

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2016/2338****zo 14. decembra 2016,****ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1370/2007, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko 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) Železničná doprava má potenciál rásť a zvyšovať svoj podiel v rámci používaných druhov dopravy a zohrávať významnú úlohu v udržateľnom systéme dopravy a mobility, vytvárajúc pritom nové investičné príležitosti a pracovné miesta. Rast v oblasti služieb železničnej osobnej dopravy však zaostáva za vývojom iných druhov dopravy.
- (2) Trh Únie so službami medzinárodnej železničnej osobnej dopravy je od roku 2010 otvorený hospodárskej súťaži. Niektoré členské štáty okrem toho otvorili hospodárskej súťaži svoje služby vnútroštátnej osobnej dopravy, a to buď zavedením práv otvoreného prístupu, alebo zavedením verejnej súťaže v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme, alebo obidvoma spôsobmi. Otvorenie trhu pre služby vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy by malo mať pozitívny vplyv na fungovanie jednotného európskeho železničného priestoru a viesť k skvalitneniu služieb pre používateľov.
- (3) Komisia vo svojej Bielej knihe o doprave z 28. marca 2011 oznámila svoj zámer dobudovať vnútorný trh so službami železničnej dopravy a odstrániť technické, správne a právne prekážky, ktoré bránia vstupu na trh železničnej dopravy.
- (4) Dobudovanie jednotného európskeho železničného priestoru by malo prispieť k rozvoju železničnej dopravy ako dôveryhodnej alternatívy k iným druhom dopravy, a to aj z hľadiska ceny a kvality.
- (5) Osobitným cieľom tohto nariadenia je zvýšiť kvalitu, transparentnosť, efektívnosť a výkonnosť služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave.
- (6) Služby na cezhraničnej úrovni poskytované na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme vrátane služieb verejnej dopravy, ktorými sa zabezpečujú miestne a regionálne dopravné potreby, by mali podliehať dohode príslušných orgánov členských štátov, na území ktorých sa tieto služby poskytujú.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 327, 12.11.2013, s. 122.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 356, 5.12.2013, s. 92.

<sup>(3)</sup> Pozícia Európskeho parlamentu z 26. februára 2014 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Rady v prvom čítaní zo 17. októbra 2016 (Ú. v. EÚ C 430, 22.11.2016, s. 4). Pozícia Európskeho parlamentu zo 14. decembra 2016 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

- (7) Príslušné orgány by mali vymedziť špecifikácie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme vo verejnej osobnej doprave. Takéto špecifikácie by mali byť v súlade s cieľmi politiky, ako sa uvádza v dokumentoch týkajúcich sa politiky v oblasti verejnej dopravy v členských štátoch.
- (8) Prostredníctvom špecifikácií záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme vo verejnej osobnej doprave by sa podľa možnosti mali vytvárať pozitívne sieťové účinky, okrem iného pokiaľ ide o vyššiu kvalitu služieb, sociálnu a územnú súdržnosť alebo celkovú efektívnosť systému verejnej dopravy.
- (9) Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme by mali byť v súlade s politikou v oblasti verejnej dopravy. To však príslušné orgány neoprávňuje prijať osobitnú sumu finančného krytia.
- (10) Pri príprave dokumentov týkajúcich sa politiky v oblasti verejnej dopravy by sa malo v súlade s vnútroštátnym právom konzultovať s príslušnými zainteresovanými stranami. K uvedeným zainteresovaným stranám by mohli patriť prevádzkovatelia dopravy, manažéri infraštruktúry, zamestnanecké organizácie a zástupcovia používateľov služieb verejnej dopravy.
- (11) V prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré nie sú zadané na základe verejnej súťaže, by za splnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme zo strany poskytovateľov služieb vo verejnom záujme mali platiť primerané úhrady, aby sa v súlade s požiadavkami stanovenými v politike v oblasti verejnej dopravy zabezpečila dlhodobá finančná udržateľnosť služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave. Konkrétne, takýmito úhradami by sa malo podporovať zachovanie alebo rozvoj efektívneho riadenia zo strany poskytovateľa služieb vo verejnom záujme a poskytovanie služieb osobnej dopravy dostatočne vysokého štandardu.
- (12) Členské štáty by v rámci vytvárania jednotného európskeho železničného priestoru mali zabezpečiť primeranú úroveň sociálnej ochrany zamestnancov poskytovateľov služieb vo verejnom záujme.
- (13) S cieľom primerane integrovať sociálne a pracovné požiadavky do postupov zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme v prípade služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave by poskytovatelia služieb vo verejnom záujme mali pri plnení zmlúv o službách vo verejnom záujme spĺňať požiadavky v oblasti sociálneho a pracovného práva, ktoré sa uplatňujú v členskom štáte, v ktorom sa zadala zmluva o službách vo verejnom záujme, a ktoré vyplývajú zo zákonov, iných právnych predpisov a rozhodnutí na vnútroštátnej úrovni, ako aj na úrovni Únie, a tiež uplatniteľných kolektívnych zmlúv, a to za predpokladu, že takéto vnútroštátne predpisy a ich uplatňovanie sú v súlade s právom Únie.
- (14) Ak členské štáty vyžadujú, aby sa zamestnanci, ktorých prijal predchádzajúci poskytovateľ, presunuli k novo vybranému poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme, takýmto zamestnancom by sa mali udeliť práva, na ktoré by mali nárok, ak by došlo k presunu v zmysle smernice Rady 2001/23/ES<sup>(1)</sup>. Členské štáty by mali mať možnosť prijať takéto ustanovenia.
- (15) Príslušné orgány by mali všetkým zainteresovaným stranám sprístupniť relevantné informácie na vypracovanie ponúk v rámci verejných súťaží, pričom zabezpečia oprávnenú ochranu dôverných obchodných informácií.
- (16) Povinnosť príslušného orgánu poskytnúť všetkým zainteresovaným stranám informácie, ktoré sú nevyhnutné na vypracovanie ponuky v rámci verejnej súťaže, by sa nemala vzťahovať na vytvorenie dodatočných informácií, ak takéto informácie neexistujú.
- (17) S cieľom zohľadniť rôznorodosť územnej a politickej organizácie členských štátov môže zmluvu o službách vo verejnom záujme zadať príslušný orgán, ktorý pozostáva zo skupiny orgánov verejnej moci. Za týchto okolností by mali existovať jasné pravidlá stanovujúce príslušné úlohy každého z orgánov verejnej moci v procese zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme.
- (18) Vzhľadom na rôznorodosť administratívnych štruktúr v členských štátoch zostáva určenie toho, ktoré miestne orgány sú príslušné vo vzťahu k „mestským aglomeráciám“ a „vidieckym oblastiam“ v prípade zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave zadávaných priamo skupinou príslušných miestnych orgánov, na uvážení členských štátov.

(1) Smernica Rady 2001/23/ES z 12. marca 2001 o aproximácii zákonov členských štátov týkajúcich sa zachovania práv zamestnancov pri prevodoch podnikov, závodov alebo častí podnikov alebo závodov (Ú. v. ES L 82, 22.3.2001, s. 16).

- (19) Zmluvy o službách vo verejnom záujme týkajúce sa služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave by sa mali zadávať na základe verejnej súťaže, s výnimkou prípadov stanovených v tomto nariadení.
- (20) Verejné súťaže týkajúce sa zmlúv o službách vo verejnom záujme by mali byť otvorené všetkým poskytovateľom, mali by byť spravodlivé a mali by dodržiavať zásady transparentnosti a nediskriminácie.
- (21) Za výnimočných okolností, ak sa zmluvy o službách vo verejnom záujme týkajúce sa služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave zadávajú na základe verejnej súťaže, je možné dočasne zadávať nové zmluvy priamo, aby sa zabezpečilo, že sa služby poskytujú spôsobom, ktorý je najviac nákladovo efektívny. Takéto zmluvy by sa nemali obnovovať s cieľom pokryť rovnaké alebo podobné záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme.
- (22) Ak po zverejnení zámeru organizovať verejnú súťaž prejaví záujem len jeden poskytovateľ, príslušné orgány môžu s týmto poskytovateľom začať rokovania s cieľom zadať zmluvu bez ďalšieho uverejnenia oznámenia o verejnej súťaži.
- (23) Minimálne prahové hodnoty v prípade priamo zadaných zmlúv o službách vo verejnom záujme by sa mali prispôbiť s cieľom zohľadniť väčšie objemy a jednotkové náklady v prípade služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave v porovnaní s inými druhmi dopravy, na ktoré sa vzťahuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007<sup>(1)</sup>. Vyššie prahové hodnoty by sa mali uplatňovať aj na služby vo verejnom záujme v osobnej doprave, v prípade ktorých železničná doprava predstavuje viac ako 50 % hodnoty dotknutých služieb.
- (24) Vytvorenie jednotného európskeho železničného priestoru si vyžaduje spoločné pravidlá zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme v tomto sektore, pričom je potrebné zohľadniť osobitné okolnosti každého členského štátu.
- (25) V prípade splnenia určitých podmienok týkajúcich sa povahy a štruktúry trhu železničnej dopravy alebo železničnej siete by príslušné orgány mali byť oprávnené zadať zmluvy o službách vo verejnom záujme týkajúce sa služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave priamo, ak by takáto zmluva viedla k zvýšeniu kvality služieb alebo nákladovej efektívnosti, alebo k obom týmto aspektom.
- (26) Príslušné orgány môžu prijať opatrenia na zvýšenie hospodárskej súťaže medzi železničnými podnikmi obmedzením počtu zmlúv, ktoré zadajú jednému železničnému podniku.
- (27) Členské štáty by mali vo svojich právnych systémoch stanoviť možnosť, aby nezávislý subjekt mohol posúdiť rozhodnutia príslušného orgánu o priamom zadávaní zmlúv o službách vo verejnom záujme týkajúcich sa služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave na základe prístupu založeného na posudzovaní výkonnosti. Mohlo by sa to vykonať ako súčasť súdneho preskúmania.
- (28) Príslušné orgány by mali pri príprave verejných súťaží zhodnotiť, či sú opatrenia potrebné na zabezpečenie efektívneho a nediskriminačného prístupu k vhodným železničným koľajovým vozidlám. Príslušné orgány by mali túto hodnotiacu správu zverejniť.
- (29) V záujme umožnenia lepšie organizovanej odozvy trhu je potrebné zabezpečiť úplnú transparentnosť určitých kľúčových prvkov pripravovaných verejných súťaží v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme.
- (30) Nariadenie (ES) č. 1370/2007 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

#### Článok 1

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

1. V článku 1 sa v odseku 2 dopĺňa tento pododsek:

„S výhradou dohody príslušných orgánov členských štátov, na území ktorých sa služby poskytujú, sa záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme môžu týkať služieb verejnej dopravy poskytovaných na cezhraničnej úrovni vrátane tých, ktorými sa zabezpečujú miestne a regionálne dopravné potreby.“

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

2. V článku 2 sa vkladá toto písmeno:

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

3. Vkladá sa tento článok:

„Článok 2a

### Špecifikácia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme

1. Príslušný orgán stanoví špecifikácie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme pre poskytovanie služieb verejnej osobnej dopravy a rozsah ich uplatňovania v súlade s článkom 2 písm. e). Zahŕňa to možnosť spájať služby, ktorých výnosy pokrývajú náklady, so službami, ktorých výnosy nepokrývajú náklady.

Pri stanovení uvedených špecifikácií a rozsahu ich uplatňovania príslušný orgán náležite rešpektuje zásadu proporcionality v súlade s právom Únie.

Špecifikácie musia byť v súlade s cieľmi politiky, ako sa uvádza v dokumentoch týkajúcich sa politiky v oblasti verejnej dopravy v členských štátoch.

Obsah a formát dokumentov týkajúcich sa politiky v oblasti verejnej dopravy a postupy konzultácie s príslušnými zainteresovanými stranami sa určia v súlade s vnútroštátnym právom.

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 a
- b) zabezpečuje z dlhodobého hľadiska finančnú udržateľnosť poskytovania verejnej osobnej dopravy v súlade s požiadavkami stanovenými v politike v oblasti verejnej dopravy.“

4. Článok 4 sa mení takto:

a) V odseku 1 sa písmená a) a b) nahrádzajú takto:

„a) jasne stanovia záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme vymedzené v tomto nariadení a špecifikované v súlade s jeho článkom 2a, ktoré má poskytovateľ služieb vo verejnom záujme splniť, a dotknuté geografické územia;

b) objektívnym a transparentným spôsobom vopred stanovia:

- i) parametre, na základe ktorých sa majú vypočítať prípadné platby úhrady, a
- ii) povahu a rozsah prípadných poskytnutých výlučných práv spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade.

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

b) Vkladajú sa tieto odseky:

„4a. Pri plnení zmlúv o službách vo verejnom záujme musia poskytovatelia služieb vo verejnom záujme dodržiavať povinnosti platné v oblasti sociálneho a pracovného práva stanovené právom Únie, vnútroštátnym právom alebo kolektívnymi zmluvami.

4b. Na zmenu poskytovateľa služieb vo verejnom záujme sa uplatňuje smernica 2001/23/ES, ak takáto zmena predstavuje prevod podniku v zmysle uvedenej smernice.“

c) Odsek 6 sa nahrádza takto:

„6. Ak 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. So zreteľom na dodržanie smernice 2001/23/ES takéto súťažné podklady a zmluvy o službách vo verejnom záujme podľa potreby obsahujú aj informácie o právach a povinnostiach týkajúcich sa presunu zamestnancov, ktorý uskutočnil predchádzajúci poskytovateľ.“

d) Dopĺňa sa tento odsek:

„8. V zmluvách o službách vo verejnom záujme sa od poskytovateľa vyžaduje, aby príslušnému orgánu poskytol informácie, ktoré sú nevyhnutné na zadanie zmlúv o službách vo verejnom záujme, pričom sa zabezpečí oprávnená ochrana dôverných obchodných informácií. Príslušné orgány sprístupňujú všetkým zainteresovaným stranám relevantné informácie na vypracovanie ponuky v rámci verejnej súťaže, pričom zabezpečia 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, dôležitých pre prevádzku požadovaných vozidiel alebo železničných koľajových vozidiel, s cieľom umožniť zainteresovaným stranám vypracovať dobre podložené podnikateľské plány. Manažéri železničnej infraštruktúry pomáhajú príslušným orgánom pri poskytovaní všetkých príslušných špecifikácií infraštruktúry. Nedodržanie vyššie uvedených ustanovení bude predmetom súdneho preskúmania ustanoveného v článku 5 ods. 7.“

5. Článok 5 sa mení takto:

a) V odseku 2 sa úvodné slová nahrádzajú takto:

„2. Pokiaľ to nezakazuje vnútroštátne právo, každý príslušný miestny orgán bez ohľadu na to, či je to jediný orgán alebo skupina orgánov, ktorý poskytuje integrované služby vo verejnom záujme v osobnej doprave, sa môže rozhodnúť sám poskytovať služby vo verejnom záujme v osobnej doprave alebo zadať zmluvy o službách vo verejnom záujme priamo 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 osobnej doprave môže skupina orgánov uvedená v prvom pododseku pozostávať len z príslušných miestnych orgánov, ktorých územná oblasť pôsobnosti nie je celoštátna. Služba vo verejnom záujme v osobnej doprave alebo zmluva o službách vo verejnom záujme uvedená v prvom pododseku sa môže vzťahovať len na dopravné potreby mestských aglomerácií alebo vidieckych oblastí alebo oboch.

Ak príslušný miestny orgán prijme takéto rozhodnutie, uplatňuje sa toto:“.

b) Odsek 3 sa nahrádza takto:

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

c) Vkladajú sa tieto odseky:

„3a. Pokiaľ to nezakazuje vnútroštátne právo, v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme týkajúcich sa služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave zadávaných na základe verejnej súťaže môže príslušný orgán rozhodnúť, že dočasne zadá nové zmluvy priamo, ak sa príslušný orgán domnieva, že priame zadanie opodstatňujú výnimočné okolnosti. Medzi takéto výnimočné okolnosti patria situácie, keď:

— príslušný orgán 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 to oznámi Komisii.

Dĺžka trvania zmlúv zadaných podľa tohto odseku musí byť primeraná príslušným výnimočným okolnostiam a v žiadnom prípade nesmie presiahnuť 5 rokov.

Príslušný orgán takéto zmluvy uverejňuje. Musí pritom zohľadniť oprávnenú ochranu dôverných obchodných informácií a obchodných záujmov.

Následná zmluva, ktorá sa týka rovnakých záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, sa nesmie zadať na základe tohto ustanovenia.

3b. Príslušné orgány sa pri uplatňovaní odseku 3 môžu rozhodnúť uplatniť tento postup:

Príslušné orgány môžu zverejniť svoj zámer zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme týkajúcu sa služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave uverejnením oznámenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uvedené oznámenie obsahuje podrobný opis služieb, ktoré sú predmetom zadávanej 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;
- b) tento poskytovateľ náležite preukázal, že bude skutočne schopný poskytovať dopravnú službu v súlade so záväzkami stanovenými v zmluve o službách vo verejnom záujme;
- c) chýbajúca hospodárska súťaž nie je výsledkom umelého zúženia parametrov obstarávania a
- d) neexistuje žiadna primeraná alternatíva;

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

d) Odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Pokiaľ to nezakazuje vnútroštátne právo, príslušný orgán môže 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 v prípade zmluvy o službách vo verejnom záujme zahŕňajúcej služby vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave menej ako 7 500 000 EUR, alebo
- b) ak sa týkajú poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave v rozsahu menšom ako 300 000 kilometrov ročne alebo v prípade zmluvy o službách vo verejnom záujme zahŕňajúcej služby vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave menej ako 500 000 kilometrov ročne.

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 poskytovanie služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave menej ako 600 000 kilometrov ročne.“

e) Vkladajú sa tieto odseky:

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

- a) ak sa domnieva, že priame zadanie je opodstatnené vzhľadom na príslušné štrukturálne a geografické charakteristiky daného trhu a siete, a najmä veľkosť, vlastnosti dopytu, zložitosť siete, technickú a geografickú izolovanosť a služby, ktoré sú predmetom zmluvy, a
- b) ak by takáto zmluva viedla k zvýšeniu kvality služieb alebo nákladovej efektívnosti alebo obom týmto aspektom v porovnaní so zmluvou o službách vo verejnom záujme zadanou predtým.

Príslušný orgán uverejní na základe toho odôvodnené rozhodnutie a do jedného mesiaca od jeho uverejnenia ho oznámi Komisii. Príslušný orgán môže pokračovať so zadaním zmluvy.

Členské štáty, v ktorých k 24. decembru 2017 je maximálny ročný trhový 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 podmienku stanovenú v písmene a). Ak sa príslušný orgán jedného z uvedených členských štátov rozhodne zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme priamo, dotknutý členský štát to oznámi 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, stanoví merateľné, transparentné a overiteľné výkonnostné požiadavky. Tieto požiadavky sa zahrnú do zmluvy.

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

Zmluva musí obsahovať konkrétne ukazovatele výkonnosti umožňujúce príslušnému orgánu vykonávať pravidelné posúdenia. Zmluva musí tiež obsahovať účinné a odrádzajúce opatrenia, ktoré sa majú uložiť, ak železničný podnik nespĺňa výkonnostné požiadavky.

Príslušný orgán pravidelne posudzuje, či železničný podnik splnil svoje ciele týkajúce sa plnenia výkonnostných požiadaviek stanovených v zmluve a výsledky posúdenia zverejňuje. Takéto pravidelné posúdenia sa uskutočňujú aspoň raz za päť rokov. Ak sa nedosiahne požadované zvýšenie kvality služieb alebo nákladovej efektívnosti alebo oboch týchto aspektov, príslušný orgán prijme primerané a včasné opatrenia vrátane uloženia účinných a odrádzajúcich zmluvných sankcií. Príslušný orgán môže kedykoľvek úplne alebo čiastočne pozastaviť alebo vypovedať zmluvu zadanú podľa tohto ustanovenia, ak poskytovateľ nespĺňa výkonnostné požiadavky.

4b. Pokiaľ to vnútroštátne právo nezakazuje, príslušný orgán môže rozhodnúť o priamom zadaní zmlúv o službách vo verejnom záujme týkajúcich sa služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave, ak sa týkajú len poskytovania služieb železničnej osobnej dopravy poskytovateľom, ktorý súčasne riadi celú železničnú infraštruktúru alebo podstatnú časť železničnej infraštruktúry, na ktorej sa poskytujú dané služby, a ak je uvedená železničná infraštruktúra vylúčená z uplatňovania článkov 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 a 13 a kapitoly IV smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ (\*) v súlade s článkom 2 ods. 3 písm. a) alebo b) uvedenej smernice.

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

Zmluvy zadané v súlade s týmto odsekom a odsekom 4a sa uverejňujú, pričom sa zohľadňuje oprávnená ochrana dôverných obchodných informácií a obchodných záujmov.

(\*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).“

f) Odsek 5 sa nahrádza takto:

„5. V prípade prerušenia poskytovania služieb alebo bezprostredného rizika vzniku takejto situácie môže príslušný orgán prijať núdzové opatrenia.

Núdzové opatrenia majú 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, na ktorú je zmluva o službách vo verejnom záujme zadaná, predĺžená alebo uložená núdzovými opatreniami, nesmie presiahnuť dva roky.“

g) Vkladá sa tento odsek:

„6a. V záujme zvýšenia hospodárskej súťaže medzi železničnými podnikmi sa príslušné orgány môžu rozhodnúť, že sa zmluvy o službách vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave pokrývajúce časti tej istej siete alebo balík trás majú zadať rôznym železničným podnikom. Príslušné orgány sa preto môžu pred začatím verejnej súťaže rozhodnúť obmedziť počet zmlúv, ktoré sa majú zadať tomu istému železničnému podniku.“

h) V odseku 7 sa za prvý pododsek vkladá tento pododsek:

„Pokiaľ ide o prípady, na ktoré sa vzťahujú odseky 4a a 4b, takéto opatrenia zahŕňajú možnosť požiadať o posúdenie odôvodneného rozhodnutia vydaného príslušným orgánom nezávislým subjektom, ktorý určí dotknutý členský štát. Výsledok takéhoto posúdenia sa uverejní v súlade s vnútroštátnym právom.“

6. Vkladá sa tento článok:

„Článok 5a

### **Železničné koľajové vozidlá**

1. Na účel začatia verejnej súťaže príslušné orgány zhodnotia, či sú potrebné opatrenia na zabezpečenie účinného a nediskriminačného prístupu k vhodným železničným koľajovým vozidlám. V tomto hodnotení sa zohľadní skutočnosť, či sú na príslušnom trhu prítomné spoločnosti prenajímajúce železničné koľajové vozidlá alebo iní trhoví aktéri zabezpečujúci prenájom železničných koľajových vozidiel. Hodnotiacia správa sa zverejní.

2. Príslušné orgány môžu v súlade s vnútroštátnym právom a v súlade s pravidlami o štátnej pomoci rozhodnúť, že prijímajú primerané opatrenia na zabezpečenie účinného a nediskriminačného prístupu k vhodným železničným koľajovým vozidlám. Takéto opatrenia môžu zahŕňať:

- a) nadobudnutie železničných koľajových vozidiel príslušným orgánom používaných na plnenie zmluvy o službách vo verejnom záujme, aby ich sprístupnil vybranému poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme za trhovú cenu alebo ako súčasť zmluvy o službách vo verejnom záujme podľa článku 4 ods. 1 písm. b), článku 6 a prípadne podľa prílohy;
- b) poskytnutie záruky zo strany príslušného orgánu na financovanie železničných koľajových vozidiel používaných na plnenie zmluvy o službách vo verejnom záujme za trhovú cenu alebo ako súčasť zmluvy o službách vo verejnom záujme podľa článku 4 ods. 1 písm. b), článku 6 a prípadne podľa prílohy vrátane záruky pokrývajúcej riziko spojené so zostatkovou hodnotou;
- c) záväzok príslušného orgánu v zmluve o službách vo verejnom záujme, že prevezme železničné koľajové vozidlá za vopred vymedzených finančných podmienok na konci zmluvy za trhovú cenu, alebo
- d) spoluprácu s inými príslušnými orgánmi s cieľom vytvoriť väčší park železničných koľajových vozidiel.

3. Ak sa železničné koľajové vozidlá sprístupňujú novému prevádzkovateľovi verejnej dopravy, príslušný orgán zahrnie do súťažných podkladov všetky dostupné informácie o nákladoch na údržbu železničných koľajových vozidiel a o ich fyzickom stave.“



7. V článku 6 sa odsek 1 nahrádza takto:

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

8. Článok 7 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Každý príslušný orgán raz za rok zverejní súhrnnú správu o záväzkoch vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, za ktoré zodpovedá. V tejto správe sa uvádza dátum začatia uplatňovania zmlúv o službách vo verejnom záujme a doba ich trvania, vybraní poskytovatelia služieb vo verejnom záujme a platby úhrady a výlučné práva, ktoré boli uvedeným poskytovateľom služieb vo verejnom záujme udelené vo forme úhrady. V správe sa rozlišuje medzi autobusovou prepravou a železničnou prepravou, umožní sa monitorovanie a hodnotenie výkonu, kvality a financovania siete verejnej dopravy a prípadne sa poskytujú informácie o druhu a rozsahu poskytnutých výlučných práv. V správe sa zohľadnia aj ciele politiky, ako sa uvádzajú v dokumentoch týkajúcich sa politiky verejnej dopravy v dotknutých členských štátoch. Členské štáty uľahčujú centrálny prístup k týmto správam, napríklad prostredníctvom spoločného webového portálu.“

b) V odseku 2 sa v prvom pododseku dopĺňa toto písmeno:

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

9. Článok 8 sa mení takto:

a) Odsek 2 sa nahrádza takto:

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

i) článok 5 sa uplatňuje na zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme v cestnej osobnej doprave a koľajovej osobnej doprave okrem železničnej dopravy, ako napríklad metro alebo električky, od 3. decembra 2019;

ii) článok 5 sa uplatňuje na služby vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave od 3. decembra 2019;

iii) článok 5 ods. 6 a článok 7 ods. 3 sa prestanú uplatňovať od 25. decembra 2023.

Doba trvania zmlúv zadaných podľa článku 5 ods. 6 v období od 3. decembra 2019 do 24. decembra 2023 nesmie presiahnuť 10 rokov.

Do 2. decembra 2019 členské štáty prijímú opatrenia na postupné zosúladenie s článkom 5 s cieľom zabrániť vážnym štrukturálnym problémom súvisiacim najmä s dopravnou kapacitou.

Do šiestich mesiacov po 25. decembri 2020 členské štáty predložia Komisii správu o pokroku, v ktorej zdôraznia vykonávanie každého zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré sú v súlade s článkom 5. Komisia na základe správ členských štátov o pokroku vykoná preskúmanie a prípadne predloží legislatívne návrhy.“

b) Vkladá sa tento odsek:

„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 24. decembra 2017 do 2. decembra 2019, sa môžu uplatňovať do skončenia ich platnosti. Odchyľne od článku 4 ods. 3 doba trvania takýchto zmlúv nesmie presiahnuť 10 rokov okrem prípadov, keď sa uplatňuje článok 4 ods. 4“

c) V odseku 3 sa v prvom pododseku písmeno d) nahrádza takto:

„d) od 26. júla 2000 a pred 24. decembrom 2017 na základe iného postupu, ako je postup spravodlivej verejnej súťaže.“

#### Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 24. decembra 2017.

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

V Štrasburgu 14. decembra 2016

*Za Európsky parlament*  
*predseda*  
M. SCHULZ

*Za Radu*  
*predseda*  
I. KORČOK

---