúry a jednej alebo viacerých divízií zabezpečujúcich dopravné služby, ktoré nemusia mať samostatnú právnu subjektivitu.

Ak sú manažér infraštruktúry a železničný podnik navzájom úplne nezávislí, obidvaja však priamo riadení členským štátom bez sprostredkujúceho subjektu, nepovažujú sa za vertikálne integrovaný podnik na účely tejto smernice.³

32. „verejno-súkromné partnerstvo“ je záväzné dojednanie medzi verejnými orgánmi a jedným alebo viacerými podnikmi inými ako hlavný manažér infraštruktúry členského štátu⁴, v rámci ktorého podniky čiastočne alebo úplne budujú a/alebo financujú železničnú infraštruktúru a/alebo nadobúdajú právo vykonávať vo vopred vymedzenom období ktorékoľvek z funkcií uvedených v bode 2. Dojednanie môže mať akúkoľvek vhodnú právne záväznú formu ustanovenú vo vnútroštátnych právnych predpisoch.

33. „riadiaca rada“ je [...] **vedúci** orgán podniku, ktorý vykonáva výkonné a administratívne funkcie a ktorý zodpovedá za každodenné riadenie podniku.

33a. „dozorná rada“ je [...] **najvyšší** orgán podniku, ktorý plní úlohy dozoru vrátane kontroly riadiacej rady a všeobecných strategických rozhodnutí týkajúcich sa podniku.

2. V článku 6 sa odsek 2 nahrádza takto:

„Na účely tohto článku členské štáty, ktoré uplatňujú článok 7a ods. 3, vyžadujú, aby bol podnik štruktúrovaný na divízie, ktoré nemajú samostatnú právnu subjektivitu v rámci jedného podniku.“

³ Pojem „úplná nezávislosť“ na účely tejto smernice by sa mohol vyjasniť v odôvodnení.

„Sprostredkovateľský subjekt“ by sa nemal chápať ako ministerstvo.

⁴ Skutočnosť, že to, ktorý subjekt je hlavným manažérom infraštruktúry, určuje členský štát, by sa mohla vyjasniť v odôvodnení.

3. Článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

Nezávislosť manažéra infraštruktúry

1. Členské štáty zabezpečia, aby manažér infraštruktúry zodpovedal za prevádzku, údržbu a obnovu siete a bol poverený rozvojom železničnej infraštruktúry na tejto sieti, v súlade s vnútroštátnym právom.

2. Členské štáty zabezpečia, aby bol manažér infraštruktúry z organizačnej stránky subjektom, ktorý je právne oddelený od akéhokoľvek železničného podniku a – vo vertikálne integrovaných podnikoch – od akýchkoľvek iných právnych subjektov v rámci podniku.

3. Členské štáty zabezpečia, aby tí istí jednotlivci nemohli byť zamestnaní súčasne:

- ako členovia riadiacej rady manažéra infraštruktúry a železničného podniku,
- ako osoby zodpovedné za prijímanie rozhodnutí týkajúcich sa základných funkcií a ako členovia riadiacej rady železničného podniku,
- v prípade existencie dozornej rady, ako členovia dozornej rady manažéra infraštruktúry a železničného podniku.

4. Vo vertikálne integrovaných podnikoch nesmú členovia riadiacej rady manažéra infraštruktúry a osoby zodpovedné za rozhodovanie o základných funkciách prijímať od železničných podnikov žiadne finančné výhody alebo bonusy súvisiace hlavne s finančnou výkonnosťou [...] daných železničných podnikov. Môžu sa im však ponúknuť stimuly súvisiace s celkovou výkonnosťou železničného systému.

5. Ak sú informačné systémy spoločné pre rôzne subjekty v rámci vertikálne integrovaného podniku, prístup k citlivým informáciám týkajúcim sa základných funkcií sa obmedzí len pre oprávnený personál manažéra infraštruktúry.

6. Ustanovenia odseku 1 sa uplatňujú bez toho, aby boli dotknuté rozhodovacie práva členských štátov v oblasti rozvoja a financovania železničnej infraštruktúry a právomoci členských štátov, pokiaľ ide o financovanie a spoplatňovanie infraštruktúry, ako aj prideľovanie kapacity, ako sa vymedzuje v článku 4 ods. 2 a článkoch 8, 29 a 39.“

4. Vkladajú sa tieto články 7a až 7g:

„Článok 7a

Nezávislosť základných funkcií

1. Členské štáty zabezpečia, aby mal manažér infraštruktúry v súvislosti so základnými funkciami organizačnú a rozhodovaciu nezávislosť v rámci obmedzení stanovených v článku 4 ods. 2 a článkoch 29 a 39.

2. Členské štáty pri uplatňovaní odseku 1 predovšetkým zabezpečia, aby:

- železničný podnik alebo akýkoľvek iný právny subjekt nemal na manažéra infraštruktúry vo vzťahu k základným funkciám rozhodujúci vplyv, a to bez toho, aby bola dotknutá úloha členských štátov, pokiaľ ide o stanovenie rámca spoplatňovania a rámca prideľovania kapacity a špecifických pravidiel spoplatňovania v súlade s článkami 29 a 39.
- železničný podnik nemal rozhodujúci vplyv na menovanie a odvolávanie osôb zodpovedných za prijímanie rozhodnutí týkajúcich sa základných funkcií⁵,
- mobilita osôb zodpovedných za plnenie základných funkcií nevytvárala konflikt záujmov.

⁵ Mohlo by sa vložiť odôvodnenie, ktoré by objasnilo, že zahrnuté sú aj postupy podávania sťažností.

3. Členské štáty môžu rozhodnúť, že funkcie spoplatňovania infraštruktúry a prideľovania vlakových trás bude vykonávať spoplatňovací orgán a prideľovací orgán, ktoré sú nezávislé od akéhokoľvek železničného podniku, pokiaľ ide o právnu normu, organizačnú štruktúru alebo rozhodovacie právomoci. V takom prípade môžu členské štáty rozhodnúť, že nebudú uplatňovať ustanovenia článku 7 ods. 2 a článku 7 ods. 3 tretej zarážky.⁶ Článok 7 ods. 3 prvá zarážka a článok 7 ods. 4 sa uplatňujú *mutatis mutandis* na vedúcich divízií zodpovedných za správu infraštruktúry a poskytovanie služieb železničnej dopravy.

4. Ustanovenia tejto smernice, ktoré odkazujú na základné funkcie manažéra infraštruktúry, sa vzťahujú na nezávislý spoplatňovací orgán a/alebo prideľovací orgán.

Článok 7b

Nestrannosť manažéra infraštruktúry z hľadiska riadenia dopravy a plánovania údržby

1. Funkcie riadenia dopravy a plánovania údržby sa vykonávajú transparentným a nediskriminačným spôsobom.

2. Pokiaľ ide o riadenie dopravy, členské štáty zabezpečia, aby železničné podniky mali v prípade porúch, ktoré sa ich týkajú, úplný a včasný prístup k relevantným informáciám. Ak manažér infraštruktúry poskytuje ďalší prístup k riadeniu dopravy, urobí tak pre dotknuté železničné podniky transparentným a nediskriminačným spôsobom.

3. Pokiaľ ide o dlhodobé plánovanie veľkej údržby a/alebo obnovy železničnej infraštruktúry, manažér infraštruktúry sa radí so žiadateľom a v čo najväčšej miere zohľadní vyjadrené obavy.

⁶ V odôvodnení by sa mohlo vysvetliť, ako sa príslušné ustanovenia tejto smernice sa uplatňujú *mutatis mutandis* na vertikálne integrované podniky, ak manažér infraštruktúry a železničný podnik nemajú samostatnú právnu subjektivitu, ale predstavujú oddelené divízie v rámci toho istého podniku.

Článok 7c

Externé a spoločné vykonávanie funkcií manažéra infraštruktúry⁷

1. Za predpokladu, že nedôjde k žiadnemu konfliktu záujmov a zaručí sa dôvernosť citlivých obchodných informácií, manažér infraštruktúry môže:

- a) zadať externé vykonávanie funkcií odlišnému subjektu, pokiaľ tento nie je železničný podnik, subjekt, ktorý riadi železničný podnik, ani subjekt, ktorý je riadený železničným podnikom;
- b) zadať vykonanie prác a súvisiacich úloh týkajúcich [...] sa rozvoja, údržby a obnovy železničnej infraštruktúry železničným podnikom alebo spoločnostiam, ktoré riadia železničný podnik alebo ktoré sú železničným podnikom riadené.

Manažér infraštruktúry si ponechá nad vykonávaním funkcií uvedených v článku 3 ods. 2 právomoc dohľadu a nesie za toto vykonávanie konečnú zodpovednosť. Každý subjekt, ktorý vykonáva základné funkcie, musí dodržiavať ustanovenia článkov 7, 7a, 7b a 7d.

2. Odchyľne od článku 7 ods. 1 môžu funkcie správy infraštruktúry vykonávať rôzni manažéri infraštruktúry vrátane účastníkov verejno-súkromných partnerstiev za predpokladu, že všetci spĺňajú požiadavky článku 7 ods. 2 až 6 a článkov 7a, 7b a 7d a za výkon dotknutých funkcií prevezmú plnú zodpovednosť.

⁷

Mohlo by sa vložiť odôvodnenie, ktoré by objasnilo, že podľa vnútroštátneho práva môže externé vykonávanie („outsourcing“) funkcií manažéra infraštruktúry umožniť legislatívny akt.

2a. Ak sa prevádzkovateľovi napájania neudelia základné funkcie, nevzťahujú sa na neho predpisy, ktoré sa vzťahujú na manažerov infraštruktúry, za predpokladu, že je zabezpečený súlad s príslušnými ustanoveniami týkajúcimi sa rozvoja siete, najmä článkom 8.

3. Manažér infraštruktúry môže pod dohľadom nezávislého príslušného orgánu, ktorý určia členské štáty, uzatvárať dohody o spolupráci s jedným alebo viacerými železničnými podnikmi nediskriminačným spôsobom a s cieľom zabezpečiť výhody pre zákazníkov, akými sú zníženie nákladov alebo zvýšenie výkonnosti na časti siete, na ktorú sa vzťahuje dohoda.

Tento orgán monitoruje vykonávanie takýchto dohôd a v odôvodnených prípadoch môže odporučiť, aby sa vypovedali.

Finančná transparentnosť

Okrem článku 6 sa uplatňujú tieto ustanovenia:

- a) Príjmy z činnosti v oblasti správy infraštruktúry vrátane verejných finančných prostriedkov môže manažér infraštruktúry použiť len na financovanie svojej podnikateľskej činnosti vrátane splácania svojich pôžičiek a na vyplácanie dividend [...] vlastníkom⁹ spoločnosti, medzi ktorých môžu patriť akýkoľvek súkromní akcionári¹⁰, dodržiavajú sa však pritom vnútroštátne postupy uplatniteľné v každom členskom štáte;
- b) Manažéri infraštruktúry neudeľujú priamo ani nepriamo pôžičky železničným podnikom;
- bb) Železničné podniky neudeľujú priamo ani nepriamo pôžičky manažérom infraštruktúry;
- c) Pôžičky medzi právnymi subjektmi vertikálne integrovaného podniku sa udeľujú, poskytujú a spravujú na základe trhových sadzieb a podmienok, ktoré odrážajú individuálny rizikový profil dotknutého subjektu;
- cc) Pôžičky medzi právnymi subjektmi vertikálne integrovaného podniku udelené pred [dátumom nadobudnutia účinnosti tejto smernice] pokračujú do ich splatnosti za predpokladu, že boli uzavreté na základe trhových sadzieb a že sú skutočne poskytnuté a spravované;

⁸ Mohlo by sa vložiť odôvodnenie, v ktorom by sa uviedlo, že ustanovenie článku 31 nebráni tomu, aby členský štát stanovil, že príjmy manažéra infraštruktúry z poplatkov za infraštruktúru musia prechádzať cez štátne účty.

⁹ Mohlo by sa vložiť odôvodnenie s cieľom objasniť, že vlastními spoločnosti sú štát a akýkoľvek súkromní akcionári okrem podniku.

¹⁰ Mohlo by sa vložiť odôvodnenie s cieľom objasniť, že manažér infraštruktúry by mal mať možnosť zaplatiť tento príjem a dividendy priamo alebo prostredníctvom iného subjektu v rámci podniku.

- d) Všetky služby, ktorú ponúkajú iné právne subjekty vertikálne integrovaného podniku manažérovi infraštruktúry, sa zakladajú na zmluvách a platia sa za ne buď trhové ceny alebo ceny, ktoré odrážajú výrobné náklady a primerané ziskové rozpätie;
- dd) Dlhý manažéra infraštruktúry sú jednoznačne oddelené od dlhov iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku. Tieto dlhy sa spravujú oddelene. To však nebráni tomu, aby sa konečné zaplatenie dlhov uskutočnilo prostredníctvom podniku uvedeného v článku 3 bode 31 prvej zarážke alebo prostredníctvom iného subjektu v rámci podniku;
- de) Účty manažéra infraštruktúry a iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku sa vedú spôsobom, ktorým sa zabezpečí plnenie týchto ustanovení a umožní sa oddelenie účtov a transparentné finančné toky v rámci podniku;
- f) V rámci vertikálne integrovaných podnikov vedie manažér infraštruktúry podrobné záznamy o všetkých obchodných a finančných vzťahoch s inými právnymi subjektmi v rámci tohto podniku;

Ak základné funkcie vykonáva nezávislý orgán spoplatňovania a prideľovania kapacity v súlade s článkom 7a ods. 3 a členské štáty neuplatňujú článok 7 ods. 2, ustanovenia tohto článku sa uplatňujú *mutatis mutandis*. Odkazy v článku 7d na manažéra infraštruktúry, železničný podnik a iné právne subjekty vertikálne integrovaného podniku sa chápu ako odkaz na príslušné divízie podniku. Splnenie požiadaviek uvedených v článku 7d sa preukáže v oddelených účtoch príslušných divízií podniku.

Článok 7e

Koordinačné mechanizmy

Členské štáty vo vhodnom prípade zabezpečia, aby sa medzi ich hlavných manažérov infraštruktúry a všetky zainteresované železničné podniky a žiadateľov zaviedli vhodné koordinačné mechanizmy, ako sa uvádza v článku 8 ods. 3. Prizvať na účasť možno zástupcu používateľov a miestnych/regionálnych orgánov. Koordinácia sa okrem iného týka:

- a) potrieb žiadateľov týkajúcich sa údržby a rozvoja kapacity infraštruktúry;
- b) obsahu výkonnostných cieľov zameraných na používateľa obsiahnutých v zmluvných dohodách uvedených v článku 30 a obsahu stimulov uvedených v článku 30 ods. 1 a ich vykonávania;
- c) obsahu a vykonávania podmienok používania siete uvedených v článku 27;
- d) otázok intermodality a interoperability;
- e) akýchkoľvek ďalších otázok týkajúcich sa podmienok prístupu a používania infraštruktúry a kvality služieb manažéra infraštruktúry.

Článok 7f

Európska sieť manažérov infraštruktúry¹¹

1. Členské štáty zabezpečujú, aby sa ich hlavní manažéri infraštruktúry zapojili do spolupráce v sieti, ktorej zasadnutia sa konajú v pravidelných intervaloch s cieľom:

- a) vybudovať železničnú infraštruktúru Únie;
 - b) podporovať včasné a efektívne zavedenie jednotného európskeho železničného priestoru;
 - c) vymieňať si osvedčené postupy;
 - d) monitorovať výkonnosť a
 - e) prispievať k činnostiam monitorovania trhu uvedeným v článku 15.
2. Komisia je členom siete a podporuje jej prácu.“

¹¹ Mohlo by sa doplniť odôvodnenie s cieľom objasniť, že existujúcim štruktúram sa udelí právny základ.

5. Článok 10 sa mení takto:

a) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. **Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1370/2007,** sa železničným podnikom za rovnocenných, nediskriminačných a transparentných podmienok udelí prístup k železničnej infraštruktúre vo všetkých členských štátoch na účely prevádzkovania [...] služieb železničnej osobnej dopravy. Železničné podniky majú právo nechať cestujúcich nastúpiť na akejkoli'vek stanici a nechať ich vystúpiť na inej stanici. Toto právo zahŕňa prístup k infraštruktúre, ktorá spája servisné zariadenia uvedené v bode 2 prílohy II.“¹²

¹² Mohlo by sa vložiť odôvodnenie s cieľom objasniť, že týmto ustanovením, ktorým sa zaisťuje voľný prístup k železničnej infraštruktúre na účely poskytovania služieb vnútroštátnej osobnej dopravy, nie je dotknutá právomoc príslušných orgánov pri rozhodovaní, ktorý podnik zvážiť na priame zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme: „Právo železničných podnikov na to, aby im bol udelený prístup k infraštruktúre, nemá vplyv na možnosť príslušného orgánu udeliť výlučné práva v súlade s článkom 3 nariadenia (ES) č. 1370/2007 alebo priamo zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme za podmienok stanovených v článku 5 toho istého nariadenia. Existencia takejto zmluvy o službách vo verejnom záujme by nemala oprávniť členské štáty zakázať iným železničným podnikom prístup k dotknutej železničnej infraštruktúre na účely poskytovania služieb osobnej železničnej dopravy, pokiaľ tieto služby neohrozujú hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme.“

b) dopĺňa sa nový odsek 1a:

„1a. Bez toho, aby boli dotknuté medzinárodné záväzky Únie a členských štátov, členské štáty susediace s treťou krajinou môžu obmedziť právo prístupu ustanovené v článku 10, pokiaľ ide o služby poskytované z/do tejto tretej krajiny prostredníctvom sietí, ktorých rozchod koľají sa odlišuje od rozchodu koľají hlavnej železničnej siete v rámci EÚ, ak cezhraničná železničná doprava medzi členskými štátmi a touto treťou krajinou narúša hospodársku súťaž. Takéto narušenia môžu byť okrem iného spôsobené nedostatkom nediskriminačného prístupu k železničnej infraštruktúre a súvisiacim službám v dotknutej tretej krajine.

Ak má členský štát v súlade s týmto odsekom v úmysle prijať rozhodnutie obmedziť právo prístupu, predloží návrh rozhodnutia Európskej komisii a konzultuje túto záležitosť s ostatnými členskými štátmi.

Ak ani Komisia ani členské štáty nevznesú do troch mesiacov námietky, môže členský štát rozhodnutie prijať.

Komisia môže prijať opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní tohto odseku. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.“

13

c) odseky 3 a 4 sa vypúšťajú.

¹³ V odôvodnení by sa mohlo objasniť, že členské štáty sa môžu rozhodnúť, že podmienky na udelenie práva prístupu k železničnej infraštruktúre na účely prevádzkovania služieb železničnej osobnej dopravy zahŕňajú podmienky s cieľom umožniť systém služieb železničnej osobnej dopravy v rámci systému integrovaného cestovného poriadku.

6. Článok 11 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty môžu obmedziť právo prístupu k službám osobnej dopravy medzi daným miestom odchodu a daným miestom určenia ustanovené v článku 10 ods. 2, ak sa jedna alebo viacero zmlúv o službách vo verejnom záujme vzťahuje na tú istú trasu alebo na alternatívnu trasu, v prípade, že by uplatňovanie tohto práva ohrozilo hospodársku rovnováhu predmetnej zmluvy alebo zmlúv o službách vo verejnom záujme.“;

b) v odseku 2 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„S cieľom určiť, či by sa ohrozila hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme, relevantné regulačné orgány uvedené v článku 55 vykonajú objektívnu hospodársku analýzu a svoje rozhodnutie založia na vopred určených kritériách. Toto určenie vykonajú na základe žiadosti, ktorú do jedného mesiaca od oznámenia zamýšľanej služby osobnej dopravy uvedenej v článku 38 ods. 4 predložil niektorý z týchto subjektov:

- a) príslušný orgán alebo príslušné orgány, ktoré zadali zmluvu o službách vo verejnom záujme;
- b) akékoľvek iné zainteresované príslušné orgány, ktoré majú právo obmedziť prístup podľa tohto článku;
- c) manažér infraštruktúry;
- d) železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme.

c) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Regulačný orgán odôvodní svoje rozhodnutie a uvedie podmienky, za ktorých môže o nové posúdenie rozhodnutia požiadať do jedného mesiaca od jeho oznámenia jeden z týchto subjektov:

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

Ak regulačný orgán rozhodne, že zamýšľaná služba osobnej dopravy uvedená v článku 38 ods. 4 by ohrozila hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme, uvedie prípadné zmeny tejto služby, ktorými by sa zabezpečilo splnenie podmienok na udelenie práva prístupu stanovených v článku 10 ods. 2.“;

- d) V odseku 4 sa dopĺňa táto druhá veta:

„Komisia prijme porovnateľné opatrenia do [36 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice] v súvislosti so službami vnútroštátnej osobnej dopravy.“

e) odsek 5 sa nahrádza takto:

„5. Členské štáty môžu tiež obmedziť právo prístupu k železničnej infraštruktúre na účely prevádzkovania vnútroštátnych služieb osobnej dopravy medzi daným miestom odchodu a daným miestom určenia v tom istom členskom štáte, ak bolo výlučné právo na prepravu cestujúcich medzi týmito stanicami udelené v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme zadanej pred 16. júnom 2015 a ak prevádzkovateľ služieb vo verejnom záujme nedostáva žiadnu náhradu na prevádzku týchto služieb. Toto obmedzenie môže platiť počas pôvodnej doby trvania zmluvy alebo počas 10 rokov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice, podľa toho, ktoré z týchto období je kratšie.“¹⁴

7. Vkladá sa tento článok 13a:

„Článok 13a

Spoločné systémy informovania a integrovaného predaja prepravných dokladov

1. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1371/2007¹⁵ a smernica 2010/40/EÚ¹⁶, môžu členské štáty požadovať od železničných podnikov prevádzkujúcich služby vnútroštátnej osobnej dopravy, aby sa zapojili do spoločného systému informovania a integrovaného predaja prepravných dokladov na účely vydávania cestovných lístkov, priamych cestovných lístkov a rezervácií alebo aby sa rozhodli, že na zriadenie takéhoto systému splnomocnia príslušné orgány. V prípade zriadenia takéhoto systému členské štáty zabezpečujú, aby nevedol k narúšaniu fungovania trhu ani k diskriminácii medzi železničnými podnikmi a aby ho spravoval verejný alebo súkromný subjekt alebo združenie všetkých železničných podnikov prevádzkujúcich služby osobnej dopravy.

2. Členské štáty požadujú od železničných podnikov prevádzkujúcich služby osobnej dopravy, aby zaviedli havarijné plány, a zabezpečujú, aby sa tieto havarijné plány náležite koordinovali v záujme poskytnutia pomoci cestujúcim v zmysle článku 18 nariadenia (ES) č. 1371/2007 v prípade výrazného narušenia služieb.“

¹⁴ Táto otázka by sa mala primerane premietnuť aj v texte o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme, a to aj v záujme ucelenosti medzi niektorými lehotami uvedenými v texte o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme a texte o správe.

¹⁵ Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 14.

¹⁶ Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, s. 1.

8. V článku 38 sa odsek 4 nahrádza takto:

„4. Ak žiadateľ mieni požiadať o kapacitu infraštruktúry s cieľom prevádzkovať službu osobnej dopravy v členskom štáte, v ktorom je právo prístupu k železničnej infraštruktúre obmedzené v súlade s článkom 11, informuje o tom manažérov infraštruktúry a dotknuté regulačné orgány najneskôr 18 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku, ktorého sa žiadosť o kapacitu týka. S cieľom umožniť dotknutým regulačným orgánom posúdiť potenciálny hospodársky vplyv na existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme regulačné orgány zabezpečujú, aby bol bez zbytočného odkladu a najneskôr do 10 dní informovaný každý príslušný orgán, ktorý zadal zmluvu na poskytnutie služby osobnej železničnej dopravy na danej trase vymedzenej v zmluve o službách vo verejnom záujme, akýkoľvek iný zainteresovaný príslušný orgán s právom na obmedzenie prístupu podľa článku 11 a každý železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme na trase danej služby osobnej dopravy.“

9. V článku 63 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Komisia do 31. decembra 2024 posúdi vplyv tejto smernice na železničný sektor a Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov predloží správu o jej vykonávaní.

Komisia do toho istého dátumu posúdi, či pretrvávajú diskriminačné postupy alebo iné typy narušenia hospodárskej súťaže v súvislosti s manažérmi infraštruktúry, ktorí sú súčasťou vertikálne integrovaného podniku. Komisia v prípade potreby navrhne nové legislatívne opatrenia.“

10. V článku 56 ods. 1 sa vkladajú tieto písmená h), i) a j):

„h) riadenia dopravy;

i) plánovania údržby a obnovy;

j) plnenia požiadaviek stanovených v článku 2 ods. 13 a článkoch 7, 7a, 7b, 7c a 7d.“

11. Odkaz na písmeno „g)“ v článku 56 ods. 2) a 9) sa nahrádza odkazom na písmeno „j)“.

12. Článok 56 ods. 12 sa mení takto:

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 a ustanoveniami o finančnej transparentnosti uvedenými v článku 7d. V prípade vertikálne integrovaných podnikov sa tieto právomoci rozširujú na všetky právne subjekty. Regulačný orgán je 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 účtovných informácií podľa prílohy 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 právomoci vnútroštátnych orgánov zodpovedných za otázky štátnej pomoci, regulačný orgán môže na základe daných výkazov vyvodiť závery v otázkach súvisiacich so štátnou pomocou, ktoré oznámi týmto orgánom.

Finančné toky uvedené v článku 7d písm. a), pôžičky uvedené v článku 7d písm. c) a cc) a dlhy uvedené v článku 7d písm. dd) podliehajú monitorovaniu zo strany regulačného orgánu.

Ak členský štát určil regulačný orgán ako nezávislý príslušný orgán uvedený v článku 7c ods. 3, regulačný orgán posudzuje dohody o spolupráci uvedené v danom článku.“

13. Článok 32 ods. 4 sa mení takto:

„Poplatky za infraštruktúru súvisiace s používaním železničných koridorov uvedených v rozhodnutí Komisie 2009/561/ES môžu byť diferencované, aby sa stimulovalo vybavenie vlakov systémom ETCS v súlade s verziou prijatou rozhodnutím Komisie 2008/386/ES a nasledujúcimi verziami. Táto diferenciácia nesmie viesť k celkovému zvýšeniu príjmov manažéra infraštruktúry.

Členské štáty môžu 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.“

14. V článku 57 sa dopĺňa odsek 10:

„10. Pokiaľ ide o rozhodnutia, ktoré sa týkajú infraštruktúry nachádzajúcej sa na území dvoch krajín, členské štáty môžu vyžadovať koordináciu medzi dotknutými regulačnými orgánmi s cieľom zabezpečiť zosúladenie vplyvu rozhodnutí.“

Článok 2¹⁷

1. Bez ohľadu na článok 3 ods. 2 členské štáty prijímú a uverejnia najneskôr do 36 mesiacov od nadobudnutia účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. 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 prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

1. Táto smernica nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
2. Článok 1 body 5 až 12 sa uplatňuje od 1. januára 2020 včas na to, aby cestovný poriadok začal platiť 14. decembra 2020.

¹⁷ V nasledujúcom odôvodnení by sa mohlo objasniť, že členské štáty môžu počas prechodného obdobia ponechať v platnosti vnútorné pravidlá prístupu na trh podľa vnútroštátneho práva: „V procese otvárania vnútroštátnych železničných trhov hospodárskej súťaži prostredníctvom udelenia prístupu do siete každému železničnému podniku by členské štáty mali disponovať dostatočne dlhým prechodným obdobím na prispôbenie svojich vnútroštátnych predpisov a vnútroštátnej organizácie. V dôsledku toho by členské štáty mali byť schopné ponechať v platnosti svoje existujúce vnútroštátne pravidlá prístupu na trh do konca prechodného obdobia.“

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1370/2007, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy

Článok 1

Nariadenie (ES) č. 1370/2007 sa mení takto¹⁸:

1. V článku 2 sa za písmeno a) vkladá toto písmeno:

„aa) „služby vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave“ je verejná železničná osobná doprava s výnimkou iných druhov koľajovej osobnej dopravy, ako sú metro alebo električky“.

2. Vkladá sa tento článok 2a:

„Článok 2a

Špecifikácia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme

1. Príslušný orgán vymedzí v súlade s článkom 2 písm. e) špecifikácie týkajúce sa záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme vo verejnej osobnej doprave a rozsah ich uplatňovania.

Tieto špecifikácie musia byť v súlade s cieľmi politiky v oblasti verejnej dopravy.

2. Prostredníctvom špecifikácií záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a súvisiacej úhrady čistého finančného vplyvu týchto záväzkov sa:
 - a) dosahujú ciele politiky v oblasti verejnej dopravy nákladovo efektívnym spôsobom. To zahŕňa aj možnosť spájať služby, ktorých výnosy pokrývajú náklady, so službami, ktorých výnosy nepokrývajú náklady;

¹⁸ Mohlo by sa doplniť toto odôvodnenie: „Osobitným cieľom tohto nariadenia je zvýšiť kvalitu, transparentnosť, efektívnosť a výkonnosť služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave.“

- b) zabezpečuje z dlhodobého hľadiska finančná udržateľnosť poskytovania verejnej osobnej dopravy v súlade s požiadavkami stanovenými v politike pre oblasť verejnej dopravy.“^{19 20}

3. Článok 4 sa mení takto:

0a) V odseku 1 sa písmeno a) nahrádza takto:

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

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

„V prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme nezadaných podľa článku 5 ods. 1 alebo 3 sa tieto parametre určia tak, aby žiadna platba úhrady neprekročila sumu potrebnú na pokrytie čistého finančného vplyvu na vynaložené náklady a výnosy z plnenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, pričom sa berú do úvahy príslušné výnosy, ktoré si ponechá poskytovateľ služieb vo verejnom záujme, a primeraný zisk;“

b) Odsek 6 sa nahrádza takto:

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

c[...]) Dopĺňa sa tento odsek 8:

¹⁹ Mohlo by sa doplniť toto odôvodnenie: „Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme by mali byť v súlade s politikou v oblasti verejnej dopravy. To však neoprávňuje príslušné orgány prijať osobitnú sumu finančného krytia.“

²⁰ Mohlo by sa doplniť toto odôvodnenie: „S cieľom zohľadniť rôznorodosť územnej a politickej organizácie členských štátov môže zmluvu o službách vo verejnom záujme zadať príslušný orgán, ktorý pozostáva z viacerých orgánov verejnej moci. Za týchto okolností by sa v jasných pravidlách mali stanoviť príslušné úlohy každého z nich v procese zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme.“

„8. Príslušné orgány sprístupňujú všetkým zainteresovaným stranám relevantné informácie na vypracovanie ponuky v rámci verejnej súťaže, pričom zohľadňujú oprávnenú ochranu dôverných obchodných informácií. Patria medzi ne informácie o dopyte cestujúcich, cestovnom, nákladoch a výnosoch súvisiacich s verejnou osobnou dopravou zahrnutou do verejnej súťaže a podrobné informácie o špecifikáciách infraštruktúry týkajúcich sa prevádzky požadovaných vozidiel alebo parku koľajových vozidiel s cieľom umožniť im vypracovať dobre podložené podnikateľské plány. Manažéri železničnej infraštruktúry pomáhajú príslušným orgánom pri poskytovaní všetkých príslušných špecifikácií infraštruktúry. Nedodržanie uvedených ustanovení bude predmetom súdneho preskúmania ustanoveného v článku 5 ods. 7.“

4. Článok 5 sa mení takto:

0a. Prvá veta odseku 2 sa nahrádza takto:

„Pokiaľ to nezakazuje vnútroštátne právo, každý príslušný miestny orgán bez ohľadu na to, či je to jednotlivý orgán alebo skupina orgánov, ktoré poskytujú integrované služby vo verejnom záujme v osobnej doprave, sa môže rozhodnúť sám poskytovať služby vo verejnom záujme v osobnej doprave alebo priamo zadať zmluvy o službách vo verejnom záujme právne odlišnému subjektu, nad ktorým vykonáva príslušný miestny orgán alebo v prípade skupiny orgánov aspoň jeden príslušný miestny orgán kontrolu podobnú kontrole, ktorú vykonáva nad vlastnými oddeleniami.“

V prípade služieb vo verejnom záujme v železničnej doprave môže skupina orgánov uvedená v predchádzajúcom **pod**odseku pozostávať len z príslušných miestnych orgánov, ktorých právomoci nie sú celoštátneho rozsahu. Služba vo verejnom záujme v osobnej doprave alebo zmluva o službe vo verejnom záujme uvedená v predchádzajúcom **pod**odseku sa môže vzťahovať len na dopravné potreby mestských aglomerácií a/alebo vidieckych oblastí.“²¹

0aa. V článku 5 ods. 3 sa slová „upresnených v odsekoch 4, 5 a 6“ nahrádzajú slovami „upresnených v odsekoch 3a, [...], 4, 4a, 5 a 6“.

²¹

Mohlo by sa vložiť odôvodnenie, v ktorom by sa objasnilo, že je úlohou členských štátov, aby vo vnútroštátnom práve definovali, čo zodpovedá koncepcii mestských aglomerácií a vidieckych oblastí: „Vzhľadom na rôznorodosť administratívneho členenia v jednotlivých členských štátoch je v prípade zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave zadaných skupinou miestnych príslušných orgánov podľa článku 5 ods. 2 určenie, ktoré miestne orgány sú príslušné vo vzťahu k dotknutým „mestským aglomeráciám“ a „vidieckym oblastiam“, naďalej v právomoci členských štátov.“

0b. Dopĺňa sa tento odsek 3a:

„3a. V prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave zadávaných na základe verejnej súťaže môže príslušný orgán rozhodnúť, že dočasne zadá nové zmluvy priamo, ak sa príslušný orgán domnieva, že priame zadanie opodstatňuje [...] výnimočné okolnosti [...]. Medzi tieto výnimočné okolnosti patria situácie, keď:

– kvalita a počet ponúk sa považujú za nedostatočné na to, aby zabezpečili výhodný pomer medzi kvalitou a cenou, alebo

– príslušný orgán a/alebo iné príslušné orgány už uskutočňujú niekoľko verejných súťaží, čo by mohlo ovplyvniť počet a kvalitu ponúk, ktoré by sa pravdepodobne predložili, ak by sa zmluva zadávala prostredníctvom verejnej súťaže, alebo

– zmeny rozsahu jednej alebo viacerých zmlúv o službách vo verejnom záujme sú potrebné na optimalizáciu poskytovania služieb vo verejnom záujme.

Príslušný orgán vydá odôvodnené rozhodnutie a bez zbytočného odkladu ho oznámi Komisii.

[...] **Doba platnosti zmlúv zadaných podľa tohto odseku nesmie presiahnuť** [7] rokov.

Zmluvy zadané v súlade s týmto odsekom sa uverejňujú, pričom sa zohľadňuje oprávnená ochrana dôverných obchodných informácií a obchodných záujmov.“²²

²² Mohlo by sa doplniť odôvodnenie s cieľom objasniť prípady, na ktoré sa vzťahuje toto ustanovenie.

0c. Dopĺňa sa tento odsek 3b:

„3b. Príslušné orgány sa v rámci uplatňovania článku 5 ods. 3 môžu rozhodnúť uplatniť tento postup:

Príslušné orgány môžu zverejniť svoj zámer zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave prostredníctvom uverejnenia oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto oznámenie obsahuje podrobný opis služieb, ktoré budú predmetom zadanej zmluvy, ako aj typ a dobu trvania zmluvy.

Poskytovatelia môžu vyjadriť svoj záujem v lehote stanovenej príslušným orgánom, ktorá nesmie byť kratšia ako 60 dní po uverejnení oznámenia.

Ak po uplynutí tejto lehoty:

a) len jeden poskytovateľ vyjadril svoj záujem zúčastniť sa na postupe zadávania zmluvy o službách vo verejnom záujme a

b) náležite preukázal, že bude naozaj schopný poskytovať dopravnú službu v súlade so záväzkami stanovenými v zmluve o službách vo verejnom záujme, a

c) chýbajúca hospodárska súťaž nie je výsledkom umelého zúženia parametrov obstarávania a

d) v prípadoch, keď neexistuje žiadna primeraná alternatíva,

príslušné orgány môžu začať rokovania s týmto poskytovateľom s cieľom zadať zmluvu bez ďalšieho uverejnenia oznámenia o verejnej súťaži.“

- a) Odsek 4 sa nahrádza takto:
4. Pokiaľ to vnútroštátne právo nezakazuje, môže príslušný orgán rozhodnúť o priamom zadaní zmlúv o službách vo verejnom záujme:
- a) ak sa ich priemerná ročná hodnota odhaduje na menej ako 1 000 000 EUR alebo menej ako 7 500 000 EUR v prípade zmluvy o službách vo verejnom záujme zahŕňajúcej služby vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave alebo
- b) ak sa týkajú poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave v rozsahu menšom ako 300 000 kilometrov ročne alebo menej ako 500 000 kilometrov ročne v prípade zmluvy o službách vo verejnom záujme zahŕňajúcej služby vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave.²³
- V prípade zmluvy o službách vo verejnom záujme zadanej priamo malému alebo strednému podniku, ktorý neprevádzkuje viac ako 23 cestných vozidiel, možno tieto prahové hodnoty zvýšiť buď na priemernú ročnú hodnotu odhadovanú na menej ako 2 000 000 EUR, alebo na ročný poskytovaný objem služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave menší ako 600 000 kilometrov.“

²³ Mohlo by sa vložiť odôvodnenie s cieľom objasniť, že vyššia prahová hodnota sa vzťahuje na služby vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave alebo na služby vo verejnom záujme v osobnej doprave, v prípade ktorej železničná doprava predstavuje viac ako 50 % hodnoty daných služieb.

aa) Dopĺňa sa tento odsek 4a:

„4a. Pokiaľ to vnútroštátne právo nezakazuje, môže príslušný orgán rozhodnúť o priamom zadaní zmlúv o službách vo verejnom záujme vo verejnej železničnej doprave:

a) i) ak sa domnieva, že priame zadanie je opodstatnené vzhľadom na príslušné štrukturálne a geografické charakteristiky daného trhu a siete, najmä ich veľkosť, vlastnosti dopytu, zložitosť siete, **jej technickú a geografickú izolovanosť** a služby, ktoré sú predmetom zmluvy, a

(ii) ak takáto zmluva povedie k zvýšeniu kvality služieb a/alebo nákladovej efektívnosti v porovnaní so zmluvou o službách vo verejnom záujme zadanou predtým.

Príslušný orgán vydá na základe toho odôvodnené rozhodnutie a bez zbytočného odkladu ho oznámi Komisii.

Členské štáty, v ktorých v čase nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia je maximálny ročný objem menší než 23 miliónov vlakokilometrov a ktoré majú iba jeden príslušný orgán na celoštátnej úrovni a jednu zmluvu o službách vo verejnom záujme vzťahujúcu sa na celú sieť, sa považujú za členské štáty spĺňajúce podmienky bodu i). Ak sa tieto členské štáty rozhodnú zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme priamo, oznámia to Komisii. Spojené kráľovstvo sa môže rozhodnúť uplatňovať tento pododsek na Severné Írsko.

Ak sa príslušný orgán rozhodne zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme priamo, vymedzí merateľné, transparentné a overiteľné výkonnostné požiadavky. Tieto požiadavky sú súčasťou zmluvy.

Výkonnostné požiadavky zahŕňajú najmä presnosť služieb, frekvenciu jazd vlakov, kvalitu parku koľajových vozidiel a prepravnú kapacitu pre cestujúcich.

Zmluva obsahuje konkrétne ukazovatele výkonnosti umožňujúce pravidelné posúdenie zo strany príslušného orgánu a stanovujú sa v nej účinné a odradzujúce opatrenia, ktoré sa uložia, ak železničný podnik nespĺňa výkonnostné požiadavky.

Príslušný orgán pravidelne hodnotí, či železničný podnik splnil svoje ciele týkajúce sa plnenia výkonnostných požiadaviek stanovených v zmluve, a výsledky hodnotenia zverejňuje. V prípade, že sa nedosiahne požadované zvýšenie kvality služieb a/alebo nákladovej efektívnosti, prijme primerané a včasné opatrenia vrátane účinných a odradzujúcich zmluvných sankcií. Príslušný orgán môže kedykoľvek úplne alebo čiastočne pozastaviť alebo ukončiť zmluvu zadanú podľa tohto ustanovenia v prípade, že poskytovateľ nespĺní výkonnostné požiadavky;

b) ak sa týkajú len prevádzky osobnej železničnej dopravy poskytovateľom, ktorý súčasne riadi celú železničnú infraštruktúru alebo podstatnú časť železničnej infraštruktúry, na ktorej sa poskytujú dané služby a ktorá je vylúčená z uplatňovania článkov 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 a 13 a kapitoly IV smernice 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor v súlade s článkom 2 ods. 3 písm. a) alebo b) smernice 2012/34/EÚ.

Odchylné od článku 4 ods. 3 doba platnosti zmlúv zadaných priamo podľa tohto odseku nepresiahne 10 rokov s výnimkou prípadov, v ktorých sa uplatňuje článok 4 ods. 4.

Zmluvy zadané v súlade s týmto odsekom sa uverejňujú, pričom sa zohľadňuje oprávnená ochrana dôverných obchodných informácií a obchodných záujmov.“

ab) Odsek 5 sa nahrádza takto:

„5. V prípade prerušenia poskytovania služieb alebo bezprostredného rizika vzniku takejto situácie môže príslušný orgán prijať [...] núdzové opatrenia. Toto núdzové opatrenie má podobu priameho zadania alebo formálnej dohody o predĺžení zmluvy o službách vo verejnom záujme, alebo požiadavky plniť určité záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Poskytovateľ služieb vo verejnom záujme má právo odvolať sa proti rozhodnutiu o uložení povinnosti plniť určité záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Doba platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme zadanej alebo predĺženej núdzovým opatrením alebo uloženej zmluvy nepresiahne dva roky.“

b) Dopĺňa sa tento odsek 6a:

„6a. Príslušné orgány sa môžu rozhodnúť, že v záujme zvýšenia hospodárskej súťaže medzi železničnými podnikmi sa zmluvy na poskytovanie verejnej železničnej osobnej dopravy pokrývajúce časti tej istej siete alebo balík trás zadajú rôznym železničným podnikom. Príslušné orgány sa preto môžu pred vyhlásením verejnej súťaže rozhodnúť obmedziť počet zmlúv, ktoré sa zadajú tomu istému železničnému podniku.“

5. Vkladá sa tento článok **5a**[...]:

„Článok **5a**[...]

Park železničných koľajových vozidiel

Príslušné orgány posúdia, či sú v záujme postupov verejného obstarávania potrebné opatrenia na zabezpečenie účinného a nediskriminačného prístupu k vhodnému parku koľajových vozidiel.“²⁴

²⁴ Mohlo by sa vložiť odôvodnenie s cieľom vysvetliť, že účelom tohto ustanovenia je zabezpečiť skutočnú hospodársku súťaž v procese verejnej súťaže.

6. V článku 6 sa odsek 1 nahrádza takto:

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

7. Článok 7 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Každý príslušný orgán raz ročne zverejní súhrnnú správu o záväzkoch vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, za ktoré zodpovedá, o dátume začatia uplatňovania zmlúv o službách vo verejnom záujme a ich dobe trvania, o vybraných poskytovateľoch služieb vo verejnom záujme a tiež o platbách úhrady a výlučných právach, ktoré boli týmto poskytovateľom služieb vo verejnom záujme udelené vo forme úhrady. V správe sa rozlišuje medzi autobusovou dopravou a železničnou dopravou, umožňuje sa monitorovanie a hodnotenie výkonnosti, kvality a financovania siete verejnej dopravy a prípadne sa poskytujú informácie o druhu a rozsahu udelených výlučných práv. Členské štáty uľahčujú centrálny prístup k týmto správam, napríklad prostredníctvom spoločného webového portálu.“

b) V odseku 2 sa dopĺňa toto písmeno:

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

8. Článok 8 sa mení takto:

a) prvá veta odseku 2 sa nahrádza takto:

„2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3,

- i) článok 5 sa na zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme v cestnej osobnej doprave a koľajovej osobnej doprave okrem železničnej dopravy, ako napr. metro alebo električky, uplatňuje od 3. decembra 2019;
- ii) článok 5 s výnimkou odseku 4a sa na služby železničnej osobnej dopravy uplatňuje od 3. decembra 2019;
- iii) článok 5 ods. 4a sa na služby železničnej osobnej dopravy začne uplatňovať po 10 rokoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia;
- iv) článok 5 ods. 6 a článok 7 ods. 3 sa prestane uplatňovať po 10 rokoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia;

Zmluvy o službách vo verejnom záujme týkajúce sa služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave zadané priamo v súlade s článkom 5 ods. 6 sa môžu uplatňovať do skončenia ich platnosti.“

b) Vkladá sa tento odsek 2a:

„2a. Zmluvy o službách vo verejnom záujme týkajúce sa služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave zadané priamo na základe iného postupu, ako je postup spravodlivej verejnej súťaže, a to v období od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia do 3. decembra 2019, sa môžu uplatňovať do skončenia ich platnosti. Odchylné od článku 4 ods. 3 doba trvania takýchto zmlúv neprekračuje 10 rokov okrem prípadov, keď sa uplatňuje článok 4 ods. 4.“

c) V odseku 3 sa písmeno d) nahrádza takto:

„d) od 26. júla 2000 a pred [nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia] na základe iného postupu, ako je postup spravodlivej verejnej súťaže“.

Článok 2

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

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

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*
