

I

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie je povinné)

NARIADENIA

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

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Článok 16 zmluvy potvrdzuje miesto, ktoré patrí službám všeobecného hospodárskeho záujmu v spoločných hodnotách Únie.
- (2) Článok 86 ods. 2 zmluvy ustanovuje, že podniky poverené poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu podliehajú pravidlám zmluvy, najmä pravidlám hospodárskej súťaže za predpokladu, že uplatňovanie týchto pravidiel im neznemožňuje plniť zverené špecifické úlohy z dôvodov právnych alebo faktických.

- (3) Článok 73 zmluvy predstavuje *lex specialis* k článku 86 ods. 2 zmluvy. Stanovuje pravidlá uplatniteľné na úhradu za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme v odvetví vnútrozemskej dopravy.

- (4) Hlavnými cieľmi Bielej knihy Komisie z 12. septembra 2001 nazvanej Európska dopravná politika pre rok 2010: čas rozhodnúť je zaručiť bezpečné, efektívne a kvalitné služby v osobnej doprave prostredníctvom regulovanej hospodárskej súťaže, ktorá tiež zaručí transparentnosť a výkonnosť služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave so zreteľom na sociálne a environmentálne faktory a faktory regionálneho rozvoja, alebo poskytovať osobitné tarifné podmienky pre niektoré kategórie cestujúcich, ako sú dôchodcovia, a odstraňovať rozdiely medzi dopravnými podnikmi z rôznych členských štátov, ktoré môžu viesť k vážnym narušeniam hospodárskej súťaže.

- (5) V súčasnosti sa mnohé služby vo vnútrozemskej osobnej doprave, ktoré sú potrebné z hľadiska všeobecného hospodárskeho záujmu, nemôžu poskytovať na komerčnom základe. Príslušné orgány členských štátov musia mať možnosť konať tak, aby zabezpečili poskytovanie týchto služieb. Mechanizmy, ktoré môžu použiť na zabezpečenie poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, sú tieto: udelenie výlučných práv poskytovateľom služieb vo verejnom záujme, poskytnutie finančnej úhrady poskytovateľom služieb vo verejnom záujme a vymedzenie všeobecných pravidiel poskytovania verejnej dopravy, ktoré sú uplatniteľné na všetkých poskytovateľov. Ak sa členské štáty v súlade s týmto nariadením rozhodnú vylúčiť určité všeobecné pravidlá z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, mal by sa uplatniť všeobecný režim štátnej pomoci.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 195, 18.8.2006, s. 20.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 192, 16.8.2006, s. 1.

⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu zo 14. novembra 2001 (Ú. v. ES C 140 E, 13.6.2002, s. 262), spoločná pozícia Rady z 11. decembra 2006 (Ú. v. EÚ C 70 E, 27.3.2007, s. 1) a pozícia Európskeho parlamentu z 10. mája 2007. Rozhodnutie Rady z 18. septembra 2007.

- (6) Mnohé členské štáty zaviedli právne predpisy, ktoré stanovujú postup na udelenie výlučných práv a zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme aspoň pre časť svojho trhu verejnej dopravy na základe transparentných a spravodlivých postupov verejného obstarávania. Obchod medzi členskými štátmi sa v dôsledku toho významne zvýšil a viacerí poskytovatelia služieb vo verejnom záujme dnes poskytujú služby vo verejnom záujme v osobnej doprave vo viac ako v jednom členskom štáte. Vývoj vnútroštátnych právnych predpisov však viedol k rozdielom v uplatňovaných postupoch a spôsobil právnu neistotu, pokiaľ ide o práva poskytovateľov služieb vo verejnom záujme a povinnosti príslušných orgánov. Nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktoré sa týka povinností obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy⁽¹⁾, sa nezaobrá postupmi, akými sa majú v Spoločenstve zadávať zmluvy o službách vo verejnom záujme, a najmä nie podmienkami, za ktorých majú byť predmetom verejnej súťaže. Právny rámec Spoločenstva by sa mal preto aktualizovať.
- (7) Uskutočnené štúdie a skúsenosti nadobudnuté v členských štátoch, ktoré už pred viacerými rokmi zaviedli hospodársku súťaž do odvetvia verejnej dopravy, ukazujú, že pri vhodných ochranných opatreniach vedie zavedenie regulovanej hospodárskej súťaže medzi poskytovateľmi k prítlačivejším a inovačnejším službám poskytovaným s nižšími nákladmi a pravdepodobne nebráni poskytovateľom služieb vo verejnom záujme vo vykonávaní osobitných úloh, ktoré im boli zverené. Takýto prístup podporila Európska rada v rámci takzvaného lisabonského procesu z 28. marca 2000, ktorý vyzval Komisiu, Radu a členské štáty, aby v rámci svojich právomocí „urýchlili liberalizáciu v odvetviach akými sú ... doprava“.
- (8) Trhom osobnej dopravy, ktoré sú deregulované a na ktorých neexistujú výlučné práva, by sa malo umožniť, aby si zachovali svoje vlastnosti a spôsob fungovania, pokiaľ je to v súlade s podmienkami zmluvy.
- (9) V záujme takej organizácie služieb vo verejnom záujme v doprave, ktoré by najviac vyhovovali potrebám verejnosti, musia mať všetky príslušné orgány možnosť slobodne si vybrať svojich poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, berúc do úvahy záujmy malých a stredných podnikov, za podmienok stanovených v tomto nariadení. S cieľom zaručiť uplatňovanie zásad transparentnosti, rovnakého zaobchádzania s konkurujúcimi si poskytovateľmi a proporcionality pri poskytovaní úhrady alebo udeľovaní výlučných práv je dôležité, aby bola v zmluve o službách vo verejnom záujme medzi príslušným orgánom a vybraným poskytovateľom služieb vo verejnom záujme vymedzená povaha záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a dohodnutá odmena. Forma alebo pomenovanie zmluvy o službách vo verejnom záujme sa môžu v jednotlivých právnych systémoch členských štátov líšiť.
- (10) Na rozdiel od nariadenia (EHS) č. 1191/69, ktorého rozsah pôsobnosti zahŕňa aj služby vo verejnom záujme v osobnej vnútrozemskej vodnej doprave, sa nepovažuje za vhodné, aby sa toto nariadenie vzťahovalo na zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme v tomto špecifickom odvetví. Na organizáciu služieb vo verejnom záujme v osobnej vnútrozemskej vodnej doprave a vo vnútroštátnych morských vodách, pokiaľ sa na ne nevzťahuje osobitné právo Spoločenstva, sa preto vzťahujú všeobecné zásady zmluvy, pokiaľ sa členské štáty nerozhodnú uplatňovať toto nariadenie na uvedené špecifické odvetvia. Ustanovenia tohto nariadenia nebránia začleneniu služieb vnútrozemskej vodnej dopravy a dopravy vo vnútroštátnych morských vodách do širšej mestskej, prímestskej alebo regionálnej siete verejnej osobnej dopravy.
- (11) Na rozdiel od nariadenia (EHS) č. 1191/69, ktorého rozsah pôsobnosti zahŕňa aj služby nákladnej dopravy, sa nepovažuje za vhodné, aby sa toto nariadenie vzťahovalo na zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme v tomto špecifickom odvetví. Tri roky po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia by sa na organizáciu služieb nákladnej dopravy mali vzťahovať všeobecné zásady zmluvy.
- (12) Z pohľadu práva Spoločenstva je bezvýznamné, či služby vo verejnom záujme v osobnej doprave poskytujú štátne alebo súkromné podniky. Toto nariadenie vychádza zo zásad neutrality vo vzťahu k systému vlastníckych vzťahov uvedenej v článku 295 zmluvy, zo zásady slobody členských štátov vymedziť služby všeobecného hospodárskeho záujmu uvedenej v článku 16 zmluvy a zo zásad subsidiarity a proporcionality uvedených v článku 5 zmluvy.
- (13) Niektoré služby, často prepojené s osobitnou infraštruktúrou, sa poskytujú hlavne pre ich historický význam alebo turistickú hodnotu. Keďže tieto činnosti majú zjavne iný účel ako poskytovanie verejnej osobnej dopravy, neradi sa pravidlami a postupmi uplatniteľnými na služby vo verejnom záujme.
- (14) Ak sú za organizáciu siete verejnej dopravy zodpovedné príslušné orgány, môže táto organizácia okrem samotného poskytovania dopravy zahŕňať celý rad iných činností a úloh, ktoré musia mať príslušné orgány možnosť priamo vykonávať alebo ich čiastočne alebo úplne zveriť tretej strane.

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

- (15) Dlhodobé zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme môžu viesť k uzavretiu trhu na nepotrebné dlhé obdobia, čo znižuje výhody konkurenčného tlaku. Zmluvy o službách vo verejnom záujme by sa mali uzatvárať na dobu určitú, aby sa čo najmenej narúšala hospodárska súťaž a zachovala sa zároveň kvalita služieb. Predĺženie doby platnosti takýchto zmlúv by sa mohlo podmieniť tým, že účastníci premávky ho prijímú priaznivo. V tejto súvislosti je potrebné ustanoviť možnosť predĺženia doby platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme najviac o polovicu ich pôvodnej doby platnosti v prípade, že poskytovateľ služieb vo verejnom záujme musí investovať do aktív, ktoré sa odpisujú výnimočne dlhý čas a z dôvodu ich osobitných charakteristík a obmedzení, v prípade najvzdialenejších regiónov, ako sú vymedzené v článku 299 zmluvy. Okrem toho by malo byť možné ešte väčšie predĺženie doby platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme v prípadoch, keď poskytovateľ služieb vo verejnom záujme uskutoční investície do infraštruktúry alebo vozového parku a vozidiel, ktoré sú výnimočné v tom zmysle, že sa obe týkajú vysokých súm finančných prostriedkov, a pod podmienkou, že sa zmluva zadala na základe spravodlivej verejnej súťaže.
- (16) Ak môže uzatvorenie zmluvy o službách vo verejnom záujme viesť k zmene poskytovateľa služieb vo verejnom záujme, príslušné orgány by mali mať možnosť vyzvať vybraných poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, aby uplatňovali ustanovenia smernice Rady 2001/23/ES z 12. marca 2001 o aproximácii zákonov členských štátov týkajúcich sa zachovania práv zamestnancov pri prevodoch podnikov, závodov alebo častí podnikov alebo závodov⁽¹⁾. Táto smernica nebráni členským štátom, aby chránili podmienky prevodu iných práv zamestnancov ako tých, na ktoré sa vzťahuje smernica 2001/23/ES, a teda ak je to vhodné, zohľadňovali sociálne normy stanovené vnútroštátnymi zákonmi, inými právnymi predpismi a správnymi opatreniami alebo kolektívne zmluvy uzatvorené medzi sociálnymi partnermi.
- (17) Pri dodržiavaní zásady subsidiarity môžu príslušné orgány stanoviť sociálne a kvalitatívne kritériá, aby udržali a zvýšili kvalitatívne normy pre záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, napríklad v súvislosti s minimálnymi pracovnými podmienkami, právami cestujúcich, potrebami osôb so zníženou pohyblivosťou, ochranou životného prostredia, bezpečnosťou cestujúcich a zamestnancov, ako aj povinnosťami vyplývajúcimi z kolektívnej dohody a ďalšími pravidlami a dohodami týkajúcimi sa pracoviska a sociálnej ochrany na mieste poskytovania služby. Príslušné orgány môžu stanoviť sociálne normy a normy kvality služieb, aby sa zabezpečili transparentné a porovnateľné podmienky hospodárskej súťaže medzi poskytovateľmi a aby sa zamedzilo nebezpečenstvu sociálneho dumpingu.
- (18) Pokiaľ príslušné ustanovenia vnútroštátneho práva neustanovujú inak, akýkoľvek miestny orgán alebo v prípade, že takýto neexistuje, vnútroštátny orgán sa môže rozhodnúť, že bude poskytovať vlastné služby vo verejnom záujme v osobnej doprave na území, ktoré spravuje, alebo že ich poskytovanie zverí bez verejnej súťaže internému poskytovateľovi. S cieľom zaručiť rovnaké podmienky pre všetkých sa však táto možnosť priameho poskytovania musí prísne kontrolovať. Požadovanú kontrolu by mal vykonávať príslušný orgán alebo skupina orgánov, ktorí poskytujú integrované služby vo verejnom záujme v osobnej doprave, spoločne alebo prostredníctvom svojich členov. Okrem toho by sa príslušnému orgánu, ktorý poskytuje vlastné dopravné služby, alebo internému poskytovateľovi malo zakázať zúčastňovať sa na verejných súťažiach mimo územia pôsobnosti tohto orgánu. Príslušný orgán, ktorý kontroluje interného poskytovateľa, by mal mať možnosť zakázať tomuto prevádzkovateľovi zúčastňovať sa na verejných súťažiach organizovaných na jeho území. Obmedzenia činností interného poskytovateľa nenarúšajú možnosť priameho zadania zmlúv o službách vo verejnom záujme, keď sa týkajú železničnej dopravy s výnimkou iných druhov koľajovej dopravy, ako je metro alebo električky. Okrem toho priame zadanie zmlúv o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave neovplyvňuje možnosť príslušných orgánov zadať zmluvy o službách vo verejnom záujme v osobnej doprave v iných druhoch koľajovej dopravy, ako je metro alebo električky, internému poskytovateľovi.
- (19) Subdodávanie môže prispieť k zefektívneniu verejnej osobnej dopravy a umožňuje účasť iných podnikov, ako sú poskytovatelia služieb vo verejnom záujme, ktorým sa zadala zmluva o službách vo verejnom záujme. Príslušné orgány by však s cieľom najlepšieho využitia verejných finančných prostriedkov mali byť schopné určiť spôsoby subdodávania svojich služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, najmä v prípade služieb, ktoré vykonáva interný poskytovateľ. Subdodávateľovi by sa však nemalo brániť, aby sa zúčastňoval na verejných súťažiach na území pôsobnosti ktoréhokoľvek príslušného orgánu. Je potrebné, aby sa výber subdodávateľa príslušným orgánom alebo jeho interným poskytovateľom uskutočnil v súlade s právom Spoločenstva.
- (20) Ak sa orgán verejnej moci rozhodne zveriť poskytovanie služieb všeobecného záujmu tretej osobe, musí poskytovateľ služieb vo verejnom záujme vybrať v súlade s právom Spoločenstva v oblasti verejných zákaziek a koncesií, ako sa ustanovuje v článkoch 43 až 49 zmluvy, a v súlade so zásadami transparentnosti a rovnosti zaobchádzania. Ustanovenia tohto nariadenia sa predovšetkým nedotýkajú povinností uplatniteľných na orgány verejnej moci podľa smerníc o verejnom obstarávaní, ak zmluvy o službách vo verejnom záujme patria do rozsahu ich pôsobnosti.

(¹) Ú. v. ES L 82, 22.3.2001, s. 16.

- (21) Mala by sa zaručiť účinná právna ochrana, a to nielen pri zadávaní zmlúv, v rozsahu pôsobnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb⁽¹⁾ a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby⁽²⁾, ale tiež v prípade iných zmlúv zadávaných na základe tohto nariadenia. Je potrebné, aby bol účinný postup revízie podľa potreby porovnateľný s príslušnými postupmi ustanovenými v smernici Rady 89/665/EHS z 21. decembra 1989 o koordinácii zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení týkajúcich sa uplatňovania postupov preskúmania v rámci verejného obstarávania tovarov a prác⁽³⁾ a v smernici Rady 92/13/EHS z 25. februára 1992, ktorou sa koordinujú zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia o uplatňovaní právnych predpisov Spoločenstva, o postupoch verejného obstarávania subjektov pôsobiacich vo vodnom, energetickom, dopravnom a telekomunikačnom sektore⁽⁴⁾.
- (22) Niektoré výzvy na predloženie ponúk vyžadujú, aby príslušné orgány vymedzili a opísali komplexné systémy. Preto by pri zadávaní zmlúv v takýchto prípadoch mali byť tieto orgány po predložení ponúk oprávnené rokovat' o podrobnostiach s niektorými alebo so všetkými potenciálnymi poskytovateľmi služieb vo verejnom záujme.
- (23) Zverejnenie výzvy na predloženie ponúk na účely zadania zmluvy o službách vo verejnom záujme by nemalo byť povinné v prípade, že sa zmluva týka malých súm alebo vzdialeností. V tejto súvislosti by väčšie sumy alebo vzdialenosti mali umožniť, aby príslušné orgány zohľadnili osobitné záujmy malých a stredných podnikov. Príslušným orgánom by sa však nemalo povoliť rozdeľovať zmluvy alebo siete s cieľom zabrániť verejnej súťaži.
- (24) V prípade rizika prerušenia poskytovania služieb by príslušné orgány mali byť oprávnené prijať krátkodobé núdzové opatrenia až do zadania novej zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktorá je v súlade so všetkými podmienkami zadávania zmlúv, ktoré sú ustanovené v tomto nariadení.
- (25) Verejná osobná železničná doprava nastoluje špecifické otázky týkajúce sa investičného bremena a nákladov na infraštruktúru. V marci 2004 Komisia predstavila návrh zmien a doplnení smernice Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva⁽⁵⁾, aby sa zabezpečil prístup všetkých železničných podnikov Spoločenstva k infraštruktúre všetkých členských štátov s cieľom poskytovať služby medzinárodnej osobnej dopravy. Cieľom tohto nariadenia je vytvoriť právny rámec pre úhradu a/alebo výlučné práva zmlúv o službách vo verejnom záujme a nie ďalšie otvorenie trhu služieb železničnej dopravy.
- (26) V prípade služieb vo verejnom záujme toto nariadenie umožňuje každému príslušnému orgánu zvoliť si v súvislosti so zmluvou o službách vo verejnom záujme svojho poskytovateľa služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave. Vzhľadom na rozdielnosť územného usporiadania členských štátov je v tejto súvislosti vhodné povoliť príslušným orgánom priamo zadávať zmluvy o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave.
- (27) Úhrada, ktorú poskytnú príslušné orgány na pokrytie nákladov vynaložených na plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, by sa mala vypočítať spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade. Ak príslušný orgán zamýšľa zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme bez verejnej súťaže, mal by tiež dodržiavať podrobné pravidlá, ktoré zabezpečujú, že výška úhrady je primeraná a odráža snahu o efektívnosť a kvalitu služieb.
- (28) Vhodným posúdením každého účinku dodržiavania záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na dobyt po službách vo verejnom záujme v osobnej doprave v systéme výpočtu ustanovenom v prílohe môže príslušný orgán a poskytovateľ služieb vo verejnom záujme dokázať, že nedošlo k nadmernej úhrade.
- (29) Na účely zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme s výnimkou núdzových opatrení a zmlúv o službách vo verejnom záujme týkajúcich sa malých vzdialeností by príslušné orgány mali prijať opatrenia potrebné na zverejnenie skutočnosti, že majú v úmysle zadať takéto zmluvy, najmenej jeden rok vopred, aby mohli potenciálni poskytovatelia služieb vo verejnom záujme na tento zámer reagovať.
- (30) Priame zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme by malo podliehať zvýšenej transparentnosti.

(1) Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Rady 2006/97/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 107).

(2) Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 114. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Rady 2006/97/ES.

(3) Ú. v. ES L 395, 30.12.1989, s. 33. Smernica zmenená a doplnená smernicou 92/50/EHS (Ú. v. ES L 209, 24.7.1992, s. 1).

(4) Ú. v. ES L 76, 23.3.1992, s. 14. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2006/97/ES.

(5) Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2006/103/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 344).

- (31) Vzhľadom na to, že príslušné orgány a poskytovatelia služieb vo verejnom záujme budú potrebovať čas na prispôbenie sa ustanoveniam tohto nariadenia, je potrebné ustanoviť prechodný režim. Na účely postupného zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme v súlade s týmto nariadením by mali členské štáty poskytnúť Komisii správu o pokroku do šiestich mesiacov po skončení prvej polovice prechodného obdobia. Na základe týchto správ môže Komisia navrhnúť primerané opatrenia.
- (32) Počas prechodného obdobia môžu príslušné orgány uplatňovať ustanovenia tohto nariadenia v rôznom čase. Počas tohto obdobia sa preto môže stať, že poskytovatelia služieb vo verejnom záujme z trhov, ktoré ešte nie sú dotknuté ustanoveniami tohto nariadenia, sa budú uchádzať o zmluvy o službách vo verejnom záujme na trhoch, ktoré sa regulovanej hospodárskej súťaži otvorili rýchlejšie. Pomocou primeranej akcie s cieľom predísť akejkoľvek nerovnováhe pri otvorení trhu verejnej dopravy by mali mať príslušné orgány možnosť v druhej polovici prechodného obdobia odmietnuť ponuky podnikov, ktorých viac než polovica hodnoty služieb vo verejnom záujme v doprave, ktoré vykonávajú, nebola udelená v súlade s týmto nariadením pod podmienkou, že pri tom nedochádza k diskriminácii a rozhodlo sa o tom pred zverejnením výzvy na predkladanie ponúk.
- (33) V bodoch 87 až 95 rozsudku z 24. júla 2003 vo veci C-280/00 Altmark Trans GmbH ⁽¹⁾ rozhodol Súdny dvor Európskych spoločenstiev o tom, že úhrada za službu vo verejnom záujme nie je výhodou v zmysle článku 87 zmluvy pod podmienkou, že sú splnené štyri kumulatívne podmienky. Ak tieto podmienky nie sú splnené a všeobecné podmienky uplatňovania článku 87 ods. 1 zmluvy splnené sú, úhrada za službu vo verejnom záujme predstavuje štátnu pomoc a vzťahujú sa na ňu články 73, 86, 87 a 88 zmluvy.
- (34) Úhrada za služby vo verejnom záujme sa môže ukázať ako potrebná v odvetví vnútrozemskej osobnej dopravy, aby podniky poverené službou vo verejnom záujme fungovali podľa zásad a za podmienok, ktoré im umožnia plnenie ich úloh. Táto úhrada môže byť za určitých podmienok zlučiteľná so zmluvou podľa jej článku 73. Po prvé, musí sa poskytnúť na zabezpečenie poskytovania služieb, ktoré sú službami všeobecného záujmu v zmysle zmluvy. Po druhé, aby sa predišlo neoprávnenému narušeniu hospodárskej súťaže, úhrada nemôže prekročiť úroveň potrebnú na pokrytie čistých nákladov vyplývajúcich z výkonu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, berúc do úvahy získané výnosy a primeraný zisk.
- (35) Úhrada poskytnutá príslušnými orgánmi v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia preto môže byť oslobodená od požiadavky predchádzajúceho oznámenia podľa článku 88 ods. 3 zmluvy.
- (36) Toto nariadenie nahrádza nariadenie (EHS) č. 1191/69, ktoré by sa preto malo zrušiť. V službách vo verejnom záujme v nákladnej doprave trojročné prechodné obdobie pomôže postupne odstrániť úhrady, ktoré Komisia nepovolila v súlade s článkami 73, 86, 87 a 88 zmluvy. Každá úhrada poskytnutá v súvislosti so službami vo verejnom záujme v osobnej doprave iná ako tie, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, ktorá by mohla predstavovať štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy, by mala byť v súlade s ustanoveniami článkov 73, 86, 87 a 88 zmluvy vrátane každého relevantného výkladu Súdneho dvora Európskych spoločenstiev, a najmä jeho rozsudku vo veci C-280/00 Altmark Trans GmbH. Pri skúmaní takýchto prípadov by preto Komisia mala uplatňovať zásady podobné tým, ktoré sú ustanovené v tomto nariadení alebo prípadne v iných právnych predpisoch v oblasti služieb všeobecného hospodárskeho záujmu.
- (37) Toto nariadenie zahŕňa rozsah pôsobnosti nariadenia Rady (EHS) č. 1107/70 zo 4. júna 1970 o poskytnutí pomoci pre železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu ⁽²⁾. Uvedené nariadenie sa považuje za obsolentné, pokiaľ obmedzuje uplatňovanie článku 73 zmluvy, bez toho, aby poskytovalo vhodný právny základ na povoľovanie súčasných investičných systémov, najmä vo vzťahu k investíciám do dopravnej infraštruktúry v partnerstve verejného a súkromného sektora. Malo by sa preto zrušiť a umožniť tak riadne uplatňovanie článku 73 zmluvy s ohľadom na neustály vývoj odvetvia bez toho, aby bolo dotknuté toto nariadenie alebo nariadenie Rady (EHS) č. 1192/69 z 26. júna 1969 o spoločných pravidlách normalizácie účtovnej závierky železničných podnikov ⁽³⁾. S cieľom ďalej uľahčiť uplatňovanie príslušných pravidiel Spoločenstva Komisia v roku 2007 navrhne usmernenia o štátnej pomoci v oblasti investícií do železničného odvetvia vrátane investícií do infraštruktúry.
- (38) Komisia by na účely posúdenia vykonávania tohto nariadenia a vývoja v poskytovaní verejnej osobnej dopravy v Spoločenstve, najmä posúdenia kvality služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave a vplyvov priameho zadávania zmlúv, mala vypracovať správu. K tejto správe môžu byť podľa potreby pripojené primerané návrhy na zmenu a doplnenie tohto nariadenia,

⁽¹⁾ Zb. 2003, s. I-7747.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 130, 15.6.1970, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 543/97 (Ú. v. ES L 84, 26.3.1997, s. 6).

⁽³⁾ Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 8. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1791/2006 (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 1).

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Účel a rozsah pôsobnosti

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

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

2. Toto nariadenie sa uplatňuje na vnútroštátne aj medzinárodné poskytovanie služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave, inej osobnej koľajovej a cestnej osobnej doprave s výnimkou služieb, ktoré sa poskytujú hlavne pre ich historický význam alebo turistickú hodnotu. Členské štáty môžu uplatňovať toto nariadenie na verejnú osobnú dopravu vnútrozemskými vodnými cestami a vnútroštátnymi morskými vodami bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kobotáž) ⁽¹⁾.

3. Toto nariadenie sa neuplatňuje na verejné koncesie na prácu v zmysle článku 1 ods. 3 písm. a) smernice 2004/17/ES alebo článku 1 ods. 3 smernice 2004/18/ES.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia:

- a) „verejná osobná doprava“ sú služby osobnej dopravy všeobecného hospodárskeho záujmu, ktoré sa poskytujú verejnosti na nediskriminačnom a nepretržitom základe;
- b) „príslušný orgán“ je každý orgán verejnej moci alebo skupina orgánov verejnej moci členského štátu alebo členských štátov, ktoré majú právomoc zasahovať do verejnej osobnej dopravy v danej geografickej oblasti, alebo každý orgán, ktorému bola zverená takáto právomoc;

- c) „príslušný miestny orgán“ je každý príslušný orgán, ktorého právomoci nie sú celoštátneho rozsahu;
- d) „poskytovateľ služieb vo verejnom záujme“ je každý štátny alebo súkromný podnik alebo skupina takýchto podnikov, ktoré poskytujú verejnú osobnú dopravu, alebo každý verejný subjekt, ktorý poskytuje služby vo verejnom záujme v osobnej doprave;
- e) „záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme“ je podmienka vymedzená alebo určená príslušným orgánom s cieľom zaručiť také služby vo verejnom záujme v osobnej doprave, ktoré by poskytovateľ, ak by zohľadňoval svoj obchodný záujem, neposkytoval alebo neposkytoval v rovnakom rozsahu alebo za rovnakých podmienok bez odmeny;
- f) „výlučné právo“ je právo, ktoré poskytovateľa služieb vo verejnom záujme oprávňuje poskytovať určité služby vo verejnom záujme v osobnej doprave na určitej trase, sieti alebo v určitej oblasti s vylúčením ostatných takýchto poskytovateľov;
- g) „úhrada za službu vo verejnom záujme“ je každá výhoda, najmä finančná, ktorú priamo alebo nepriamo poskytne príslušný orgán z verejných zdrojov počas obdobia plnenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme alebo v súvislosti s týmto obdobím;
- h) „priame zadanie“ je zadanie zmluvy o službách vo verejnom záujme určitému poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme bez predchádzajúcej verejnej súťaže;
- i) „zmluva o službách vo verejnom záujme“ je jeden alebo viacero právne záväzných aktov, ktoré potvrdzujú dohodu medzi príslušným orgánom a poskytovateľom služieb vo verejnom záujme s cieľom zveriť poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme riadenie a poskytovanie služieb vo verejnom záujme v doprave podliehajúcich záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme; zmluva o službách vo verejnom záujme môže mať v závislosti od práva členského štátu tiež formu rozhodnutia prijatého príslušným orgánom:
- ktoré má podobu individuálneho právneho alebo regulačného aktu alebo
 - ktoré obsahuje podmienky, za ktorých samotný príslušný orgán poskytuje služby alebo zverí poskytovanie týchto služieb internému poskytovateľovi;
- j) „interný poskytovateľ“ je právne samostatný subjekt, nad ktorým vykonáva príslušný miestny orgán alebo v prípade skupiny orgánov aspoň jeden príslušný miestny orgán kontrolu podobnú tej, ktorú vykonáva nad svojimi vlastnými oddeleniami;

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7.

- k) „hodnota“ je hodnota služby, trasy, zmluvy o službách vo verejnom záujme alebo systému úhrady za verejnú osobnú dopravu, ktorá zodpovedá celkovej odmene poskytovateľa alebo poskytovateľov služieb vo verejnom záujme bez DPH vrátane akejkoľvek úhrady vyplácanej orgánmi verejnej moci a výnosov z predaja prepravných dokladov, ktoré sa neodvzajú dotknutému príslušnému orgánu;
- l) „všeobecné pravidlo“ je opatrenie, ktoré sa bez diskriminácie vzťahuje na všetky služby vo verejnom záujme v osobnej doprave rovnakého typu v určitej geografickej oblasti, za ktorú je príslušný orgán zodpovedný;
- m) „integrované služby vo verejnom záujme v osobnej doprave“ sú vzájomne prepojené dopravné služby vo vymedzenej geografickej oblasti s jednotnou informačnou službou, systémom predaja lístkov a harmonogramom dopravy.
- b) vopred objektívnym a transparentným spôsobom stanoví:
- parametre, na základe ktorých sa majú počítať prípadné platby úhrady, a
 - povahu a rozsah prípadných výlučných poskytnutých práv

spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade. V prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme zadaných v súlade s článkom 5 ods. 2, 4, 5 a 6 sa tieto parametre určia tak, aby žiadna platba úhrady neprekročila sumu potrebnú na pokrytie čistého finančného vplyvu na vynaložené náklady a dosiahnuté výnosy na výkon záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, pričom sa berú do úvahy príslušné výnosy, ktoré si ponechá poskytovateľ služieb vo verejnom záujme, a primeraný zisk;

Článok 3

Zmluvy o službách vo verejnom záujme a všeobecné pravidlá

1. Ak sa príslušný orgán rozhodne udeliť vybranému poskytovateľovi výlučné právo a/alebo poskytnúť akúkoľvek úhradu ako protihodnotu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, urobí tak v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme.

2. Odchyľne od odseku 1 môžu byť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktorých cieľom je stanovenie maximálnej výšky tarify pre všetkých cestujúcich alebo pre niektoré kategórie cestujúcich, tiež predmetom všeobecných pravidiel. V súlade so zásadami stanovenými v článkoch 4 a 6 a v prílohe poskytne príslušný orgán poskytovateľom služieb vo verejnom záujme úhradu čistého finančného vplyvu, kladného alebo záporného, na vynaložené náklady a dosiahnuté výnosy na plnenie povinností v oblasti výšky tarify stanovených prostredníctvom všeobecných pravidiel spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade. Toto nemá vplyv na právo príslušných orgánov začleniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré stanovujú maximálne výšky tarify, do zmlúv o službách vo verejnom záujme.

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

Článok 4

Povinný obsah zmlúv o službách vo verejnom záujme a všeobecných pravidiel

1. Zmluvy o službách vo verejnom záujme a všeobecné pravidlá:

- jasne vymedzia záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré má poskytovateľ splniť, a dotknuté geografické územia;

- určujú spôsob stanovovania nákladov spojených s poskytovaním služieb. Tieto náklady môžu zahŕňať najmä náklady na zamestnancov, energiu, poplatky za infraštruktúru, údržbu a opravy vozidiel verejnej dopravy, parku kolajových vozidiel a zariadení potrebných na poskytovanie služieb osobnej dopravy, fixné náklady a vhodnú návratnosť kapitálu.

2. Zmluvy o službách vo verejnom záujme a všeobecné pravidlá určujú spôsob rozdelenia výnosov z predaja prepravných dokladov, ktoré si môže poskytovateľ služieb vo verejnom záujme ponechať, vrátiť ich príslušnému orgánu alebo si ich s ním rozdeliť.

3. Doba platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme je obmedzená a nepresahuje desať rokov pre autokarovú a autobusovú službu a pätnásť rokov pre služby v železničnej alebo inej kolajovej osobnej doprave. Doba platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré sa týkajú viacerých druhov dopravy, sa obmedzuje na pätnásť rokov, ak železničná alebo iná kolajová doprava predstavuje viac ako 50 % hodnoty dotknutých služieb.

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

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

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

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

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

7. Súťažné podklady a zmluvy o službách vo verejnom záujme musia transparentným spôsobom ukazovať možnosť a prípadne rozsah subdodávania. V prípade subdodávania je poskytovateľ poverený spravovaním a poskytovaním služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave v súlade s týmto nariadením povinný sám poskytovať podstatnú časť služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave. Zmluvou o službách vo verejnom záujme, predmetom ktorej je návrh, vybudovanie a prevádzka služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, sa môže povoliť plné subdodávanie s ohľadom na prevádzku uvedených služieb. Zmluva o službách vo verejnom záujme v súlade s vnútroštátnym právom a právom Spoločenstva určí podmienky, ktoré sa uplatňujú na subdodávanie.

Článok 5

Zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme

1. Zmluvy o službách vo verejnom záujme sa zadávajú v súlade s pravidlami stanovenými v tomto nariadení. Avšak zmluvy o službách alebo zmluvy o službách vo verejnom záujme vymedzené v smernici 2004/17/ES alebo smernici 2004/18/ES pre služby vo verejnom záujme v autobusovej alebo električkovej osobnej doprave sa zadávajú v súlade s postupmi ustanovenými podľa uvedených smerníc, ak tieto zmluvy nemajú formu koncesných zmlúv na služby, ako je vymedzené v uvedených smerniciach. Ak sa zmluvy majú zadávať v súlade so smernicou 2004/17/ES alebo smernicou 2004/18/ES, ustanovenia odsekov 2 až 6 tohto článku sa neuplatňujú.

2. Pokiaľ to nezakazuje vnútroštátne právo, každý príslušný miestny orgán bez ohľadu na to, či je to jediný 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 zadať zmluvu 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. Tam, kde príslušný miestny orgán prijme takéto rozhodnutie, sa uplatňuje toto:

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

e) v prípade subdodávania podľa článku 4 ods. 7 je interný prevádzkovateľ povinný sám poskytovať prevažnú časť služieb vo verejnej osobnej doprave.

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

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

V prípade zmluvy o službách vo verejnom záujme zadanej priamo malému alebo strednému podniku, ktorý neprevádzkuje viac ako 23 vozidiel, tieto prahové hodnoty možno zvýšiť buď na priemernú ročnú hodnotu odhadovanú na menej ako 2 000 000 EUR, alebo ak sa týkajú poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave v rozsahu menšom ako 600 000 kilometrov.

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

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

7. Členské štáty prijímú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby rozhodnutia prijaté v súlade s odsekmi 2 až 6 mohli byť preskúmané účinným a rýchlym spôsobom na základe požiadavky každej osoby, ktorá má alebo mala záujem získať príslušnú zmluvu a ktorá bola poškodená alebo ktorej hrozí, že bude poškodená porušením pravidiel, na základe toho, že takéto rozhodnutia porušili právo Spoločenstva alebo vnútroštátne predpisy na vykonávanie práva Spoločenstva.

Ak orgány zodpovedné za postupy preskúmania nemajú súdnu povahu, musia svoje rozhodnutia vždy písomne odôvodniť. V takých prípadoch sa okrem toho musia prijať opatrenia, aby akékoľvek údajné protiprávne opatrenie prijaté orgánom pre preskúmanie alebo akýkoľvek údajný nedostatok pri výkone právomocí zverených tomuto orgánu mohli byť predmetom súdneho preskúmania alebo preskúmania iným orgánom, a to súdom alebo tribunálom v zmysle článku 234 zmluvy, nezávislým od verejného obstarávateľa a orgánu pre preskúmanie.

Článok 6

Úhrada za služby vo verejnom záujme

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

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

Článok 7

Uverejnenie

1. Každý príslušný orgán raz ročne zverejní súhrnnú správu o záväzkoch vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, za ktoré zodpovedá, o vybraných poskytovateľoch služieb vo verejnom záujme a tiež o platbách úhrady a výlučných právach, ktoré boli týmto poskytovateľom služieb vo verejnom záujme poskytnuté vo forme úhrady. Táto správa rozlišuje medzi autobusovou prepravou a železničnou prepravou, umožní monitorovanie a hodnotenie výkonu, kvality a financovania siete verejnej dopravy a prípadne poskytuje informácie o druhu a rozsahu poskytnutých výlučných práv.

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

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

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

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

Tento odsek sa nevzťahuje na článok 5 ods. 5.

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

- a) názov zmluvného subjektu a jeho vlastníctvo, prípadne názov subjektu alebo subjektov vykonávajúcich zákonnú kontrolu;
- b) dobu platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme;
- c) opis služieb v osobnej doprave, ktoré sa majú vykonávať;
- d) opis parametrov finančnej úhrady;
- e) kvalitatívne ciele, ako sú presnosť a spoľahlivosť, a uplatniteľné odmeny a pokuty;
- f) podmienky týkajúce sa dôležitých aktív.

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

Článok 8

Prechodné ustanovenie

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

2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, bude zadávanie zmlúv vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave v súlade s článkom 5 od 3. decembra 2019. Počas tohto prechodného obdobia prijímú členské štáty opatrenia na postupné zosúladenie s článkom 5 s cieľom zabrániť vážnym štrukturálnym problémom súvisiacim s dopravnou kapacitou.

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

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

- a) pred 26. júlom 2000 na základe postupu spravodlivej verejnej súťaže;
- b) pred 26. júlom 2000 na základe iného postupu, ako je postup spravodlivej verejnej súťaže;
- c) od 26. júla 2000 a pred 3. decembra 2009 na základe postupu spravodlivej verejnej súťaže;
- d) od 26. júla 2000 a pred 3. decembra 2009 na základe iného postupu, ako je postup spravodlivej verejnej súťaže.

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

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

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

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

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

Článok 9

Zlučiteľnosť so zmlouvou

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

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

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

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

V Štrasburgu 23. októbra 2007

Za Európsky Parlament
predseda
H.-G. PÖTTERING

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

Článok 10

Zrušenie

1. Nariadenie (EHS) č. 1191/69 sa týmto zrušuje. Jeho ustanovenia sa však naďalej uplatňujú na služby nákladnej dopravy počas troch rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

2. Nariadenie (EHS) č. 1107/70 sa týmto zrušuje.

Článok 11

Správy

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

Článok 12

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 3. decembra 2009.

Za Radu
predseda
M. LOBO ANTUNES

PRÍLOHA

Pravidlá uplatniteľné na úhradu v prípadoch uvedených v článku 6 ods. 1

1. Úhrada, ktorá sa vzťahuje na priamo zadané zmluvy v súlade s článkom 5 ods. 2, 4, 5 alebo 6 alebo ktorá sa vzťahuje na všeobecné pravidlo, sa musí vypočítavať v súlade s pravidlami stanovenými v tejto prílohe.

2. Úhrada nemôže prekročiť sumu zodpovedajúcu čistému finančnému vplyvu, ktorý zodpovedá súčtu vplyvov, pozitívnych alebo negatívnych, z dodržiavania záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na náklady alebo výnosy poskytovateľa služieb vo verejnom záujme. Vplyvy sa vyhodnotia porovnaním situácie, keď sú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme splnené, so situáciou, ktorá by nastala, ak by záväzky neboli splnené. S cieľom vypočítať čistý finančný vplyv postupuje príslušný orgán takto:

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

mínus akékoľvek pozitívne finančné výsledky vytvorené sieťou v rámci príslušného(-ých) záväzku(-ov) vyplývajúceho(-ich) zo služieb vo verejnom záujme,

mínus príjmy z prepravy alebo akékoľvek iné výnosy vytvorené pri plnení príslušného(-ých) záväzku(-ov) vyplývajúceho(-ich) zo služieb vo verejnom záujme,

plus primeraný zisk

rovná sa čistý finančný vplyv.

3. Dodržiavanie záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme môže mať vplyv na možné dopravné činnosti poskytovateľa mimo príslušného(-ých) záväzku(-ov) vyplývajúceho(-ich) zo služieb vo verejnom záujme. S cieľom predísť nadmernej úhrade alebo nedostatočnej úhrade sa preto pri vypočítaní čistého finančného vplyvu zohľadňujú vyčísliteľné finančné vplyvy na dotknuté siete poskytovateľa.

4. Výpočet nákladov a výnosov sa musí uskutočniť v súlade s platnými účtovnými a daňovými pravidlami.

5. Ak poskytovateľ služieb vo verejnom záujme neposkytuje len služby, za ktoré sa poskytuje úhrada a ktorými plní záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ale vykonáva aj iné činnosti, účtovníctvo uvedených služieb vo verejnom záujme musí byť pre zvýšenie transparentnosti a zamedzenie krížovým dotáciám oddelené a spĺňať aspoň tieto podmienky:

— účty jednotlivých prevádzkových činností musia byť oddelené a príslušný podiel na aktívach a fixných nákladoch sa musí vykazovať podľa platných účtovných a daňových pravidiel,

— všetky variabilné náklady, primeraný podiel fixných nákladov a primeraný zisk spojený s akoukoľvek inou činnosťou poskytovateľa služieb vo verejnom záujme sa za žiadnych okolností nesmú účtovať ako príslušná služba vo verejnom záujme,

— náklady na službu vo verejnom záujme musia byť vyvážené výnosmi z jej poskytovania a platbami od orgánov verejnej moci bez možnosti presunu výnosov do inej oblasti činnosti poskytovateľa služieb vo verejnom záujme.

6. Pod „primeraným ziskom“ sa musí rozumieť zvyčajná miera návratnosti kapitálu v odvetví v danom členskom štáte, ktorá zohľadňuje riziko alebo neprítomnosť rizika pre poskytovateľa služieb vo verejnom záujme z dôvodu zásahu orgánu verejnej moci.

-
7. Spôsob úhrady musí podporovať udržanie alebo rozvoj:
- účinného riadenia poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, ktoré môže byť predmetom objektívneho hodnotenia, a
 - poskytovania služieb v osobnej doprave v dostatočne vysokej kvalite.
-