



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 12.12.2006
KOM(2006)805 v konečnom znení

2000/0212 (COD)

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU

podľa článku 251 ods. 2 druhý pododsek Zmluvy o ES

o

**spoločnej pozícii Rady k prijatiu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o službách
vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave**

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU**podľa článku 251 ods. 2 druhý pododsek Zmluvy o ES****o****spoločnej pozícii Rady k prijatiu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave****(Text s významom pre EHP)****1. CHRONOLÓGIA**

Dátum predloženia upraveného návrhu Európskemu parlamentu a Rade (dokument KOM (2005) 319, konečné znenie – 2000/0212 (COD))	22.7.2005
Dátum stanoviska Výboru regiónov	16.2.2006
Dátum stanoviska Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru	17.5.2006
Dátum stanoviska Európskeho parlamentu k pôvodnému návrhu KOM (2000) 7 v prvom čítaní	14.11.2001
Dátum prijatia spoločnej pozície	11.12.2006

2. PREDMET NÁVRHU KOMISIE

Cieľom tohto návrhu je nahradiť nariadenie prijaté v roku 1969, ktoré dodnes predstavuje regulačný rámec Spoločenstva uplatniteľný v odvetví verejnej pozemnej osobnej dopravy¹. Od roku 1969 sa ekonomické prostredie v odvetví verejnej pozemnej osobnej dopravy významne zmenilo. Toto nariadenie sa stalo neadekvátnym a je zdrojom právnej neistoty, ktorá sa už prejavuje zvýšeným počtom sporov.

Na základe tohto konštatovania neprimeranosti právneho rámca Spoločenstva na jednej strane a s cieľom zvýšiť účinnosť a kvalitu služieb na strane druhej, Komisia v septembri 2000 predložila návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady², ktoré by malo nahradiť nariadenie z roku 1969.

¹ Nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 (Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 1) o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (EHS) č. 1893/91 (Ú. v. ES L 169, 29.6.1991, s. 1).

² KOM (2000)7, konečné znenie - 2000/0212 (COD), zmenené a doplnené KOM(2002)107, konečné znenie.

Po prijatí stanoviska Európskeho parlamentu v prvom čítaní v novembri 2001 Komisia predložila vo februári 2002 zmenený a doplnený návrh. Najmä vzhľadom na podstatne rozdielne skúsenosti s už realizovanými otvoreniami trhov v členských štátoch však Rada nemala možnosť pokračovať vo svojich aktivitách.

S cieľom vyriešiť tieto ťažkosti, zosúladiť rozdielne pozície vyjadrené v tejto záležitosti v Európskom parlamente a v Rade a zohľadniť rozsudok Súdneho dvora Európskych spoločenstiev vo veci Altmark³, Komisia prijala v júli 2005 upravený návrh nariadenia, ktorý nahrádza zmenený a doplnený návrh z roku 2002.

Tento návrh spočíva predovšetkým v zjednodušení legislatívneho prístupu, vo väčšej flexibilita organizácie služieb vo verejnom záujme v doprave a v lepšom zohľadnení zásady subsidiarity a transparentnosti.

Jeho cieľom je vymedziť pre príslušné orgány intervenčné pravidlá v odvetví verejnej pozemnej osobnej dopravy. Za týmto účelom stanovuje podmienky poskytovania náhrad za záväzky služby vo verejnom záujme a podmienky priznávania výhradných práv v tomto odvetví. Tento návrh zovšeobecňuje zmluvnú úpravu a prináša vyššiu transparentnosť vzťahov medzi verejnými orgánmi a prevádzkovateľmi v odvetví dopravy. V súlade s požiadavkou Európskeho parlamentu tento návrh zároveň prvýkrát priznáva príslušným miestnym orgánom právo slobodného výberu pri organizácii verejnej dopravy. Určuje jasný rámec, tak pokiaľ ide o možnosť podriaďiť zmluvy o službe vo verejnom záujme otvorenej súťaži, ako aj pokiaľ ide o možnosť pre príslušné orgány poskytovať tieto služby priamo alebo prostredníctvom interného prevádzkovateľa.

3. PRIPOMIENKY K SPOLOČNEJ POZÍCII

Spoločná pozícia, prijatá kvalifikovanou väčšinou, prináša určité úpravy, ktoré Komisia považuje za prijateľné, pretože nespochybňujú ambície právnej bezpečnosti, transparentnosti, subsidiarity a flexibility, ktorými sa návrh Komisie riadil.

Rada tak rozšírila možnosť priameho prideľovania zmlúv v železničnej doprave na všetky služby **železničnej dopravy** okrem metra alebo električiek, pričom v zásade zaviedla obmedzenie trvania týchto zmlúv na 10 rokov.

Podľa požiadavky EP, Rada zohľadnila špecifické postavenie MSP a prehodnotila úroveň **prahov uplatniteľných len na MSP**, čo umožňuje týmto podnikom priame prideľovanie zmlúv o službe vo verejnom záujme, ktorých ročná hodnota nepresahuje 1,7 milióna EUR, alebo ktorých predmetom poskytovania je najviac 500 000 kilometrov dopravných služieb ročne v prospech spoločností, ktoré neprevádzkujú viac ako 20 vozidiel. Táto úprava v prospech MSP vyplýva z mimoriadne špecifickej štruktúry trhu miestnej dopravy podriadeného osobitným pravidlám kapitoly „Doprava“ zmluvy. Komisia sa domnieva, že táto úprava by už nemohla byť viac rozšírená.

V súlade s pozíciou Európskeho parlamentu a s návrhom Komisie Rada potvrdila **zásadu slobodného výberu pre miestne orgány**, pokiaľ ide o vyhlásenie otvorenej verejnej súťaže alebo využitie interného prevádzkovateľa najmä pre autobusy, električky a metro. S cieľom

³ Rozsudok z 24. júla 2003 vo veci C-280/00, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

zohľadniť niektoré špecifiká a dospieť k jednoducho uplatniteľnému textu, Rada navyše upravila podmienky, za ktorých môžu orgány prevádzkovať služby verejnej dopravy priamo alebo prostredníctvom interného prevádzkovateľa.

Rada sa tiež rozhodla sprísniť podmienky **transparentnosti** v prípadoch priamo pridelených zmlúv.

Okrem toho Rada potvrdila zavedenie **zásady reciprocity**, ktoré požadoval Európsky parlament, ale podľa návrhu Komisie a v súlade s judikatúrou Súdneho dvora Európskych spoločenstiev je táto doložka časovo obmedzená a je súčasťou procesu postupnej liberalizácie. Má teda striktné prechodný charakter.

Napokon sa Rada zaoberala aj opatreniami uplatniteľnými na už **uzatvorené zmluvy** a potrebou stanoviť dlhšie **prechodné obdobie** výlučne pre uplatňovanie ustanovení o podmienkach prideľovania zmlúv. Toto prechodné obdobie sa v tomto bode predlžuje na 12 rokov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia.

4. PODROBNÉ PRIPOMIENKY K SPOLOČNEJ POZÍCII

Uvedené odkazy sa týkajú odôvodnení a článkov spoločnej pozície.

4.1 Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy Európskeho parlamentu prijaté Komisiou a zapracované úplne alebo čiastočne do spoločnej pozície

Predmet a rozsah pôsobnosti

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 1, 5, 132, 21, 22 a 31, ktoré upresňujú ciele nariadenia najmä z hľadiska verejného záujmu (zlepšenie dopravy na základe sociálnych a environmentálnych faktorov, tarifných podmienok, ochrany osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu, stratégie regionálneho rozvoja...), sú v zásade prevzaté v odôvodneniach 4 a 13 a), ako aj v článku 1§1 prvý pododsek.

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 2 a 3 o zásadách, na ktorých sa nariadenie zakladá, sú v zásade prevzaté v odôvodneniach 1, 7 a 9.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 6, ktorý upresňuje postavenie neregulovaných trhov, je prevzatý v odôvodnení 6 b).

Časť pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu 23, ktorým sa z rozsahu pôsobnosti nariadenia vylúčia historické vlaky, je prevzatá v článku 1§2.

Vymedzenie pojmov

Z pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu 25 bola v článku 2 n) prevzatá definícia integrovaných služieb zahŕňajúca informačnú službu, predaj cestovných lístkov a jednotný cestovný poriadok.

Vzťah k právu verejného obstarávania

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 8, ktorý upresňuje, že smernice o verejnom obstarávaní sa neuplatňujú na zmluvy, ktoré sú koncesiami na služby, je prevzatý v článkoch 5§1 a 8§1.

Trvanie zmlúv

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 15 a 54 požadujú predĺženie maximálneho trvania zmlúv na 8 rokov (pre cestnú dopravu) a na 15 rokov (pre železnice). Komisia prevzala vo svojom upravenom návrhu, v odôvodnení 12 a v článku 4§5, trvania zmlúv navrhnuté Európskym parlamentom a zapracovala do článku 4§6 možnosť uzavrieť za určitých podmienok zmluvy dlhšieho trvania. Spoločná pozícia v zásade predĺžila maximálne trvanie zmlúv v cestnej doprave z osem na desať rokov a rozšírila možnosti uzavrieť zmluvy dlhšieho trvania. Článok 5§6 tiež v zásade obmedzuje na desať rokov trvanie priamo pridelených zmlúv v železničnej doprave.

Podmienky prideľovania zmlúv o službe vo verejnom záujme

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 61, ktorý je nepochybne základom pozície prijatej Európskym parlamentom v prvom čítaní, dáva príslušnému orgánu na výber:

- buď podriadiť prideľovanie zmlúv o službe vo verejnom záujme hospodárskej súťaži
- alebo poskytovať priamo alebo prostredníctvom vlastného podniku, služby verejnej dopravy pod podmienkou, že sa nezúčastní hospodárskej súťaže o prideľovanie iných zmlúv o službe vo verejnom záujme.

Tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh, ktorý stanovuje **zásadu slobodného výberu pre príslušný orgán**, ako aj pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 12, 14, 29, sú v zásade prevzaté v odôvodnení 15 a v článku 5§2.

Rada spresnila podmienky, za ktorých môžu príslušné orgány poskytovať priamo alebo prostredníctvom interného prevádzkovateľa služby verejnej dopravy:

- V článku 5§2 prvý pododsek a 5§2 d), spoločná pozícia upravuje pojem príslušného miestneho orgánu s cieľom rozšíriť možnosť slobodného výberu na zoskupenia orgánov a zohľadniť prípady, keď neexistuje miestny orgán príslušný pre dopravu;
- V článku 5§2 a) spoločná pozícia upravuje pojem kontroly tým, že zmierňuje kritérium týkajúce sa vlastníctva kapitálu príslušným orgánom. V dôsledku toho by niektoré spoločnosti so zmiešaným kapitálom (alebo IVSP inštitucionalizované verejno-súkromné partnerstvá) mohli byť považované za interných prevádzkovateľov a mať tak možnosť priamo získať zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. Nariadenie však v každom prípade obmedzuje činnosť interného prevádzkovateľa podľa presného geografického rozdelenia. Komisia sa domnieva, že na základe kapitoly „Doprava“ zmluvy je tento špecifický prístup v odvetví dopravy opodstatnený osobitnými potrebami verejnej dopravy, a vôbec nezakladá prístup, ktorý by mohol byť prijatý v iných odvetviach činnosti. Okrem toho sa Komisia domnieva, že dokonca ani v danom prípade by sa riešenie nemohlo viac odkloniť od stavu súčasnej jurisdikcie Spoločenstva vykladajúcej ustanovenia zmluvy o práve usadiť sa (článok 43 ES) a o slobodnom poskytovaní služieb (článok 49 ES). Nariadenie zvlášť zachováva hlavné všeobecné pravidlo, podľa ktorého príslušný orgán musí vykonávať nad interným prevádzkovateľom rovnakú kontrolu ako nad svojimi vlastnými službami, pričom sa táto kontrola v oblasti verejnej dopravy posudzuje so zreteľom na kritériá spresnené v nariadení. Okrem toho nariadenie pripomína, že pri prípadnom využívaní subdodávateľských služieb interným prevádzkovateľom musia byť dodržané pravidlá zmluvy.

- V článku 5§2 b) spoločná pozícia zmierňuje zásadu geografického rozdelenia interného prevádzkovateľa s cieľom umožniť mu prevádzkovanie niektorých liniek presahujúcich hranice, ktoré mu boli určené.
- V článku 5§2 c) Rada ustanovuje opatrenia umožňujúce interným prevádzkovateľom zúčastniť sa na hospodárskej súťaži tesne pred definitívnym zapojením sa do súťaže na domácom trhu.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 7, ktorý zmierňuje pozitívne hodnotenie podriadenia zmlúv o službe vo verejnom záujme otvorenej súťaži, je v zásade prevzatý v odôvodnení 6 a) prostredníctvom formulácie „ak sú zavedené primerané ochranné opatrenia“.

Pokiaľ ide o podrobné pravidlá priebehu verejnej súťaže, pozmeňujúci a doplňujúci návrh 80, ktorý umožňuje rokovania medzi príslušným orgánom a predkladateľmi, je v zásade prevzatý v odôvodnení 17 a v článku 5§3. Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 81, ktorý ukladá príslušnému orgánu povinnosť vhodným spôsobom zverejniť podmienky verejnej súťaže, je prevzatý v odôvodnení 23 a v článku 7§2.

Transparentnosť

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 82 a 83, ktoré zdôrazňujú povinnosť členských štátov a príslušných orgánov pravidelne predkladať správy o uplatňovaní nariadenia, sú v zásade zahrnuté do odôvodnenia 24 a článkov 7§1 a 8§2.

Okrem toho, v súlade s požiadavkou Európskeho parlamentu vyjadrenou v pozmeňujúcom a doplňujúcom návrhu 95, článok 11 stanovuje Komisii povinnosť predkladať správy hodnotiace najmä vývoj kvality dopravných služieb vo verejnom záujme, po ukončení prechodného obdobia.

Narušenie hospodárskej súťaže

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 67, 68, 91 a 94, ktorých cieľom je predchádzať narušeniu hospodárskej súťaže, ktoré by mohli využiť prevádzkovatelia, ktorým boli priamo pridelené zmluvy o službe vo verejnom záujme, sú v zásade prevzaté v článku 5§2 b), ako aj v článku 8§6, ktorý zavádza zásadu recipacity počas prechodného obdobia.

Mimoriadne opatrenia

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy Parlamentu 70, 78, 85 a 86 umožňujú príslušným orgánom v mimoriadnych prípadoch pridelať zmluvy priamo, napríklad ak sa prevádzkovateľ dostal do konkurzu. Článok 5§5 zahŕňa túto otázku.

Ochranné opatrenia

Komisia a Rada nasledovali Európsky parlament, ktorého pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 71 a 72 rušia ustanovenia, ktorých cieľom je uložiť prevádzkovateľom povinnosť subdodávať časť služieb alebo vylúčiť niektorých dominantných prevádzkovateľov z verejných súťaží.

Všeobecné tarifné pravidlá

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 130, 76, 77 a 124 o opatreniach uplatniteľných na všeobecné pravidlá, ktorých cieľom je stanoviť maximálne tarify, sú v zásade prevzaté

v odôvodnení 5 a v článku 3§2. Pre služby, za ktoré sa poskytujú len finančné náhrady za tarifné záväzky, spoločná pozícia otvára v článku 3§3 možnosť neuplatňovať nariadenie, ale uplatňovať pravidlá zmluvy pokiaľ ide o štátnu pomoc, z čoho vyplýva povinnosť oznámiť tieto platby.

Náhrady za záväzky služby vo verejnom záujme

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 13, ktorý sa týka odškodňovania prevádzkovateľov, je v zásade prevzatý v článku 1§1, druhý pododsek a v bode 2 prílohy.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 19, ktorého cieľom je umožniť prevádzkovateľom vložiť finančné prostriedky získané na liberalizovaných trhoch do poskytovania dopravných služieb vo verejnom záujme, je prevzatý. Zákaz takýchto presunov príjmov, ustanovený v bode 5 prílohy, sa uplatňuje iba na príjmy získané na neliberalizovaných trhoch.

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 89 a 96 o podmienkach náhrad v rámci priamo pridelených zmlúv o službe vo verejnom záujme, bez vyhlásenia otvorenej verejnej súťaže, sú v zásade prevzaté v článku 4§2, v článku 6, ako aj v prílohe.

Prechodné obdobie

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 90, 92 a 93, ktorých cieľom je predĺžiť prechodné obdobie a zmierniť opatrenia uplatniteľné na už platné zmluvy, sú v zásade prevzaté v článkoch 8§2, 8§5 a 10§1. V článku 12 sa stanovuje, že nariadenie nadobudne účinnosť tri roky po jeho uverejnení v úradnom vestníku. Po uplynutí tohto obdobia nadobudnutia účinnosti začne 12-ročné prechodné obdobie pre uplatňovanie ustanovení o prideľovaní zmlúv o službe vo verejnom záujme. Tieto ustanovenia tiež zmiernujú opatrenia uplatniteľné na existujúce zmluvy s cieľom umožniť postupné zosúladenie organizácie verejnej dopravy vo všetkých členských štátoch.

4.2 Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy Európskeho parlamentu zamietnuté Komisiou a nezpracované do spoločnej pozície

Rozsah pôsobnosti

Pozmeňujúcim a doplňujúcim návrhom 23 sa rozsah pôsobnosti nariadenia obmedzuje na miestnu dopravu. Takáto pozícia by viedla k zachovaniu účinnosti nariadenia z roku 1969 a právnej neistoty, ktorá ho sprevádza, pre časť pozemnej dopravy. Prijatý rozsah pôsobnosti je teda rozsah vyplývajúci z „Verejnej železničnej a cestnej osobnej dopravy“.

Podmienky prideľovania zmlúv o službe vo verejnom záujme

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 9, 62, 63, 65 a 120 sa týkajú špecifických podmienok uplatňovania hospodárskej súťaže na niektoré druhy dopravných služieb: integrovaná doprava, doprava metrom alebo ľahkým metrom, alebo aj nové linky vytvorené na podnet prevádzkovateľov. Predmet týchto pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov je irelevantný, keďže spoločná pozícia prijala pre príslušné orgány zásadu slobodného výberu. Táto zásada zároveň platí pre integrované dopravné služby, metro a ľahké metro alebo nové linky. Už nie je potrebné stanovovať osobitné výnimky pre tieto prípady. Tieto pozmeňujúce a doplňujúce návrhy preto neboli prevzaté.

Pozmeňujúcim a doplňujúcim návrhom 64 sa zrušuje povinnosť príslušného orgánu oznámiť rok vopred svoj zámer vyhlásiť hospodársku súťaž alebo priamo prideliť zmluvu o dopravnej službe vo verejnom záujme. Keďže zásada slobodného výberu musí byť sprevádzaná primeranou transparentnosťou, Komisia a Rada považovali za nevyhnutné zachovať túto povinnosť zverejňovania prostredníctvom odôvodnenia 23 a článku 7§2.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 69, ktorého premetom je takzvaný postup „porovnávanie kvality“, nebol prevzatý ani v upravenom návrhu Komisie, ani v spoločnej pozícii.

Vzťah k právu verejného obstarávania

V pozmeňujúcom a doplňujúcom návrhu Európskeho parlamentu 24 sa vychádza z uprednostnenia ustanovení nariadenia o uplatňovaní smerníc o verejnom obstarávaní. Takáto priorita by protirečila záväzkom prijatým Spoločenstvom na základe dohody o verejnom obstarávaní Medzinárodnej obchodnej organizácie. Spoločná pozícia nepreberá túto myšlienku priority nariadenia nad smernicami o verejnom obstarávaní. V záujme objasnenia však v článku 1§3 vloženom Radou upresňuje, že nariadenie sa neuplatňuje na koncesné zmluvy na obstarávanie verejných prác.

Vymedzenie pojmov

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 107 a 119 dopĺňajú vymedzenie výhradných práv. Zdá sa však, že tieto doplnenia sa reálne netýkajú daného vymedzenia a neboli prevzaté.

Keďže toto odvetvie bolo vyňaté z rozsahu pôsobnosti nariadenia, predmet pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu 26 o vymedzení vnútrozemskej vodnej dopravy je prekonaný. Okrem toho odôvodnenie 8 a článok 1§2 zahŕňajú vyňatie vnútrozemskej vodnej dopravy z rozsahu pôsobnosti nariadenia z dôvodu nízkeho objemu a upresňujú pravidlá uplatniteľné na toto odvetvie.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 27 predstavuje redakčnú zmenu vymedzenia pojmu prevádzkovateľ a nebol prevzatý.

Predmet pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu 28 o vymedzení verejnej dopravy na krátke vzdialenosti je prekonaný, keďže tento pojem sa už v spoločnej pozícii nepoužíva.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 30 zavádza osobitné vymedzenie osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu, ktoré spoločná pozícia nepreberá.

Zmluvy o službe vo verejnom záujme

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 116, 127 a 131 menia, dopĺňajú a rozširujú zoznam kritérií, ktoré orgány musia zohľadniť pri prideľovaní zmlúv o službe vo verejnom záujme.

Predmet týchto pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov je irelevantný, keďže ani Komisia, ani Rada neprijali prístup spočívajúci vo vypracovaní povinného zoznamu prideľovacích kritérií. Takýto zoznam by sa mohol čoskoro ukázať ako neadekvátny alebo dokonca kontraproduktívny.

Prijatý prístup, viac rešpektujúci zásadu subsidiarity, umožňuje ponechať príslušným orgánom úplnú voľnosť pri určení všetkých skutočností, ktoré je potrebné zohľadniť pri

pridelovaní zmluvy, a teda pri určení ich priorít vo verejnej doprave. Odôvodnenie 13 a) však upresňuje, že orgány môžu stanoviť normy kvality napríklad v oblasti pracovných podmienok, práv cestujúcich, ochrany životného prostredia alebo potrieb osôb s obmedzenou schopnosťou pohybu.

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 108, 55, 56, 57, 58 a 59 ukladajú povinnosť uvádzať v zmluvách o službe vo verejnom záujme isté ustanovenia o rozviazaní zmluvy, o povinnosti predkladať výročnú správu o činnosti, o správe majetku, pravidlách o sankciách a o pravidlách pre dodatky. Tieto pozmeňujúce a doplňujúce návrhy neboli prevzaté, keďže takéto ustanovenia vyplývajú zo zásady subsidiarity a vyváženosti zmluvy, ktorá musí byť medzi stranami určená.

Z tých istých dôvodov Komisia a Rada neprevzali ani pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 133 a 134, ktoré ukladajú vybranému prevádzkovateľovi povinnosť zachovávať práva zamestnancov. Vo veci ochrany pracovníkov však odôvodnenie 13 a článok 4§7 výslovne uvádzajú, že v rámci verejnej súťaže orgány môžu žiadať od prevádzkovateľov uchádzajúcich sa o zmluvu, aby predbežne prijatým zamestnancom zaručili zachovanie niektorých práv.

Opravné prostriedky

Predmet pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov 8, 84, 85, 86 a 87 o opravných prostriedkoch voči rozhodnutiam prijatým príslušným orgánom nie je zahrnutý, keďže spoločná pozícia už neurčuje osobitné postupy v tomto bode.

Prevádzkovatelia tretích krajín

Predmet pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov 4, 20, 74 a 125, o podmienkach prístupu a pravidlách usídlenia uplatniteľných na prevádzkovateľov tretích krajín, nie je prevzatý, keďže tento aspekt nie je osobitne riešený ani v návrhu Komisie ani v spoločnej pozícii Rady. Tieto pozmeňujúce a doplňujúce návrhy preto neboli prevzaté.

4.3 Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy Európskeho parlamentu zamietnuté Komisiou a zapracované úplne alebo čiastočne do spoločnej pozície

Malé a stredné podniky

Cieľom pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov 17 a 79 je zaručiť zohľadnenie osobitných záujmov MSP na trhu miestnej dopravy. Tieto pozmeňujúce a doplňujúce návrhy neboli prevzaté v návrhu Komisie, ale sú zreteľne zahrnuté v článku 5§4 spoločnej pozície, ktorý zavádza špecifický prah vyššej úrovne, uplatniteľný iba na zmluvy pridelené MSP, ktoré sú vymedzené v tom istom článku ako spoločnosti neprevádzkujúce viac ako 20 vozidiel. Je potrebné pripomenúť, že toto ustanovenie berie ohľad na obzvlášť špecifickú štruktúru trhu miestnej dopravy, v ktorej niekedy MSP zohrávajú rozhodujúcu úlohu. Navyše je odvetvie dopravy podriadené špecifickým pravidlám kapitoly „Doprava“ zmluvy.

4.4 Nové prvky

Rozsah pôsobnosti

Odôvodnenia 8 a), 29 a článok 1§2 sa týkajú vyňatia verejnej nákladnej dopravy z rozsahu pôsobnosti nariadenia a upresňujú pravidlá uplatniteľné na toto odvetvie.

Transparentnosť

Článkom 7§3 sa pre príslušný orgán zavádza povinnosť zverejňovať niektoré informácie v prípadoch priameho pridelenia služby železničnej dopravy.

Článkom 7§4 sa príslušnému orgánu ukladá povinnosť predložiť, na žiadosť každej zúčastnenej strany, odôvodnené rozhodnutie o priamom pridelení zmluvy o službe vo verejnom záujme.

Zlučiteľnosť so zmluvou

V článku 9§2 sa upresňujú pravidlá uplatniteľné na pomoc, ktorá zodpovedá potrebám koordinácie dopravy alebo náhrade za niektoré záväzky spojené so službou vo verejnom záujme, inej ako tej, na ktorú sa vzťahuje nariadenie. Článkom 10§2 sa preto zrušuje nariadenie Rady 1107/70 zo 4. júna 1970 o poskytnutí pomoci pre železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu.

5. ZÁVERY

Komisia sa domnieva, že spoločná pozícia prijatá kvalifikovanou väčšinou dňa 11.12.2006 nenarúša ciele ani prístup jej upraveného návrhu a môže ju teda podporiť.