



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 24.10.2016
COM(2016) 689 final

2013/0028 (COD)

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie

týkající se

**postoje Rady k přijetí nařízení, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde
o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici**

(Text s významem pro EHP)

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie

týkající se

postoje Rady k přijetí nařízení, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici

(Text s významem pro EHP)

1. SOUVISLOSTI

Dne 30. ledna 2013 Komise přijala komplexní balíček šesti legislativních návrhů, který má zvýšit kvalitu a rozšířit nabídku železničních služeb v Evropě.

Zvýšení kvality služeb a efektivity je nutné pro to, aby se železnice stala pro cestující atraktivnější variantou a aby se podpořil přechod z jiných druhů dopravy na dopravu po železnici. U omezených finančních prostředků z veřejných zdrojů lze zajistit lepší poměr mezi kvalitou a cenou a dosáhnout udržitelnosti.

Tento balíček má rovněž za cíl podporovat inovace v oblasti železniční dopravy v EU s cílem splnit očekávání uživatelů, a to třemi různými a vzájemně propojenými způsoby:

- 1) otevřením trhů vnitrostátní osobní dopravy hospodářské soutěži a zavedením povinného nabídkového řízení na smlouvy o veřejných službách;
- 2) posílením nezávislosti provozovatelů infrastruktury tak, aby měli pod kontrolou všechny hlavní funkce železniční sítě, a zajištěním rovného přístupu na železnici pro všechny;
- 3) posílením úlohy agentury EU pro železniční dopravu tak, že bude jednotným kontaktním místem vydávajícím dopravcům celounijní povolení k uvádění vozidel na trh a celounijní osvědčení o bezpečnosti.

Datum předání návrhu Evropskému parlamentu a Radě (dokument COM(2013) 28 final – 2013/0028 COD):

31. ledna 2013

Datum vydání stanoviska Evropského hospodářského a sociálního výboru:

11. července 2013

Datum přijetí postoje Výboru regionů:

8. října 2013

Datum přijetí postoje Evropského parlamentu v prvním čtení:

26. února 2014

Datum přijetí postoje Rady:

17. října 2016

2. CÍL NÁVRHU KOMISE

Obečným cílem návrhu Komise na změnu nařízení (ES) č. 1370/2007 je zvýšit kvalitu služeb v přepravě cestujících po železnici a zvýšit jejich provozní účinnost. To by mělo zvýšit konkurenceschopnost a atraktivitu železniční dopravy ve srovnání s ostatními druhy dopravy a dále rozvíjet jednotný evropský železniční prostor. 

K dosažení tohoto obecného cíle Komise navrhla zavedení povinného konkurenčního nabídkového řízení na smlouvy o veřejných službách, aby se zvýšil konkurenční tlak na vnitrostátní železniční trhy. Cílem je zvýšit účinnost a kvalitu služeb v přepravě cestujících po železnici. Tato opatření jsou doplněna ustanoveními k zajištění příznivých rámcových podmínek pro konkurenční nabídková řízení, včetně pravidel týkajících se přístupu ke kolejovým vozidlům.

Návrh Komise úzce souvisí s navrhovanými změnami směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepřacované znění), kterými se zavádějí práva otevřeného přístupu železničních podniků a posilují ustanovení týkající se správy a řízení infrastruktury za účelem zlepšování nediskriminačního přístupu k železniční infrastruktuře.

3. PŘIPOMÍNKY TÝKAJÍCÍ SE POSTOJE RADY

Postoj v prvním čtení přijatý Radou dne 17. října 2016 podporuje hlavní cíle návrhu Komise, jimiž je zvyšování kvality a efektivity veřejných služeb v železniční dopravě prostřednictvím zavedení zásady povinného konkurenčního nabídkového řízení na smlouvy o veřejných službách v železniční dopravě. Rovněž podporuje navrhovaná ustanovení, která zajistí příznivé rámcové podmínky pro konkurenční nabídková řízení.

Přestože postoj Rady v řadě bodů nezachází tak daleko, jak by si Komise bývala představovala, je třeba zdůraznit, že je významným krokem vpřed ve srovnání se stávajícím nařízením (ES) č. 1370/2007, a to z několika důvodů:

- Komise navrhla sladit pravidla udělování veřejných zakázek pro všechny druhy dopravy, na něž se nařízení vztahuje, a zavést zásadu povinného konkurenčního zadávacího řízení na smlouvy o veřejných službách v železniční dopravě. Postoj Rady zachovává návrh Komise, neboť zavádí povinná nabídková řízení na smlouvy o veřejných službách v železniční dopravě jako obecnou zásadu odstraněním možnosti přímo uzavírat smlouvy o veřejných službách v železniční dopravě bez dalšího odůvodnění. Ačkoliv umožňuje několik výjimek, tyto výjimky jsou omezující, konkrétní a objektivně formulované a obsahují určitá ochranná opatření, která zabrání protiprávnímu obcházení zásady konkurenčního zadávacího řízení. Nadto text zajišťuje, že v případě přímého uzavření smluv na základě výjimky související se zvláštní tržní strukturou budou smlouvy o veřejných službách muset sledovat cíle návrhu, tedy zvýšení kvality a efektivity veřejných služeb v železniční dopravě. V tomto ohledu postoj Rady sleduje cíl Komise zvýšit kvalitu služeb v přepravě cestujících po železnici a zvýšit jejich provozní účinnost.
- Komise navrhla přísnější pravidla týkající se vymezení závazků veřejné služby. Tato pravidla měla vyžadovat, aby příslušné orgány vypracovaly podrobné plány veřejné dopravy, ve kterých vymezí cíle politiky veřejné přepravy cestujících. Od příslušných orgánů bylo na základě množiny kritérií vyžadováno, aby v zájmu dosažení cílů vymezených v plánech veřejné dopravy odůvodnily druh a rozsah závazků veřejné služby, které mají v úmyslu uložit provozovatelům veřejné dopravy, a působnost smlouvy o veřejných službách. Postoj Rady nezachází tak daleko jako

návrh Komise, avšak Komise uznává, že přesto obsahuje jasnější pravidla týkající se vymezení a specifikace závazků veřejné služby. Znění rovněž stanoví obecná kritéria pro příslušné orgány při vymezování závazků veřejné služby a zároveň v případě potřeby umožňuje pružnost.

- Postoj Rady rovněž zajišťuje spravedlivé a transparentní poskytování příslušných informací všem uchazečům, což je zárukou rovného zacházení v průběhu nabídkového řízení. Toto nové ustanovení je v souladu s návrhem Komise.
- Komise zavedla konkrétní horní limity pro hodnotu přímo zadáných zakázek na malé objemy v oblasti železniční dopravy. Postoj Rady stanoví tyto horní limity vyšší. Komise se nicméně domnívá, že přesto řádně zohledňují logiku, podle které je možné zadat zakázku přímo v případě, že by náklady na uspořádání nabídkového řízení přesáhly očekávané přínosy.
- Komise navrhla povinnost příslušných orgánů zajistit nediskriminační přístup ke kolejovým vozidlům, protože to je jedna z hlavních překážek pro železniční podniky v účasti na nabídkových řízeních. Postoj Rady tuto povinnost nezavádí, jelikož by to mohlo mít nepříznivý dopad na veřejné finance. Stanoví však povinnost příslušných orgánů vyhodnotit s ohledem na konkurenční zadávací řízení, zda je nezbytné učinit opatření pro zajištění nediskriminačního přístupu k železničním kolejovým vozidlům, a toto vyhodnocení zveřejnit. Postoj Rady rovněž nabízí soubor opatření, která mohou příslušné orgány využívat k zajištění přístupu hospodářských subjektů ke kolejovým vozidlům. Komise uznává, že povinností zveřejňovat budoucí hodnocení přístupu ke kolejovým vozidlům postoj Rady zavádí důležitý základ pro to, aby hospodářské subjekty a Komise mohly ověřovat, zda nabídková řízení zajišťují rovné zacházení se všemi hospodářskými subjekty.
- Postoj Rady zachovává relevantní unijní a vnitrostátní sociální normy, které musí být dodrženy, když dojde ke změně provozovatele veřejných služeb realizujícího smlouvu o veřejných službách. Komise může tato ustanovení podpořit, neboť se jimi vyjasní stávající platná sociální práva a povinnosti.
- Komise navrhla urychlené zahájení uplatňování zásady povinného konkurenčního zadávacího řízení. Postoj Rady zavádí delší přechodné období, kterým se odkládá zrušení možnosti bezpodmínečného přímého uzavření smlouvy. Výsledkem je, že uplatňování zásady povinného konkurenčního nabídkového řízení na smlouvy o veřejných službách v železniční dopravě začne platit šest let po vstupu nového nařízení v platnost. Tento odklad oddálí příznivé účinky nových pravidel, ale rovněž členským státům umožní trh na tyto změny dobře připravit, a zabránit tak případným strukturálním problémům, které by mohly vyvstat.
- Komise navrhla, že platnost přímo zadáných zakázek na základě výjimky pro železniční dopravu by měla uplynout nejpozději do 31. prosince 2022. Komise vyjadřuje politování nad tím, že postoj Rady umožňuje, aby tyto smlouvy platily až do data vypršení. To bude znamenat, že smlouvy o veřejných službách v oblasti železniční dopravy přímo uzavřené před koncem přechodného období mohou pokračovat až do prosince 2032, což je dlouhé přechodné období. Zároveň však Komise bere na vědomí, že postoj Rady zaručuje ochranu stávajících smluvních práv a zavádí ochranná opatření pro jejich právní kontinuitu.

4. ZÁVĚR

Komise se domnívá, že zavedení nových a jasnějších ustanovení popsaných výše i přes nedostatky postoje Rady přinese větší právní jistotu. Také to bude představovat pevný základ pro budoucí prosazování otevírání trhu železniční dopravy v rámci pravidel dopravní politiky a příslušných pravidel hospodářské soutěže.

Komise se domnívá, že změna právní úpravy týkající se závazků veřejné služby v dopravě po železnici, zavedení zásady konkurenčního zadávacího řízení na smlouvy o veřejných službách v železniční dopravě a ustanovení týkající se příznivých rámcových podmínek pro taková zadávací řízení jsou významným krokem ke zvýšení kvality a účinnosti veřejných služeb v železniční dopravě v EU. Širší používání konkurenčního nabídkového řízení na smlouvy v železniční dopravě by také mohlo zajistit výhodnější vynakládání veřejných finančních prostředků na veřejné služby v dopravě.

Komise v duchu kompromisu přijímá postoj Rady, čímž Evropskému parlamentu umožňuje přijmout konečné znění ve druhém čtení. Komise má za to, že přijetí jak tržního, tak i technického pilíře by přineslo největší výhody z hlediska kvality služeb, efektivity a konkurenceschopnosti odvětví železniční dopravy.