

## II

(Oznámenia)

OZNÁMENIA INŠTITÚCIÍ, ORGÁNOV, ÚRADOV A AGENTÚR EURÓPSKEJ  
ÚNIE

## EURÓPSKA KOMISIA

## OZNÁMENIE KOMISIE

**o výkladových usmerneniach týkajúcich sa nariadenia (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave**

(2014/C 92/01)

## 1. ÚVOD

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a 1107/70 <sup>(1)</sup>, bolo prijaté 23. októbra 2007. Cieľom tohto nariadenia, ktoré nadobudlo účinnosť 3. decembra 2009, je vytvoriť vnútorný trh pre poskytovanie služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave. Vykonáva to doplnením všeobecných pravidiel o verejnom obstarávaní. Stanovuje tiež podmienky, za ktorých sa platby náhrad dohodnuté v zmluvách a koncesiách na služby vo verejnom záujme v osobnej doprave považujú za zlučiteľné s vnútorným trhom a oslobodené od predchádzajúceho oznámenia štátnej pomoci Komisii.

Nariadenie (ES) č. 1370/2007 má veľký význam pre organizáciu a financovanie služieb vo verejnom záujme v autobusovej a električkovej doprave, doprave metrom a v železničnej doprave v členských štátoch. Koherentné a správne uplatňovanie jeho ustanovení je ekonomicky a politicky dôležité. Je to z dôvodu pridanej hodnoty a zamestnanosti v sektore verejnej dopravy, ktorých príspevkov k HDP jednotlivo dosahuje 1 %, ako aj z dôvodu celkovej zamestnanosti v Únii. Dobře fungujúci sektor verejnej dopravy je základným kameňom efektívnej sociálnej, hospodárskej a environmentálnej politiky.

V externom ex-post posúdení vykonávaní nariadenia (ES) č. 1370/2007 <sup>(2)</sup> uskutočnenom externým konzultantom, ako aj zo strany zástupcov európskych združení a členských štátov vystupujúcich na konferencii zainteresovaných strán, ktorú 14. novembra 2011 <sup>(3)</sup> usporiadala Komisia na úrovni EÚ o vykonávaní uvedeného nariadenia, bola Komisia vyzvaná, aby poskytla usmernenia k niektorým ustanoveniam uvedeného nariadenia. Rozdielne výklady ustanovení týkajúcich sa vymedzenia záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, rozsahu pôsobnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme, zadávania týchto zmlúv a náhrady za vykonávanie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme môžu brániť vytváraniu vnútorného trhu pre verejnú dopravu a viesť k nežiaducim narušeniam trhu.

Komisia pred prijatím tohto oznámenia uskutočnila konzultácie s členskými štátmi a zainteresovanými stranami, ktoré predstavujú strany zainteresované na tejto otázke, napr. európske združenia sektoru verejnej dopravy vrátane organizácií zastupujúcich pracovníkov v doprave a cestujúcich.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> DLA Piper, Study on the implementation of Regulation (EC) No 1370/2007 on public passenger transport services by rail and by road, 31. októbra 2010, uverejnená na [http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/rail\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/rail_en.htm)

<sup>(3)</sup> Dokumenty z konferencie sú uverejnené na [http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/events/2011-11-14-workshop\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/events/2011-11-14-workshop_en.htm)

Komisia v tomto oznámení objasňuje svoje chápanie mnohých ustanovení nariadenia inšpirovaných osvedčenými postupmi s cieľom pomôcť členským štátom naplno využívať prínosy vnútorného trhu. Cieľom tohto oznámenia nie je vyčerpávajúcim spôsobom obsiahnuť všetky ustanovenia, ani vytvoriť nejaké nové legislatívne pravidlá. Treba poznamenať, že v každom prípade je výklad právnych predpisov Únie v konečnom dôsledku vždy úlohou Súdneho dvora Európskej únie.

30. januára 2013 prijala Komisia návrh na zmenu nariadenia (ES) č. 1370/2007 v rámci očakávania otvorenia trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy<sup>(1)</sup>. Niektoré z ustanovení nariadenia, ktoré Komisia navrhla zmeniť, ako sú ustanovenia o zadávaní zmlúv o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave, sa vysvetľujú v tomto oznámení. Pokiaľ ide o usmernenia k týmto ustanoveniam uvedené v tomto dokumente, tie sa budú považovať za platné, až kým nenadobudnú účinnosť akékoľvek zmeny nariadenia (ES) č. 1370/2007.

## 2. CHÁPANIE NARIADENIA (ES) Č. 1370/2007 ZO STRANY KOMISIE

### 2.1. Rozsah pôsobnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007

V tejto kapitole týkajúcej sa rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa uvádzajú výkladové usmernenia o vzťahu medzi týmto nariadením a týmito smernicami: smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES<sup>(2)</sup> (ďalej len „smernica 2014/24/EÚ“), smernicou 2014/25/EÚ o obstarávaní subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES<sup>(3)</sup> (ďalej len „smernica 2014/25/EÚ“) a smernicou 2014/23/EÚ o udeľovaní koncesíí<sup>(4)</sup> (ďalej len „smernica 2014/23/EÚ“). V tejto kapitole sa takisto objasňujú spôsoby uplatňovania nariadenia na vnútrozemské vodné cesty a vnútroštátneorské vody a objasňuje jeho použiteľnosť na zmluvy o nákladnej doprave do 2. decembra 2012.

#### 2.1.1. Článok 1 ods. 3 a článok 5 ods. 1. Vzťah medzi nariadením (ES) č. 1370/2007 a smernicami o verejnom obstarávaní a udeľovaní koncesíí

Nariadenie (ES) č. 1370/2007 upravuje zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme v oblasti verejnej osobnej cestnej a železničnej dopravy, ako sa stanovuje v jeho článku 2 písm. i). Tieto zmluvy o službách vo verejnom záujme však môžu spadať aj do rozsahu pôsobnosti smerníc o verejnom obstarávaní (smernica 2014/24/EÚ a smernica 2014/25/EÚ). Keďže smernice uvedené v nariadení (ES) č. 1370/2007 (smernica 2004/17/ES a smernica 2004/18/ES) boli zrušené a nahradené vyššie uvedenými smernicami, odkazy v nariadení (ES) č. 1370/2007 by sa mali chápať tak, že sa vzťahujú na nové smernice.

V článku 1 ods. 3 sa stanovuje, že nariadenie (ES) č. 1370/2007 sa nevzťahuje na verejné koncesie na stavebné práce v zmysle článku 1 ods. 3 písm. a) smernice 2004/17/ES alebo článku 1 ods. 3 smernice 2004/18/ES. Po nadobudnutí účinnosti smernice 2014/23/EÚ o udeľovaní koncesíí je pojem „koncesia na stavebné práce“ vymedzená v článku 5 ods. 1 písm. a) tejto smernice. Preto koncesie na stavebné práce v prípade služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave a v iných druhoch koľajovej dopravy, ako aj v cestnej osobnej doprave, sa riadia výlučne smernicou 2014/23/EÚ.

Pokiaľ ide o vzťah medzi nariadením (ES) č. 1370/2007 a smernicami o verejnom obstarávaní, ako aj smernicou 2014/23/EÚ, je dôležité rozlišovať medzi zákazkami na služby a koncesiami na služby.

V článku 2 bodoch 1, 2 a 5 smernice 2014/25/EÚ sa „zákazky na poskytnutie služby“ vymedzujú ako zmluvy s peňažným plnením, uzavreté písomne medzi jedným alebo viacerými obstarávateľmi a jedným alebo viacerými hospodárskymi subjektmi, ktorých predmetom je poskytnutie služieb. Keď tieto zmluvy zahŕňajú verejných obstarávateľov v zmysle článku 2 ods. 1 bodu 1 smernice 2014/24/EÚ, považujú sa za „verejné zákazky na poskytnutie služby“ v súlade s článkom 2 ods. 1 bodmi 6 a 9 smernice 2014/24/EÚ.

<sup>(1)</sup> Návrh Nariadenia Európskeho Parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1370/2007, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy, COM/2013/028 final.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 94 z 28.3.2014, s. 65.

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ L 94 z 28.3.2014, s. 243.

<sup>(4)</sup> Ú. v. EÚ L 94 z 28.3.2014, s. 1.

V článku 5 ods. 1 písm. b) smernice 2014/23/EÚ o udeľovaní koncesí sa „koncesia na služby“ vymedzuje ako „zmluva s peňažným plnením uzatvorená písomne, kde jeden alebo viacerí verejní obstarávatelia alebo obstarávatelia zveria poskytovanie a riadenie služieb, okrem realizácie prác uvedených v písm. a), jednému alebo viacerým hospodárskym subjektom, a kde protiplnením za toto poverenie je buď len právo na využívanie služieb, ktoré sú predmetom zmluvy, alebo toto právo spojené s peňažným plnením.“ V článku 5 ods. 1 sa ďalej stanovuje, že „s udelením koncesie na stavebné práce alebo služby je spojený prevod prevádzkového rizika na koncesionára, ktoré spočíva vo využívaní tohto diela alebo služieb a ktoré zahŕňa riziko na strane dopytu alebo ponuky alebo obe riziká. Za prevzatie prevádzkového rizika zo strany koncesionára sa považuje to, keď za bežných prevádzkových podmienok nie je zaručená kompenzácia realizovaných investícií alebo nákladov vynaložených na prevádzku diela alebo služieb, ktoré sú predmetom koncesie. Súčasťou rizika prevedeného na koncesionára musí byť skutočné vystavenie sa náhlym zmenám trhu, a to tak, aby žiadna odhadovaná strata, ktorú môže koncesionár utrpieť, nebola iba nominálna alebo zanedbateľná.“

Toto rozlišovanie medzi (verejnými) zákazkami na poskytnutie služby a koncesiami je dôležité, pretože podľa článku 10 ods. 3 smernice 2014/23/EÚ sa táto smernica neuplatňuje na koncesie na služby vo verejnom záujme v osobnej doprave v zmysle nariadenia (ES) č. 1370/2007. Udeľovanie koncesí na služby v prípade týchto služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave sa riadi výlučne nariadením (ES) č. 1370/2007.

V článku 5 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa stanovuje, že zadávanie (verejných) zmlúv o službách v autobusovej alebo električkovej doprave sa riadi smernicami 2004/17/ES <sup>(1)</sup> a 2004/18/ES <sup>(2)</sup>, ak tieto zmluvy nemajú formu koncesí na služby. Zadávanie (verejných) zmlúv o službách vo verejnom záujme v autobusovej alebo električkovej osobnej doprave sa teda riadi výlučne smernicami 2014/24/EÚ a 2014/25/EÚ.

Zadávanie (verejných) zmlúv o službách v osobnej doprave železnicou a metrom sa riadi nariadením (ES) č. 1370/2007 a je vyňaté z rozsahu pôsobnosti smernice 2014/24/EÚ podľa jej odôvodnenia 27 a článku 10 písm. i), ako aj z rozsahu pôsobnosti smernice 2014/25/EÚ podľa jej odôvodnenia 35 a článku 21 písm. g).

#### Tabuľka

#### Zhrnutie príslušného právneho základu pre zadávanie zákaziek podľa typu zmluvnej dohody a druhu dopravy

Osobná doprava vo verejnom záujme	Zmluvy o službách (vo verejnom záujme) vymedzené v smerniciach 2014/24/EÚ a 2014/25/EÚ	Koncesie na poskytnutie služieb vymedzené v smernici 2014/23/EÚ
Autobusová a električková doprava	Smernice 2014/24/EÚ a 2014/25/EÚ	Nariadenie (ES) č. 1370/2007
Železničná doprava a doprava metrom	Nariadenie (ES) č. 1370/2007	Nariadenie (ES) č. 1370/2007

#### 2.1.2. Článok 1 ods. 2. Uplatňovanie nariadenia (ES) č. 1370/2007 na vnútrozemské vodné cesty a vnútroštátne morské vody

V článku 1 ods. 2 sa stanovuje, že nariadenie (ES) č. 1370/2007 sa uplatňuje na vnútroštátne aj medzinárodné poskytovanie služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave, inej koľajovej osobnej a cestnej osobnej doprave a že členské štáty môžu uplatňovať toto nariadenie na verejnú osobnú dopravu vnútrozemskými vodnými cestami. Aby sa zabezpečila právna istota, malo by sa rozhodnutie členského štátu o uplatňovaní nariadenia (ES) č. 1370/2007 na verejnú osobnú dopravu vnútrozemskými vodnými cestami prijať transparentným spôsobom prostredníctvom právne záväzného aktu. Uplatňovanie nariadenia (ES) č. 1370/2007 na služby osobnej dopravy po vnútrozemských vodných cestách môže byť účelné najmä tam, kde sú tieto služby začlenené do širšej siete mestskej, prímestskej alebo regionálnej verejnej osobnej dopravy.

<sup>(1)</sup> Zrušená a nahradená smernicou 2014/25/EÚ.

<sup>(2)</sup> Zrušená a nahradená smernicou 2014/24/EÚ.

Keďže chýba rozhodnutie o uplatňovaní nariadenia (ES) č. 1370/2007 na služby osobnej dopravy po vnútrozemských vodných cestách, tieto služby sa budú riadiť priamo článkom 93 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). Na niektoré aspekty osobnej dopravy po vnútrozemských vodných cestách sa ďalej vzťahuje nariadenie Rady (EHS) č. 3921/91 zo 16. decembra 1991, ktorým sa stanovujú podmienky, za ktorých môžu dopravcovia z iných štátov vykonávať prepravu tovaru alebo cestujúcich vnútrozemskou vodnou dopravou v rámci členského štátu<sup>(1)</sup>, a nariadenie Rady (ES) č. 1356/96 z 8. júla 1996 o spoločných pravidlách uplatniteľných na vnútrozemskú nákladnú a osobnú vodnú dopravu medzi členskými štátmi z hľadiska slobody poskytovať také dopravné služby<sup>(2)</sup>.

V článku 1 ods. 2 sa takisto stanovuje, že členské štáty môžu uplatňovať nariadenie (ES) č. 1370/2007 na dopravu vo vnútroštátnych morských vodách 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 kabotáž)<sup>(3)</sup>. Niektoré kľúčové ustanovenia uvedeného nariadenia nie sú plne v súlade s ustanoveniami nariadenia (ES) č. 1370/2007 (napr. ustanovenia o jeho uplatňovaní na nákladnú dopravu, o dobe platnosti zmluvy a výlučných právach a o hraniciach pre priame zadávanie zmlúv malého rozsahu). Uplatňovanie nariadenia (ES) č. 1370/2007 na vnútroštátne morské vody vyvoláva celý rad problémov. Komisia prostredníctvom oznámenia<sup>(4)</sup> poskytuje usmernenie k nariadeniu (EHS) č. 3577/92, ktoré sa zaoberá týmito problémami.

#### 2.1.3. Článok 10 ods. 1. Uplatniteľnosť nariadenia (EHS) č. 1191/69 na zmluvy o nákladnej doprave do 2. decembra 2012

V minulosti mohli niektoré špecifické služby železničnej nákladnej dopravy podliehať záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme, na ktoré sa vzťahuje nariadenie Rady (EHS) č. 1191/69 z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy<sup>(5)</sup>. Nariadenie (ES) č. 1370/2007, ktorým sa zrušuje nariadenie 1191/69, sa však nevzťahuje na služby nákladnej dopravy. S cieľom pomôcť v tom, aby sa postupne prestali vyplácať náhrady, ktoré neschválila Komisia v súlade s článkami 93, 107 a 108 ZFEÚ, v článku 10 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa stanovuje, že nariadenie (EHS) č. 1191/69 sa bude naďalej uplatňovať na služby nákladnej dopravy počas troch rokov od nadobudnutia účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007 (t. j. do 2. decembra 2012). Služby nákladnej dopravy možno považovať za službu všeobecného hospodárskeho záujmu, len keď príslušný členský štát stanoví, že majú osobitné charakteristiky v porovnaní s charakteristikami služieb obchodnej nákladnej dopravy<sup>(6)</sup>. Ak členské štáty chcú zachovať zavedené schémy štátnej pomoci pre služby železničnej nákladnej dopravy, ktoré nespĺňajú špecifické podmienky vymedzené v rozsudku vo veci Altmark<sup>(7)</sup>, musia tieto schémy notifikovať Komisii, aby mohli byť vopred schválené. Tieto schémy sa posudzujú priamo podľa článku 93 ZFEÚ. Ak sa tieto schémy nenotifikujú vopred, budú predstavovať novú a nezákonnú pomoc, pretože už nebudú oslobodené od povinnosti notifikácie štátnej pomoci.

#### 2.2. Vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a všeobecné pravidlá/obsah zmlúv o službách vo verejnom záujme

Táto kapitola poskytuje výkladové usmernenia o základných prvkoch zmlúv o službách vo verejnom záujme, kľúčové charakteristiky všeobecných pravidiel a ako príslušné orgány určujú povahu a rozsah záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a výlučných práv v súvislosti s nariadením (ES) č. 1370/2007. Okrem toho sa zaoberá podmienkami, za ktorých je možné povoliť predĺženie trvania zmluvy o službách vo verejnom záujme, ako aj podmienkami uzatvárania subdodávateľských zmlúv vrátane v prípade interných poskytovateľov.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 1.

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 175, 13.7.1996, s. 7.

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7.

<sup>(4)</sup> Oznámenie Komisie o výklade nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) (zatiaľ neuvyverejnené v úradnom vestníku).

<sup>(5)</sup> Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 1.

<sup>(6)</sup> Vec C-179/90 – *Merci Convenzionali Porto di Genova SpA proti Siderurgica Gabrielli SpA*, Zb. [1991], s. I-5889, bod 27. Vec C-242/95 – *GT-Link A/S proti De Danske Statsbaner (DSB)*, Zb. [1997], s. I-4449, bod 53. Vec C-266/96 – *Corsica Ferries France SA proti Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova Coop, arl a iní*, Zb. 1998, s. I-3949, bod 45.

<sup>(7)</sup> Vec C-280/00 – *Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH a Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht*, Zb. [2003], s. I-7747.

### 2.2.1. Článok 2 písm. i). Základné znaky zmluvy o službách vo verejnom záujme

Podľa článku 2 písm. 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 môže mať tiež formu rozhodnutia prijatého príslušným orgánom, ktoré má podobu individuálneho právneho alebo regulačného aktu, alebo ktorá obsahuje podmienky, za ktorých samotný príslušný orgán poskytuje služby alebo zverí poskytovanie týchto služieb internému poskytovateľovi. Pojem „zmluva o službách vo verejnom záujme“ vymedzený v nariadení (ES) č. 1370/2007 zahŕňa preto aj koncesie na služby vo verejnom záujme.

Aby sa zohľadnili rozdielne právne režimy a tradičné postupy v členských štátoch, vymedzenie zmluvy o službách vo verejnom záujme uvedené v nariadení (ES) č. 1370/2007 je veľmi široké a zahŕňa rôzne druhy právne záväzných aktov. Tým sa zabezpečuje, aby žiadna právna situácia neunikla z rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia, aj keď vzťah medzi príslušným orgánom a poskytovateľom nie je oficiálne a presne vyjadrený vo forme zmluvy v najužšom slova zmysle. Z tohto dôvodu vymedzenie zahŕňa tiež zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktoré majú formu rozhodnutia v podobe individuálneho právneho alebo regulačného aktu. Kombinácia všeobecného právneho aktu, ktorým sa poskytovanie služieb zveruje poskytovateľovi, so správnym aktom stanovujúcim podrobné požiadavky týkajúce sa poskytovaných služieb a používanej metódy výpočtu náhrady, môže tiež tvoriť zmluvu o službách vo verejnom záujme. Vymedzenie zahŕňa aj rozhodnutia prijaté príslušným orgánom a stanovujúce podmienky, za ktorých samotný orgán poskytuje služby, alebo zverí poskytovanie služieb internému poskytovateľovi.

### 2.2.2. Článok 2 písm. l). Charakteristické znaky a postup stanovovania všeobecných pravidiel

Všeobecné pravidlá sú v článku 2 písm. l) vymedzené ako 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“. Všeobecné pravidlá sú preto opatrenia pre jeden alebo niekoľko druhov služieb vo verejnom záujme v cestnej alebo železničnej doprave, ktoré môžu príslušné orgány jednostranne uložiť poskytovateľom služieb vo verejnom záujme nediskriminačným spôsobom, alebo ktoré sa môžu začleniť do zmlúv uzatvorených medzi príslušným orgánom a poskytovateľmi služieb vo verejnom záujme. Opatrenie je obmedzené na geografickú oblasť, za ktorú je zodpovedný príslušný orgán, ale nemusí nevyhnutne zahŕňať celú geografickú oblasť. Všeobecným pravidlom môžu byť tiež regionálne alebo vnútroštátne právne predpisy uplatniteľné na všetkých existujúcich alebo potenciálnych prevádzkovateľov dopravy v regióne alebo členskom štáte. Preto zvyčajne nie je predmetom rokovania s jednotlivými poskytovateľmi služieb vo verejnom záujme. Aj keď sa všeobecné pravidlo uloží jednostranným aktom, nie je vylúčené, aby sa s poskytovateľmi služieb vo verejnom záujme uskutočnili transparentným a nediskriminačným spôsobom konzultácie predtým, než sa stanovia všeobecné pravidlá.

### 2.2.3. Článok 3 ods. 2 a 3. Stanovenie všeobecných pravidiel v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme a mimo nej. Rozsah pôsobnosti všeobecných pravidiel

V odôvodnení 17 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa uvádza, že „príslušné orgány môžu 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.

Členské štáty a/alebo príslušné orgány môžu verejnú dopravu organizovať pomocou všeobecných pravidiel, ako sú zákony, vyhlášky alebo regulačné opatrenia. Ak však tieto všeobecné pravidlá zahŕňajú náhradu alebo výlučné právo, ďalšou povinnosťou je uzatvoriť zmluvu o službách vo verejnom záujme podľa článku 3 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007. Táto povinnosť sa neuplatňuje, keď všeobecné pravidlá stanovujú maximálnu výšku taríf pre všetkých cestujúcich alebo pre niektoré kategórie cestujúcich podľa článku 3 ods. 2 uvedeného nariadenia. V tomto prípade neexistuje povinnosť uzatvoriť zmluvu o službách vo verejnom záujme a kompenzačný mechanizmus možno vymedziť na nediskriminačnom, všeobecne uplatniteľnom základe.

Príslušný orgán môže rozhodnúť, že použije všeobecné pravidlá na stanovenie sociálnych alebo kvalitatívnych noriem v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi. Ak všeobecné pravidlá stanovujú náhradu, alebo ak sa príslušný orgán domnieva, že uplatňovanie všeobecných pravidiel si vyžaduje náhrady v súlade s článkami 4 a 6 nariadenia (ES) č. 1370/2007, ako aj prílohou k nemu, sa bude musieť uzatvoriť zmluva o službách vo verejnom záujme alebo zmluva o službách vo verejnom záujme, ktoré vymedzujú povinnosti a parametre kompenzácie ich čistého finančného vplyvu.

2.2.4. *Článok 3 ods. 3. Oznamovanie všeobecných pravidiel o systémoch maximálnej výšky taríf pre dopravu žiakov, študentov, učňov a osôb so zníženou pohyblivosťou, na ktorých sa nevzťahuje nariadenie (ES) č. 1370/2007, na základe pravidiel Únie o štátnej pomoci*

Článok 3 ods. 3 umožňuje členským štátom vylúčiť z rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007 všeobecné pravidlá týkajúce sa finančnej náhrady za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ktoré stanovujú maximálnu výšku taríf pre dopravu žiakov, študentov, učňov a osôb so zníženou pohyblivosťou. Ak sa členský štát takto rozhodne, vnútroštátne orgány musia namiesto toho posúdiť ustanovenia o kompenzácii podľa pravidiel Zmluvy, najmä tie, ktoré sa týkajú štátnej pomoci. Ak tieto všeobecné pravidlá predstavujú štátnu pomoc, členský štát ich musí oznámiť Komisii v súlade s článkom 108 ZFEÚ.

2.2.5. *Článok 2 písm. e) a článok 4 ods. 1. Vymedzenie charakteru a rozsahu záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme a rozsahu pôsobnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme zo strany príslušných orgánov*

V článku 14 ZFEÚ a v protokole č. 26 o službách vo všeobecnom hospodárskom záujme pripojenom k ZFEÚ sa stanovujú všeobecné zásady týkajúce sa spôsobu, akým členské štáty vymedzujú a poskytujú služby všeobecného hospodárskeho záujmu. V článku 14 ZFEÚ sa uvádza, že „Únia a členské štáty dbajú v rámci svojich právomocí a v rámci pôsobnosti zmlúv o to, aby takéto služby [všeobecného hospodárskeho záujmu (SGEI – services of general economic interest)] fungovali na základe zásad a podmienok, najmä hospodárskych a finančných, ktoré im umožňujú plniť ich poslanie“. Podľa protokolu č. 26 národné, regionálne a miestne orgány hrajú základnú úlohu a majú široké diskrečné právomoci pri poskytovaní, obstarávaní a organizovaní služieb všeobecného hospodárskeho záujmu, ktoré čo najlepšie naplňajú potreby užívateľov. Je spoločnou hodnotou Únie, že služby všeobecného hospodárskeho záujmu sa snažia o vysokú úroveň kvality, bezpečnosti a dostupnosti a o rovnaký prístup a presadzovanie všeobecného prístupu a práv užívateľov. Možnosti členských štátov poskytovať, obstarávať a organizovať služby všeobecného hospodárskeho záujmu v oblasti verejnej osobnej železničnej a cestnej dopravy sú upravené nariadením (ES) č. 1370/2007. V článku 1 nariadenia č. 1370/2007 sa stanovuje, že jeho účelom „je vymedziť, ako môžu príslušné orgány v súlade s pravidlami práva Únie 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“. Ako je uvedené v článku 2 písm. e) nariadenia (ES) č. 1370/2007, záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme je požiadavka s cieľom zaručiť služby všeobecného verejného záujmu v osobnej doprave, ktoré by poskytovateľ, ak by zohľadňoval svoj obchodný záujem, neposkytoval, alebo neposkytoval v rovnakom rozsahu alebo za rovnakých podmienok bez odmeny<sup>(1)</sup>. Z toho dôvodu sa členským štátom v rámci stanovenom nariadením (ES) č. 1370/2007 udeľujú široké diskrečné právomoci, pokiaľ ide o vymedzenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v súlade s potrebami koncových používateľov.

Zvyčajne, ale nie výlučne, sa záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme môžu vzťahovať na špecifické požiadavky kladené na poskytovateľa služieb vo verejnom záujme, pokiaľ ide napríklad o frekvenciu služieb, ich kvalitu, poskytovanie služieb najmä na menších medzistátnych staniciach, ktoré nemusia byť komerčne prítiahľivé, a zaisťovanie vlakových spojení skoro ráno a neskoro večer. Ako názorný príklad sa Komisia domnieva, že služby klasifikované ako služby vo verejnom záujme musia byť určené občanom, alebo byť v záujme spoločnosti ako celku. Príslušné orgány vymedzujú charakter a rozsah záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme pri dodržiavaní všeobecných zásad Zmluvy. Na dosiahnutie cieľov nariadenia, čo znamená zaručiť bezpečné, nákladovo efektívne a vysoko kvalitné služby osobnej dopravy, sa príslušné orgány musia usilovať o hospodársky a finančne udržateľné poskytovanie týchto služieb. V súvislosti s postupom uzatvárania zmlúv vymedzeným v článku 3 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007 môžu obidve zmluvné strany očakávať, že ich práva sa budú dodržiavať a musia plniť svoje zmluvné záväzky. Tieto práva a povinnosti zahŕňajú finančné práva a povinnosti. Rozsah geografickej pôsobnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme by mal príslušným orgánom umožniť optimalizovať ekonomiku služieb verejnej dopravy poskytovaných v ich kompetencii vrátane prípadne vplyvu na miestne a regionálne siete a siete na nižšej než národnej úrovni. Využitie sieťových výhod umožňuje nákladovo

<sup>(1)</sup> Tento prístup je v súlade s všeobecným prístupom Komisie k službám všeobecného hospodárskeho záujmu v iných odvetviach. Pozri najmä bod 48 oznámenia Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4).

efektívne poskytovanie služieb verejnej dopravy z dôvodu krížového financovania medzi službami, ktoré prinášajú výnosy presahujúce pokrytie nákladov, a službami, ktorých výnosy nepokrývajú náklady. To by malo orgánom naopak umožniť dosiahnuť stanovené ciele dopravnej politiky a súčasne, ak je to vhodné, zaručiť podmienky pre účinnú a spravodlivú hospodársku súťaž na sieti, napríklad potenciálne pre určité služby vysokorychlostnej železničnej dopravy.

2.2.6. Článok 2 písm. f) a článok 3 ods. 1. Vymedzenie charakteru a rozsahu výlučných práv, aby sa dosiahol súlad s právom Únie

Podľa článku 3 ods. 1 sa zmluva o službách vo verejnom záujme musí uzatvoriť, ak príslušný orgán rozhodne o udelení výlučného práva a/alebo náhrady ako protihodnoty pre poskytovateľa za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme. Výlučné právo je v článku 2 písm. f) vymedzené ako „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“. Toto právo môže byť stanovené v legislatívnych, regulačných alebo administratívnych nástrojoch. V zmluve o službách vo verejnom záujme sa často stanovujú podmienky pre uplatňovanie výlučného práva, najmä rozsah geografickej pôsobnosti a doba platnosti výlučného práva. Exkluzivita chráni podnik pred konkurenciou iných poskytovateľov služieb na konkrétnom trhu, pokiaľ žiadny iný podnik nemôže poskytovať rovnaké služby. Členské štáty však môžu udeliť určité práva, ktoré sa nejavia ako výlučné, ale v skutočnosti bránia iným podnikom v účasti na trhu prostredníctvom právnych predpisov alebo administratívnych postupov. Napríklad administratívne dohody, v ktorých sa udeľuje povolenie na prevádzkovanie služieb verejnej dopravy, s výhradou kritérií, ako je žiaduci objem a kvalita týchto služieb, by mohli mať praktický účinok spočívajúci v obmedzení počtu poskytovateľov na trhu. Komisia sa domnieva, že pojem exkluzivity používaný v nariadení (ES) č. 1370/2007 zahŕňa aj túto poslednú situáciu.

Na zabezpečenie hladkého fungovania vnútorného trhu pre služby verejnej dopravy by príslušné orgány mali uviesť presné vymedzenie výlučných práv ako práv, ktoré neprekračujú úroveň potrebnú na poskytnutie potrebnej hospodárskej ochrany pre dané služby a súčasne ponechať priestor pre iné druhy služieb, ak je to možné. V odôvodnení 8 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa v tejto súvislosti uvádza, že „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“. Komisia by však chcela poukázať na to, že aj na základe deregulovaného systému zavedenie zmluvného rámca na podporu dostupnosti autobusovej dopravy pre určité vrstvy obyvateľstva predstavuje záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme. Tento záväzok spadá pod nariadenie (ES) č. 1370/2007 <sup>(1)</sup>.

Ak sú splnené všetky podmienky pre uplatňovanie nariadenia (ES) č. 1370/2007 vrátane podmienky, že poskytovateľ verejnej dopravy využíva výhody výlučného práva, zmluva o službách vo verejnom záujme, ktorá sa musí uzavrieť, sa môže zadať priamo, napríklad v prípade zmluvy s malou hodnotou a v prípade malého a stredného podniku, pokiaľ sú splnené podmienky článku 5 ods. 4.

2.2.7. Článok 4 ods. 4. Podmienky, za ktorých možno povoliť predĺženie doby platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme o 50 %

V článku 4 ods. 3 sa stanovuje, že maximálna doba platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme je „10 rokov pre autokarové a autobusové služby a 15 rokov pre služby v železničnej alebo inej koľajovej osobnej doprave“. V článku 4 ods. 4 sa poskytuje možnosť v prípade potreby predĺžiť dobu platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme o 50 % s prihliadnutím na podmienky odpisovania aktív. Takéto predĺženie možno povoliť, ak poskytovateľ služieb vo verejnom záujme poskytuje aktíva, ktoré sú podstatné vo vzťahu

<sup>(1)</sup> Pozri rozhodnutie Komisie č. 588/2002 – Spojené kráľovstvo, BSO – Grant pre diaľkovú autobusovú dopravu.

k celkovým aktívam potrebným na vykonávanie služieb osobnej dopravy zahrnutých do zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme a ktoré sú prevažne spojené so službami osobnej dopravy zahrnutými do zmluvy.

Výklad týchto dvoch podmienok závisí od konkrétnych okolností v každom jednotlivom prípade. Ako sa zdôrazňuje v odôvodnení 15 nariadenia (ES) č. 1370/2007, „dlhodobé zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme môžu viesť k uzavretiu trhu na nepotrebné dlhé obdobie, čo znižuje výhody konkurenčného tlaku. Zmluvy o službách vo verejnom záujme by sa mali uzatvárať na dobu určitú, aby sa čo najmenej narušala hospodárska súťaž a zachovala sa zároveň kvalita služieb“. Okrem toho v prípade veľmi dlhkej doby platnosti zmluvy je z dôvodu vyššej neistoty ťažké správne priradiť riziká medzi poskytovateľa a orgán. Na druhej strane sa v odôvodnení 15 vysvetľuje, že „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 349 ZFEÚ.“

V každom rozhodnutí o predĺžení doby platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme o 50 % by sa preto malo zohľadniť toto: zmluva o službách vo verejnom záujme musí poskytovateľa zaväzovať, aby investoval do aktív, napríklad do železničných koľajových vozidiel, opravárenských zariadení alebo infraštruktúry, v prípade ktorých je doba odpisovania mimoriadne dlhá.

Príslušný orgán sa zvyčajne rozhodne predĺžiť platnosť zmluvy pred zadaním novej zmluvy. Ak o predĺžení platnosti treba rozhodnúť počas trvania zmluvy z dôvodu, že plánované investície do nových vozidiel sa nerealizujú na začiatku zmluvného obdobia, ale napríklad z technických dôvodov v neskoršej etape, musí sa táto možnosť jasne uviesť v súťažných podkladoch a príslušným spôsobom odraziť v podmienkach pre náhrady. Celkové predĺženie zmluvy nesmie za žiadnych okolností prekročiť 50 % doby platnosti stanovenej v článku 4 ods. 4.

#### 2.2.8. Článok 4 ods. 5. Možnosti, ktoré majú príslušné orgány k dispozícii, keď považujú za potrebné prijať opatrenia na ochranu zamestnancov v prípade zmeny poskytovateľa

V článku 4 ods. 5 sa stanovuje, že „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 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<sup>(1)</sup>. Ak príslušné orgány požadujú, aby poskytovateľia služieb vo verejnom záujme splňali 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“.

V súlade so zásadou subsidiarity a s tým, ako je stanovené v odôvodnení 16 a 17, príslušné orgány majú v zásade tieto možnosti v prípade zmeny poskytovateľa, pokiaľ ide o ochranu zamestnancov:

- i) Neprijať žiadne osobitné opatrenia. V tomto prípade sa práva zamestnancov, napríklad ich prevod, musia udeliť len v prípade, že sú splnené podmienky pre uplatňovanie smernice 2001/23/ES, napríklad keď dochádza k prevodu podstatných hmotných aktív, ako sú železničné koľajové vozidlá<sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 82, 22.3.2001, s. 16.

<sup>(2)</sup> V súlade s judikatúrou Súdneho dvora Európskej únie sa smernica 2001/23/ES vzťahuje na prevod podniku, ku ktorému dôjde po postupe zadania verejnej zákazky na služby vo verejnom záujme. V činnostiach založených na hmotných aktívach, ako je napríklad autobusová a železničná doprava, sa smernica uplatňuje, ak sa prevádzajú podstatné hmotné aktíva. Prevodu v zmysle smernice 2001/23/ES nebráni skutočnosť, že vlastníctvo hmotných aktív, ktoré predtým používal prevodca a prevzal ich nadobúdateľ, sa neprevádza, napríklad v prípade, keď hmotné aktíva prevzaté novým dodávateľom nepatrili predchodcovi, ale poskytoval ich verejný obstarávateľ; v tejto súvislosti pozri Memorandum Komisie o právach pracovníkov v prípade prevodov podnikov na <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=707&langId=en&intPageId=208>



- ii) Požadovať prevod zamestnancov, prevzatých predtým na poskytovanie služieb, s právami, na ktoré by boli mali nárok, ak by došlo k prevodu v zmysle smernice 2001/23/ES, či už sa smernica 2001/23/ES uplatňuje alebo nie. V odôvodnení 16 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa vysvetľuje, že „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“.
- iii) Požadovať, aby poskytovateľ verejnej dopravy dodržiaval určité sociálne normy v prípade všetkých zamestnancov zapojených do poskytovania služieb vo verejnom záujme, „aby sa zabezpečili transparentné a porovnateľné podmienky hospodárskej súťaže medzi poskytovateľmi a aby sa zamedzilo nebezpečenstvu sociálneho dumpingu“, ako sa uvádza v odôvodnení 17 nariadenia (ES) č. 1370/2007. Tieto normy by sa mohli prípadne vzťahovať napríklad na kolektívnu zmluvu na úrovni podniku alebo kolektívnu zmluvu uzatvorenú pre príslušný trhový segment.
- iv) Použiť kombináciu možností ii) a iii).

Na zabezpečenie transparentnosti pracovných podmienok majú príslušné orgány povinnosť, ak požadujú prevod zamestnancov, alebo ukladajú určité sociálne normy, jasne a podrobne určiť tieto povinnosti v súťažných podkladoch a zmluvách o službách vo verejnom záujme.

#### 2.2.9. Článok 5 ods. 2 písm. e). Podmienky zadania zákazky subdodávateľom v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme zadávaných interným poskytovateľom

V prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme zadávaných priamo internému poskytovateľovi je uzatvorenie subdodávateľskej zmluvy možné len za prísnych podmienok. V takomto prípade je interný poskytovateľ podľa článku 5 ods. 2 písm. e) povinný sám poskytovať „prevažnú časť“ služieb vo verejnej osobnej doprave. Týmto ustanovením chcel zákonodarca zabrániť tomu, aby pojem „interného poskytovateľa“ pod kontrolou príslušného orgánu stratil zmysel, keďže interný poskytovateľ by inak mohol inému subjektu zadať všetky dopravné služby alebo ich veľmi podstatnú časť. Článok 5 ods. 2 písm. e) sa preto snaží zabrániť zriadeniu falošných interných poskytovateľov. Poskytovanie služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave zo strany interného poskytovateľa je výnimkou zo zásady uvedenej v článku 5 ods. 3, podľa ktorej sa zmluvy o službách vo verejnom záujme zadávajú „na základe verejnej súťaže“. Podľa odôvodnenia 7 nariadenia (ES) č. 1370/2007 vedie „zavedenie regulovanej hospodárskej súťaže medzi poskytovateľmi k prítazlivejším a inovativejším službám poskytovaným s nižšími nákladmi“. Bez toho, aby bola dotknutá analýza situácie od prípadu k prípadu, by sa zdalo účelné vychádzať z toho, že uzatvorenie subdodávateľských zmlúv na viac ako jednu tretinu služieb verejnej dopravy by si vyžiadalo pádne odôvodnenie, najmä so zreteľom na ciele článku 5 ods. 2 písm. e) tak, ako je to vysvetlené. Tieto dopravné služby sú spravidla vyjadrené z hľadiska hodnoty. Subdodávateľské zmluvy s internými poskytovateľmi sa musia v každom prípade uzatvoriť v súlade s príslušnými právnymi predpismi o verejnom obstarávaní.

Nariadenie (ES) č. 1370/2007 nakoniec nebráni tomu, aby sa v zmluve o službách vo verejnom záujme stanovil minimálny percentuálny podiel dopravných služieb z hľadiska hodnoty, ktoré poskytovateľ zadá subdodávateľovi na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme. V zmluve sa to môže stanoviť za predpokladu, že sa dodržia ustanovenia uvedeného nariadenia, predovšetkým ustanovenia o maximálnom podiele zákazky na služby vo verejnom záujme, ktorý možno zadať subdodávateľom.

### 2.3. Zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme

Táto kapitola poskytuje výkladové usmernenia k mnohým ustanoveniam týkajúcim sa zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme. Usmernenia obsahujú podmienky, za ktorých sa zmluvy o službách vo verejnom záujme môžu zadať priamo, ako aj procedurálne požiadavky na verejné obstarávanie zmlúv.

#### 2.3.1. Článok 5 ods. 2 písm. b). Podmienky, za ktorých možno zmluvu o službách vo verejnom záujme priamo zadať internému poskytovateľovi

Nariadenie (ES) č. 1370/2007 umožňuje miestnym príslušným orgánom, aby si služby vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave poskytovali samé, alebo aby zadali zmluvu o službách vo verejnom záujme priamo internému poskytovateľovi. Keď sa však rozhodnú pre druhú možnosť, musia dodržať celý rad prísnych pravidiel a podmienok stanovených v článku 5 ods. 2. Komisia konštatuje toto:

- i) V článku 5 ods. 2 sa stanovuje, že príslušný miestny orgán alebo skupina týchto orgánov, ktoré zaisťujú integrované služby vo verejnom záujme v osobnej doprave, môžu zmluvu o službách vo verejnom záujme zadať priamo internému poskytovateľovi. To znamená, že služby verejnej osobnej dopravy na základe zmluvy priamo zadanej skupinou príslušných miestnych orgánov musia byť integrované z geografického, dopravného alebo tarifného hľadiska v rámci celého územia, za ktoré je zodpovedná táto skupina orgánov. Komisia sa tiež domnieva, že rozsah geografickej pôsobnosti týchto služieb poskytovaných v rámci kompetencie príslušného miestneho orgánu alebo skupiny orgánov by sa mal vymedziť tak, aby tieto miestne služby spravidla slúžili potrebám mestských aglomerácií a/alebo vidieckych okresov.
- ii) V každom prípade sa musia dodržiavať pravidlá o kontrole interného poskytovateľa zo strany príslušného orgánu vymedzené v článku 2 písm. j) a konkretizované v článku 5 ods. 2. Interný poskytovateľ musí byť „právne samostatný subjekt, nad ktorým vykonáva príslušný miestny orgán (...) kontrolu podobnú tej, ktorú vykonáva nad svojimi vlastnými oddeleniami“. V článku 5 ods. 2 písm. a) sa stanovuje súbor kritérií, ktoré sa zohľadňujú pri posudzovaní toho, či príslušný orgán účinne kontroluje svojho interného poskytovateľa. Tieto kritériá 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“. Ak je to vhodné, musí sa posúdenie miery kontroly opierať o všetky tieto kritériá.

Pokiaľ ide o kritérium vlastníctva, v nariadení (ES) č. 1370/2007 sa nepožaduje, aby príslušné orgány vlastnili 100 % kapitálu interného poskytovateľa. Mohlo by to byť dôležité napríklad v prípadoch verejno-súkromných partnerstiev. V tomto ohľade je výklad „vnútropodnikového“ poskytovateľa v nariadení (ES) č. 1370/2007 širší než výklad v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie <sup>(1)</sup>. Účinná kontrola zo strany príslušného orgánu sa však musí preukázať inými kritériami tak, ako je to uvedené v článku 5 ods. 2 písm. a).

- iii) S cieľom znížiť narušenie hospodárskej súťaže, v článku 5 ods. 2 písm. b) sa požaduje, aby dopravné činnosti interných poskytovateľov a každého subjektu alebo subjektov, ktoré kontrolujú, boli geograficky obmedzené na územie pôsobnosti príslušného orgánu alebo spoločne kontrolované príslušným miestnym orgánom. Títo poskytovatelia alebo subjekty sa nesmú zúčastniť na verejnej súťaži týkajúcej sa poskytovania služieb verejnej osobnej dopravy a usporiadanej mimo územia príslušného orgánu. Článok 5 ods. 2 písm. b) je zámerne spracovaný zo širokého hľadiska, aby sa zamedzilo vytváraniu podnikových štruktúr, ktoré sa snažia obchádzať toto geografické obmedzenie. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia o odchádzajúcich spojoch, ako je to uvedené v bode v), Komisia bude obzvlášť prísna pri uplatňovaní tohto ustanovenia o geografickom obmedzení, najmä keď príslušný miestny orgán kontroluje interného poskytovateľa, ako aj iný subjekt poskytujúci dopravné služby.
- iv) Analogicky ako judikatúra týkajúca sa verejného obstarávania a koncesií, ktorou sa stanovuje, že činnosti vnútropodnikového poskytovateľa by nemali byť „trhovo orientované“ <sup>(2)</sup>, mala by sa podmienka článku 5 ods. 2 písm. b), aby „interný poskytovateľ (...) vykonával svoje činnosti súvisiace s verejnou osobnou dopravou na území pôsobnosti príslušného miestneho orgánu (...) 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“, vysvetľovať takto: interný poskytovateľ alebo subjekt, na ktorý má vplyv interný poskytovateľ, nesmie poskytovať služby vo verejnom záujme v osobnej doprave, a to ani ako subdodávateľ, ani sa zúčastniť na verejných súťažiach mimo územia pôsobnosti príslušného orgánu v rámci Únie alebo kdekoľvek na svete z dôvodu možného nepriameho vplyvu na vnútorný trh.
- v) Článok 5 ods. 2 písm. b) dáva interným poskytovateľom možnosť prevádzkovať „odchádzajúce linky alebo iné pomocné prvky tejto činnosti, ktoré zasahujú na územie pôsobnosti susedných príslušných miestnych orgánov“. Toto ustanovenie poskytuje určitú pružnosť zaisťovaním dopravy medzi susednými regiónmi. Interní poskytovatelia preto môžu v určitom rozsahu poskytovať služby mimo územia pôsobnosti svojho príslušného miestneho orgánu. Na posúdenie, či služby podľa zmluvy o službách vo verejnom záujme sú v súlade s týmto ustanovením, by sa mali uplatňovať tieto kritériá: či tieto služby spájajú územie predmetného príslušného orgánu so susedným územím a či sú skôr pomocné a neslúžia

<sup>(1)</sup> Vec C-324/07 – *Coditel Brabant SA proti Commune d'Uccle and Région de Bruxelles-Capitale*, Zb. [2008], s. I-8457, bod 30.

<sup>(2)</sup> Judikatúra týkajúca sa „vlastných“ podnikov sa nevzťahuje na podmienku, ktorá zakazuje týmto podnikom zúčastniť sa na verejných súťažiach mimo územia príslušného orgánu. Judikatúra však jasne uviedla, že podnik, ktorý získal trhový charakter, spravil kontrolu obce neistou. (Pozri vec C-458/03 – *Parking Brixen GmbH proti Gemeinde Brixen a Stadtwerke Brixen AG*, Zb. [2005], s. I-08585.).

hlavnému účelu činností verejnej dopravy podľa zmluvy o službách vo verejnom záujme. Komisia posúdi, či činnosti služieb vo verejnom záujme sú vedľajšieho charakteru, a to porovnaním ich objemu vo vozidlových alebo vlakových kilometroch s celkovým objemom činností verejnej dopravy zahrnutých do zmluvy alebo zmlúv s interným poskytovateľom.

### 2.3.2. Článok 5 ods. 3. Procesné požiadavky na verejnú súťaž týkajúcu sa zmlúv o službách vo verejnom záujme

V článku 5 ods. 3 sa stanovuje, že ak príslušný orgán zverí poskytovanie služieb verejnej osobnej dopravy inej tretej strane a nie internému poskytovateľovi, zadáva zmluvy o službách vo verejnom záujme na základe spravodlivého, otvoreného, transparentného a nediskriminačného postupu verejnej súťaže.

V článku 5 ods. 3 sa uvádzajú niektoré ďalšie podrobnosti o podmienkach, za ktorých by sa mala usporiadať verejná súťaž. Ako je stanovené v bode 2.4.1, verejné obstarávania sa musia koncipovať tak, aby vytvorili podmienky pre účinnú hospodársku súťaž. Uplatňovanie všeobecných zásad zmluvy, ako sú zásady transparentnosti a nediskriminácie, má napríklad za následok, že hodnotiace kritériá pre výber ponúk sa musia uverejniť so súťažnými podkladmi. Ak členské štáty chcú, môžu uplatniť podrobnejšie procesné pravidlá na základe právnych predpisov Únie o verejnom obstarávaní, napríklad smernice 2014/24/EÚ a 2014/25/EÚ, alebo smernicu 2014/23/EÚ o koncesiách, aj keď sa to nevyžaduje.

Príslušný orgán sa však podľa článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 1370/2007 môže takisto rozhodnúť, že s predbežne vybranými stranami prerokuje po predbežnom výbere osobitné alebo komplexné požiadavky. Príkladom toho je, keď uchádzači musia predložiť technicky inovačné dopravné riešenia, aby splnili požiadavky uverejnené v súťažných podkladoch. Aj pri použití predbežného výberu a rokovania, postup výberu a zadania zmluvy musí spĺňať všetky podmienky stanovené v článku 5 ods. 3.

Aby sa potenciálnym uchádzačom poskytli spravodlivé a rovnaké príležitosti, doba medzi začatím postupu verejnej súťaže a predložením ponúk, ako aj doba medzi začatím postupu verejnej súťaže a momentom, od ktorého sa musia začať prevádzkovať dopravné služby, musí byť zodpovedajúca a primerane dlhá.

Aby verejná súťaž bola transparentnejšia, mali by príslušné orgány poskytnúť potenciálnym uchádzačom všetky dôležité technické a finančné údaje vrátane informácií o rozdelení nákladov a príjmov, ak sú k dispozícii, s cieľom pomôcť im pri vypracovaní ponúk. Tieto spoločné informácie však nemôžu oslabiť oprávnenú ochranu obchodných záujmov tretích strán. Železničné podniky, manažéri železničnej infraštruktúry a všetky ostatné príslušné strany by mali príslušným orgánom sprístupniť primerané a presné údaje, aby im umožnili splniť si ich informačnú povinnosť.

### 2.3.3. Článok 5 ods. 4. Podmienky, za ktorých príslušný orgán v prípade malej zákazky alebo malého a stredného podniku môže priamo zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme

V prípade priameho zadania zmluvy o službách vo verejnom záujme s nízkou hodnotou alebo priameho zadania zmluvy o službách vo verejnom záujme malému či strednému poskytovateľovi (článok 5 ods. 4) môže príslušný orgán priamo zadať zmluvu bez verejnej súťaže. Za zmluvu o službách vo verejnom záujme s nízkou hodnotou sa považuje zmluva, ktorej priemerná ročná hodnota je menej ako 1 milión EUR, alebo ak sa týka poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave v rozsahu menšom ako 300 000 kilometrov ročne. Malý alebo stredný poskytovateľ je podnik, ktorý neprevádzkuje viac ako 23 vozidiel. V tomto prípade je možné uvedené prahové hodnoty zvýšiť buď na priemernú ročnú hodnotu odhadovanú na menej ako 2 milióny EUR, alebo na poskytovanie služieb verejnej dopravy v rozsahu menšom ako 600 000 kilometrov.

Prahová hodnota malého a stredného podniku stanovená z hľadiska „vozidiel“ ukazuje, že toto ustanovenie je namierené na potreby autobusovej dopravy, ale nie električkovej dopravy, dopravy metrom alebo vlakovkej dopravy. Prahová hodnota 23 vozidiel sa musí vykladať reštriktívne, aby sa zabránilo zneužitiu výnimočného charakteru článku 5 ods. 4. Preto sa pojem „prevádzkované vozidlá“ musí vykladať ako pojem vzťahujúci sa na celkový počet vozidiel, ktoré prevádzkuje poskytovateľ verejnej dopravy, a nie ako počet vozidiel prevádzkovaných v rámci služieb zahrnutých do konkrétnej zmluvy o službách vo verejnom záujme.

Vnútroštátny zákonodarca však môže rozhodnúť, že svojmu príslušnému orgánu uloží za povinnosť uplatňovať v takom prípade pravidlo, aby sa zmluvy o službách vo verejnom záujme zadávali na základe spravodlivého, otvoreného, transparentného a nediskriminačného postupu verejnej súťaže.

#### 2.3.4. Článok 5 ods. 4. Možnosť členských štátov stanoviť nižšie prahové hodnoty umožňujúce priame zadávanie v prípade zmlúv s nízkou hodnotou alebo v prípade malých a stredných poskytovateľov

Tak, ako môžu členské štáty na základe článku 5 ods. 4 i) uložiť povinnosť svojim príslušným orgánom, aby v prípade zmlúv s nízkou hodnotou alebo v prípade malých a stredných podnikateľov uplatňovali pravidlo, že zmluvy o službách vo verejnom záujme by sa mali zadávať na základe spravodlivého, otvoreného, transparentného a nediskriminačného postupu verejnej súťaže, môžu rozhodnúť aj o ii) znížení prahových hodnôt stanovených v tomto ustanovení pre priame zadávanie týchto zmlúv, alebo iii) použiť prahové hodnoty stanovené v článku 5 ods. 4 nariadenia (ES) č. 1370/2007.

#### 2.3.5. Článok 5 ods. 6. Služby železničnej dopravy oprávnené na postup priameho zadávania zákazky

Článok 5 ods. 6 umožňuje príslušným orgánom zadať zmluvy o službách vo verejnom záujme priamo v prípade železničnej dopravy, „s výnimkou iných druhov koľajovej dopravy, akými je doprava metrom alebo električková doprava“.

Zadávanie zmlúv o poskytovaní služieb všeobecného záujmu tretej osobe orgánmi, sa musí riadiť všeobecnými zásadami Zmluvy, ako sú zásady transparentnosti a rovnosti zaobchádzania<sup>(1)</sup>. Zmluvy zadané priamo podľa článku 5 ods. 6 nie sú oslobodené od povinnosti dodržiavať tieto zásady Zmluvy. Preto sa v nariadení (ES) č. 1370/2007, a to v jeho článku 7 ods. 2 a článku 3, požaduje, aby príslušné orgány uverejnili niektoré informácie týkajúce sa priamo zadaných zmlúv o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave najmenej rok pred zadaním a rok po ňom.

Výnimka z všeobecného pravidla verejnej súťaže sa takisto musí uplatňovať reštriktívne. Služby, ktoré nahrádzajú železničnú dopravu, napríklad služby autobusovej a autokarovej dopravy, ktoré sa môžu zmluvne požadovať od poskytovateľa služieb vo verejnom záujme v prípade poruchy na železničnej sieti, nie je možné považovať za služby železničnej dopravy, teda nespádajú pod článok 5 ods. 6. Preto sa na služby autobusovej a autokarovej dopravy, ktoré nahrádzajú železničnú dopravu, musí uzatvoriť subdodávateľská zmluva v súlade s príslušnými právnymi predpismi o verejnom obstarávaní.

V každom jednotlivom prípade sa musí s použitím vhodných kritérií posúdiť, či sú do výnimky pre železničnú dopravu podľa článku 5 ods. 6 zaradené určité druhy systémov mestskej alebo prímestskej železničnej dopravy, ako je S-Bahn (v Rakúsku, Nemecku, Dánsku) a RER (vo Francúzsku), alebo druhy dopravy podobné „iným druhom koľajovej dopravy“ (napríklad doprava metrom alebo električková doprava), ako sú dopravné služby električka – vlak a niektoré automatické služby vlakovej dopravy prevádzkované na základe systémov optického riadenia. Toto bude závisieť predovšetkým od takých faktorov, ako je dostatočná interoperabilitosť predmetných systémov a/alebo od toho, či tieto systémy disponujú spoločnou infraštruktúrou s tradičnou sieťou štandardného železničného systému. Hoci služby električkovej dopravy využívajú infraštruktúru štandardného železničného systému, z ich osobitných charakteristík vyplýva, že by sa napriek tomu mali považovať za „iný druh koľajovej dopravy“.

#### 2.3.6. Úpravy zmlúv o službách vo verejnom záujme

Pokiaľ je potrebné zmeniť zmluvu o službách vo verejnom záujme v čase jej platnosti, napríklad keď je potrebné prispôsobiť objem dopravnej služby a zodpovedajúcu výšku náhrady z dôvodu predĺženia linky metra, otázkou je, či by mal príslušný orgán začať nový postup verejného obstarávania alebo je možné zmluvu zmeniť bez neho.

Súdny dvor rozhodol, že v prípade malých, nepodstatných zmien nemusí byť nevyhnutný nový postup verejného obstarávania na to, aby sa zabezpečil súlad so všeobecnými zásadami zmluvy, ako sú zásady

<sup>(1)</sup> Pozri napríklad odôvodnenie 20 nariadenia (ES) č. 1370/2007: „Ak sa orgán verejnej moci rozhodne zveriť poskytovanie služieb všeobecného záujmu tretej osobe, musí poskytovateľa 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.“

transparentnosti a nediskriminácie a postačí jednoduchá zmena zmluvy <sup>(1)</sup>. Podľa Súdneho dvora si na účely zabezpečenia transparentnosti postupov a rovnosti zaobchádzania s uchádzačmi podstatné zmeny zásadných ustanovení koncesnej zmluvy na služby alebo zmluvy, ktoré podliehajú smerniciam o verejnom obstarávaní, v určitých prípadoch vyžadujú udelenie novej koncesnej zmluvy. Predovšetkým v prípade, ak majú nové ustanovenia podstatne odlišné znaky, ako sú znaky pôvodnej koncesnej zmluvy, a teda preukazujú vôľu strán nanovo sa dohodnúť na podstatných náležitostiach tejto zmluvy.

Podľa Súdneho dvora možno zmenu koncesnej zmluvy na služby počas jej platnosti považovať za podstatnú, ak zavádza podmienky, ktoré ak by figurovali v pôvodnom postupe zadávania, by umožnili pripustiť iných uchádzačov, než ktorí boli pôvodne pripustení, alebo vybrať inú ponuku než tú, ktorá bola pôvodne vybraná.

Keďže v nariadení (ES) č. 1370/2007 neexistujú osobitné ustanovenia, zásady uvedenej judikatúry sa plne uplatňujú na úpravy zmlúv o službách vo verejnom záujme, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Aby bolo možné určiť, čo sú nepodstatné zmeny, je potrebné posúdenie jednotlivých prípadov založené na objektívnych kritériách <sup>(2)</sup>.

#### 2.4. Náhrada za služby vo verejnom záujme

Pravidlá o náhrade stanovené v nariadení (ES) č. 1370/2007 zabezpečujú, aby nedošlo k nadmernej náhrade a aby sa dodržiavali pravidlá zmluvy. Riešia tiež pojmy primeraného zisku a stimulu na zvýšenie efektívnosti, otázky krízových dotácií komerčných činností s náhradou platenou za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme a nedostatočnej náhrady a postupy vyšetrovania Komisie ex ante a ex post vo veci náhrady za služby vo verejnom záujme.

##### 2.4.1. Článok 4 ods. 1 a článok 5 ods. 3. Absencia nadmernej náhrady v prípade zmluvy o službách vo verejnom záujme zadanej na základe otvoreného postupu verejnej súťaže

Na rozdiel od iných hospodárskych odvetví sa článok 106 ods. 2 ZFEÚ neuplatňuje v prípadoch, keď sa náhrada platí za záväzky vyplývajúce zo zmlúv o službách vo verejnom záujme v pozemnej doprave. Na takúto náhradu sa vzťahuje skôr článok 93 ZFEÚ. Preto tieto pravidlá Únie týkajúce sa náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu <sup>(3)</sup> založené na článku 106 ods. 2 ZFEÚ sa nevzťahujú na vnútrozemskú dopravu <sup>(4)</sup>.

V prípade služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej a cestnej osobnej dopravy, za predpokladu, že sa náhrada za tieto služby platí v súlade s nariadením (ES) č. 1370/2007, musí byť považovaná za zlučiteľnú s vnútorným trhom a oslobodená od požiadavky predchádzajúceho oznámenia stanovenej v článku 108 ods. 3 ZFEÚ podľa článku 9 ods. 1 uvedeného nariadenia.

Tento predpoklad zlučiteľnosti a oslobodenia od požiadavky oznámenia v prípade náhrady platenej za poskytovanie služieb verejnej dopravy nerieši otázku jej prípadného charakteru štátnej pomoci. Aby táto náhrada nepredstavovala štátnu pomoc, musí dodržať štyri podmienky, ktoré stanovil Európsky súdny dvor v rozsudku vo veci Altmark <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> Vec C-337/98, Komisia/Francúzsko, Zb. [2000], s. I-8377, body 44 a 46, vec C-454/06, presstext Nachrichtagentur, Zb. [2008], s. I-4401, bod 34 a vec C-91/08 Wall AG, Zb. [2010], s. I-02815, body 37 a 38.

<sup>(2)</sup> Súdny dvor vo veci Wall AG zdôraznil, že zmena subdodávateľa, aj keď je taká možnosť upravená v zmluve, môže vo výnimočných prípadoch predstavovať podstatnú zmenu jedného zo zásadných prvkov koncesnej zmluvy, keď uprednostnenie určitého subdodávateľa pred iným subdodávateľom, vzhľadom na osobitné vlastnosti predmetného plnenia, bolo rozhodujúcim prvkom na uzatvorenie zmluvy, čo však v každom prípade musí overiť vnútroštátny súd.

<sup>(3)</sup> Najmä rozhodnutie Komisie o uplatňovaní článku 106 ods. 2 ZFEÚ na štátnu pomoc vo forme náhrady za službu vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 7, 11.1.2012, s. 3) a rámcový nariadenie Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 15).

<sup>(4)</sup> Nariadenie Komisie č. 360/2012 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc de minimis v prospech podnikov poskytujúcich služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 114, 26.4.2012, s. 8) sa však vzťahuje na pozemnú dopravu.

<sup>(5)</sup> Vec C-280/00 Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Zb. [2003], s. I-7747. Pozri najmä oddiel 3 oznámenia Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4).

Otvorený, transparentný a nediskriminačný postup verejnej súťaže v zmysle článku 5 ods. 3 bude minimalizovať náhradu z verejných prostriedkov, ktorú budú musieť príslušné orgány poskytovateľovi služieb zaplatiť, aby získali úroveň služieb vo verejnom záujme stanovenú vo výberovom konaní, čím sa zabráni nadmernej náhrade. V takomto prípade sa nemusia uplatňovať podrobné pravidlá o náhrade stanovené v prílohe.

S cieľom dodržať článok 5 ods. 3, musí sa postup verejného obstarávania koncipovať tak, aby vytváral podmienky pre účinnú hospodársku súťaž. Presné charakteristiky verejnej súťaže sa v súlade s článkom 5 ods. 3 môžu odlišovať, čo napríklad ponecháva určitý priestor na rokovanie medzi príslušným orgánom a podnikmi, ktoré vo verejnej súťaži predložili ponuky. Takéto rokovania však musia byť spravodlivé a dodržiavať zásadu transparentnosti a nediskriminácie. Napríklad postup prerokovania bez predchádzajúceho uverejnenia oznámenia o zmluve je proti zásadám transparentnosti a nediskriminácie uvedeným v článku 5 ods. 3. Takýto postup preto nespĺňa článok 5 ods. 3. Podobne verejná súťaž koncipovaná tak, že príliš obmedzuje počet potenciálnych uchádzačov, nespĺňa článok 5 ods. 3. V tejto súvislosti by príslušné orgány mali byť obzvlášť opatrné, keď majú jasné náznaky neúčinnnej hospodárskej súťaže, napríklad keď je predložená iba jedna ponuka. V takýchto prípadoch je tiež viac pravdepodobné, že Komisia bude skúmať konkrétne okolnosti verejnej súťaže.

Kritériá výberu, ako aj kritériá týkajúce sa napríklad kvality a environmentálne a sociálne kritériá, by mali úzko súvisieť s predmetom poskytovanej služby. Obstarávateľ môže vo svojom rozhodnutí o zadaní zákazky stanoviť kvalitatívne normy, ktoré musia spĺňať všetky hospodárske subjekty, alebo môže zohľadniť kvalitatívne aspekty týkajúce sa rôznych návrhov.

Nakoniec sa môžu vyskytnúť okolnosti, za ktorých verejné obstarávanie podľa článku 5 ods. 3 nevedie k dostatočne otvorenej a riadnej súťaži. Mohlo by to byť spôsobené napríklad zložitou alebo rozsahom poskytovanej služby, potrebnou infraštruktúrou alebo aktívami, ktoré vlastní konkrétny poskytovateľ služby, alebo ktoré sa majú poskytovať na účely vykonávania zmluvy.

#### 2.4.2. Článok 6. Absencia nadmernej náhrady v prípade priamo zadávaných zmlúv o službách vo verejnom záujme

Priame zadanie zmluvy o službách vo verejnom záujme v súlade s článkom 5 ods. 2, 4, 5 alebo 6 alebo stanovenie všeobecných pravidiel v zmysle článku 3 ods. 2 nezaručuje, že úroveň náhrady sa zníži na minimum. Dôvodom toho je skutočnosť, že priame zadanie zmluvy nevyplynie zo vzájomnej interakcie konkurenčných trhových síl, ale skôr z priameho rokovania medzi príslušným orgánom a poskytovateľom služieb.

V článku 6 ods. 1 sa stanovuje, že v prípade priamo zadávaných zmlúv o službách vo verejnom záujme alebo všeobecných pravidiel musí byť úhrada v súlade s ustanoveniami nariadenia (ES) č. 1370/2007, ako aj s ustanoveniami jeho prílohy, aby sa zabezpečilo, že nedôjde k nadmernej náhrade. V prílohe k uvedenému nariadeniu je stanovená kontrola *ex post* s cieľom zabezpečiť, aby kompenzačné platby neboli vyššie než skutočné čisté náklady na poskytovanie služieb vo verejnom záujme po dobu platnosti zmluvy. Komisia sa navyše domnieva, že pravidelné kontroly sú počas platnosti zmluvy v zásade potrebné, aby sa v počiatočnom štádiu vývoja odhalili prípady nadmernej náhrady. Je to prípad najmä dlhodobých zmlúv.

Náhrada musí byť obmedzená na čistý finančný vplyv záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme. Vypočítava sa ako náklady mínus príjmy generované činnosťou služieb vo verejnom záujme, mínus potenciálne príjmy vyvolané sieťovými účinkami, plus primeraný zisk.

Na strane nákladov možno zohľadniť všetky náklady priamo spojené s poskytovaním služieb vo verejnom záujme [napr. mzdy rušňovodičov, trakčný prúd, údržba železničných koľajových vozidiel, režijné náklady (napríklad náklady na riadenie a administratívne náklady) a náklady spojené so zmluvami prepojených podnikov]. Ak podnik vykonáva aj činnosti, ktoré nepatria do rámca služieb vo verejnom záujme, môže sa okrem priamych nákladov potrebných na plnenie služieb vo verejnom záujme zohľadniť tiež úmerná časť nákladov, ktoré sú spoločné pre služby vo verejnom záujme a iné činnosti (ako sú výdavky na nájom kancelárskych priestorov, platy účtovníkov alebo administratívnych pracovníkov). V prípade, že podnik realizuje niekoľko zmlúv o službách vo verejnom záujme, spoločné náklady sa musia rozdeliť nielen medzi zmluvy o službách vo verejnom záujme a iné činnosti, ale aj medzi rôzne zmluvy o službách vo verejnom záujme. Pri určovaní výšky primeraného podielu spoločných nákladov, ktoré je treba zohľadniť

v nákladoch na služby vo verejnom záujme, možno ako referenčnú hodnotu použiť trhové ceny za využívanie zdrojov, ak sú k dispozícii. Ak takéto trhové ceny nie sú k dispozícii, možno prípadne použiť iné metódy.

Príjmy, ktoré priamo alebo nepriamo súvisia s poskytovaním služieb vo verejnom záujme, ako sú príjmy z predaja cestovných lístkov alebo z predaja jedla a nápojov, sa musia odpočítať od nákladov, za ktoré sa požaduje náhrada.

Prevádzka služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme vykonávaná dopravným podnikom, ktorý je zapojený aj do iných obchodných činností, môže mať kladný vplyv na sieť. Napríklad, keď poskytovateľ na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme poskytuje služby pre určitú sieť, ktorá je napojená na iné trasy prevádzkované za komerčných podmienok, môže byť schopný rozšíriť svoju klientsku základňu. Komisia víta vyvolané sieťové účinky, ako je vplyv spôsobený predajom priamych cestovných lístkov a zostavovaním spoločných cestovných poriadkov, pokiaľ sú určené slúžia záujmom cestujúcich. Komisia si je tiež vedomá praktických ťažkostí v kvantifikovaní týchto potenciálnych sieťových účinkov. Napriek tomu v súlade s prílohou k nariadeniu (ES) č. 1370/2007 musia byť všetky takto kvantifikované finančné prínosy odpočítané od nákladov, za ktoré sa požaduje náhrada.

#### 2.4.3. Článok 4 ods. 1 a príloha. Pojem „primeraného zisku“.

V článku 4 ods. 1 písm. c) sa stanovuje, že náklady, ktoré sa majú zohľadniť v zmluve o službách vo verejnom záujme, môžu zahŕňať „vhodnú návratnosť kapitálu“. V prílohe sa konkretizuje, že náhrada za záväzok vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme nemôže prekročiť čistý finančný vplyv záväzku stanovený ako náklady mínus príjmy generované činnosťami služieb vo verejnom záujme, mínus potenciálne vyvolané príjmy siete, plus „primeraný zisk“.

V prílohe sa stanovuje, že 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“. Nie je však uvedené bližšie usmernenie o správnej úrovni „návratnosti kapitálu“ alebo „primeraného zisku“.

Aj keď oznámenie Komisie o uplatňovaní pravidiel štátnej pomoci Európskej únie na náhrady za služby všeobecného hospodárskeho záujmu (oznámenie SGEI) <sup>(1)</sup> vychádza z iného právneho základu ako nariadenie (ES) č. 1370/2007 a z toho dôvodu nie je uplatniteľné v prípadoch, keď sa náhrada platí za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme v pozemnej doprave, poskytuje určité usmernenia o určení výšky primeraného zisku, ktoré môžu slúžiť ako ukazovatele pre príslušné orgány pri zadávaní zmlúv o službách vo verejnom záujme na základe nariadenia (ES) č. 1370/2007 <sup>(2)</sup>. V oznámení SGEI sa vysvetľuje, že „tam, kde existuje všeobecne akceptovaná trhová odmena za konkrétnu službu, táto trhová odmena je najlepším vodidlom pre výšku náhrady v prípade, že sa neuskutočnilo výberové konanie“ <sup>(3)</sup>. Tieto vodidlá by sa v ideálnom prípade našli v zmluvách v rovnakej oblasti činnosti s podobnými charakteristikami a v rovnakom členskom štáte. Primeraný zisk musí byť preto v súlade s bežnými trhovými podmienkami a nemal by prekročiť to, čo je nevyhnutné pre vyjadrenie úrovne rizika poskytovaných služieb.

Takéto trhové referenčné hodnoty však nie vždy existujú. V takom prípade by sa výška primeraného zisku mohla určiť porovnaním ziskového rozpätia, ktoré potrebuje priemerný, dobre riadený podnik činný v rovnakom odvetví na poskytovanie predmetných služieb <sup>(4)</sup>.

Za štandardný spôsob, ktorým sa meria návratnosť kapitálu zmluvy o službách vo verejnom záujme, sa považuje vnútorná miera návratnosti (IRR – internal rate of return), ktorú podnik dosahuje z investovaného kapitálu po dobu životnosti projektu, to znamená IRR peňažných tokov zmluvy. Pre návratnosť kapitálu je však takisto možné použiť účtovné opatrenia, napríklad „návratnosť vlastného kapitálu“ (ROE – return on equity), návratnosť použitého kapitálu (ROCE – return on capital employed) alebo iné všeobecne prijaté ekonomické ukazovatele.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012, s. 4.

<sup>(2)</sup> Pozri najmä bod 61 oznámenia SGEI.

<sup>(3)</sup> Bod 69 oznámenia SGEI.

<sup>(4)</sup> V oznámení SGEI sú poskytnuté ďalšie usmernenia o tom, čo sa má považovať za „priemerný, dobre riadený podnik“. Pozri najmä body 70 – 76.

Treba však konštatovať, že tieto ukazovatele môžu byť ovplyvnené účtovnými metódami, ktoré používa spoločnosť, a odrážajú situáciu spoločnosti len v danom roku. V takomto prípade by sa malo zabezpečiť, aby účtovné postupy spoločnosti odrážali dlhodobú hospodársku realitu zmluvy o službách vo verejnom záujme. V tejto súvislosti by sa mala výška primeraného zisku posudzovať po celú dobu platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme, ak je to možné. Mali by sa zohľadniť aj rozdiely v ekonomických modeloch železničnej a električkovej dopravy, dopravy metrom a autobusovej dopravy. Napríklad zatiaľ čo železničná doprava je všeobecne veľmi kapitálovo náročná, autobusová doprava je zvyčajne viac závislá od personálnych nákladov.

V každom prípade v závislosti od konkrétnych okolností každej zmluvy o službách vo verejnom záujme musí príslušný orgán posúdiť jednotlivé prípady s cieľom určiť zodpovedajúcu výšku primeraného zisku. Okrem iného musí zohľadniť špecifické charakteristiky daného podniku, bežnú trhovou odmenu za podobné služby a úroveň rizika spojeného s každou zmluvou o službách vo verejnom záujme. Napríklad zmluva o službách vo verejnom záujme zahŕňajúca osobitné ustanovenia, ktoré chránia výšku náhrady v prípade nepredvídaných nákladov, je menej riziková ako zmluva o službách vo verejnom záujme, ktorá takéto záruky neobsahuje. Preto by primeraný zisk v prvej uvedenej zmluve mal byť za inak rovnakých podmienok nižší než v poslednej uvedenej zmluve.

Používanie stimulov na zvyšovanie efektívnosti v mechanizme náhrady by sa malo vo všeobecnosti podporovať <sup>(1)</sup>. Treba zdôrazniť, že kompenzačné systémy, ktoré jednoducho pokrývajú vzniknuté skutočné náklady, poskytujú málo stimulov, aby dopravná spoločnosť nezvyšovala náklady, alebo sa časom stala efektívnejšia. Ich používanie je preto lepšie obmedziť na prípady, kde panuje veľká neistota ohľadne nákladov a poskytovateľ dopravy potrebuje vysoký stupeň ochrany proti neistote.

#### 2.4.4. Článok 4 ods. 1 a 2 a príloha. Zabránenie tomu, aby sa náhrada prijatá za záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme použila na krížové dotácie komerčných činností

Keď poskytovateľ služieb vo verejnom záujme vykonáva aj komerčné činnosti, musí sa zabezpečiť, aby sa náhrada z verejných prostriedkov, ktorú dostane, nepoužila na posilnenie jeho konkurenčného postavenia v komerčných činnostiach. V tejto súvislosti sú v prílohe stanovené pravidlá na zamedzenie krížových dotácií komerčných činností z príjmov činností služieb vo verejnom záujme. Tieto pravidlá spočívajú v zásade v oddelení účtov medzi obidvoma druhmi činností (činnosti služieb vo verejnom záujme a komerčné činnosti) a dôkladnej metóde rozdelenia nákladov, ktorá odráža skutočné náklady na poskytovanie služieb vo verejnom záujme.

V článku 4 ods. 1 a 2 nariadenia spolu s pravidlami stanovenými v prílohe sa požaduje, aby náklady a príjmy spojené s poskytovaním služieb na základe každej zmluvy o službách vo verejnom záujme zadanej dopravnému podniku a s komerčnými činnosťami boli správne rozdelené medzi tieto dva druhy činností. Tým sa má zabezpečiť účinné monitorovanie náhrady z verejných prostriedkov a prípadných krížových dotácií medzi obidvoma činnosťami. V tejto súvislosti má kľúčový význam primeranosť opatrení na ochranu pred zneužitím a opatrení delenia nákladov medzi záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme a komerčnými činnosťami. Napríklad, keď sa dopravné prostriedky (ako sú železničné koľajové vozidlá alebo autobusy) alebo iné aktíva či služby potrebné na plnenie záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme (napríklad kancelárie, personál alebo stanice) používajú na služby vo verejnom záujme, ako aj na komerčné činnosti, náklady na každé aktívum či službu sa musia prideliť týmto dvom rôznym druhom činností v pomere k ich relatívnemu podielu na celkových dopravných službách poskytovaných zo strany dopravného podniku.

Ak sa napríklad pre služby vo verejnom záujme a komerčné činnosti toho istého dopravného podniku využívali služby na staniaciach, ale úplné náklady na tieto služby boli rozdelené len na činnosti služieb vo verejnom záujme, predstavovalo by to krížové dotácie nezlučiteľné s nariadením (ES) č. 1370/2007. V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/ES z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor <sup>(2)</sup>, sa stanovujú aj konkrétne povinnosti pre oddelenie účtov železničných podnikov.

<sup>(1)</sup> Pozri najmä bod 7 prílohy k nariadeniu.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32. Pozri článok 6 o oddelení účtov železničných podnikov a manažérov železničnej infraštruktúry.



Každá zmluva o službách vo verejnom záujme by mala obsahovať konkrétne pravidlá o úhrade a mala by dať podnet k osobitným účtovným zápisom. Inými slovami, ak ten istý podnik uzatvoril niekoľko zmlúv o službách vo verejnom záujme, v účtoch dopravných podnikov by malo byť uvedené, aká náhrada z verejných prostriedkov zodpovedá príslušnej zmluve o službách vo verejnom záujme. Na písomnú žiadosť Komisie sa tieto účty musia sprístupniť v súlade s článkom 6 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1370/2007.

#### 2.4.5. Článok 4 ods. 1. Návrh systémov náhrady s cieľom zvýšiť efektívnosť

V odôvodnení 27 nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa uvádza, že v prípade priameho zadania zmluvy alebo všeobecných pravidiel by parametre náhrady mali byť stanovené tak, aby výška náhrady bola primeraná a odrážala „snahu o efektívnosť a kvalitu služieb“. To znamená, že príslušné orgány by prostredníctvom kompenzačného mechanizmu mali podporiť poskytovateľov služieb, aby boli efektívnejší a zaistovali požadovanú úroveň a kvalitu služieb s čo najmenšími zdrojmi.

Pravidlá o náhrade v nariadení (ES) č. 1370/2007 ponechávajú príslušným orgánom určitú voľnosť v zostavovaní motivačných programov pre poskytovateľa služieb vo verejnom záujme. V každom prípade sú príslušné orgány povinné „podporovať udržanie alebo rozvoj účinného riadenia poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, ktoré môže byť predmetom objektívneho hodnotenia“ (bod 7 prílohy). To znamená, že systém náhrady sa musí zostaviť tak, aby časom zabezpečil prinajmenšom isté zvýšenie efektívnosti.

Napriek tomu by stimuly na zvyšovanie efektívnosti mali byť úmerné a zostať v primeranej výške s prihliadnutím na ťažkosti v dosahovaní cieľov efektívnosti. Môže sa to zabezpečiť napr. vyváženým rozdelením všetkých ziskov spojených so zvýšením efektívnosti medzi poskytovateľa, verejné orgány a/alebo používateľov. V každom prípade sa musí zaviesť systém na zabezpečenie, aby si podnik nemohol ponechať neúmerné výhody zo zvýšenia efektívnosti. Okrem toho sa parametre týchto motivačných programov musia plne a presne stanoviť v zmluve o službách vo verejnom záujme.

Stimuly pre poskytovanie služieb vo verejnom záujme by však nemali brániť poskytovaniu služieb vysokej kvality. V súvislosti s nariadením (ES) č. 1370/2007 sa efektívnosť musí chápať ako vzťah medzi kvalitou alebo úrovňou služieb vo verejnom záujme a zdrojmi použitými na poskytnutie služieb. Stimuly na zvyšovanie efektívnosti by sa preto mali zamerať na zníženie nákladov a/alebo zvýšenie kvality alebo úrovne služieb.

#### 2.4.6. Článok 6 ods. 1. Okolností, za ktorých bude Komisia vyšetrovať, či systém náhrad je v súlade s nariadením (ES) č. 1370/2007

Náhrada za služby vo verejnom záujme vyplatená v súlade s nariadením (ES) č. 1370/2007 je oslobodená od požiadavky oznámiť štátnu pomoc pred jej uplatnením podľa ustanovení článku 108 ods. 3 ZFEÚ. Napriek tomu môže byť Komisia požiadaná, aby posúdila systém náhrad z dôvodov právnej istoty, ak si členský štát nie je istý, či je systém v súlade s nariadením. Komisia môže takisto posúdiť systém náhrad aj na základe sťažnosti alebo vyšetrovania z úradnej moci, ak má informácie o dôkazoch poukazujúcich na nesúlad uvedeného systému s pravidlami nariadenia týkajúcimi sa náhrad.

#### 2.4.7. Článok 6 ods. 1. Rozdiely medzi vyšetrovaniami Komisie *ex ante* a *ex post* týkajúcimi sa systémov náhrad

Hlavný rozdiel medzi vyšetrovaniami Komisie *ex ante* a *ex post* vo veci systémov náhrad sa týka okamihu, keď Komisia posudzuje systém, a nie metódy používanej pri analýze, prostredníctvom ktorej sa zisťuje, či došlo k nadmernej úhrade.

Keď Komisia posudzuje, či systém náhrad bráni nadmernej náhrade *ex ante*, napríklad v súvislosti s oznámením, okrem iného posúdi presné parametre náhrady. Pozornosť bude venovať najmä nákladovým kategóriám, ktoré sa zohľadňujú pre výpočet náhrady, ako aj navrhovanej výške primeraného zisku. Okrem toho posúdi, či je zavedený zodpovedajúci mechanizmus na zabezpečenie toho, že ak príjmy z poskytovania služieb vo verejnom záujme sú vyššie, než sa očakávalo počas doby platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme, poskytovateľ si nemôže ponechať žiadnu nadmernú náhradu prekračujúcu skutočné čisté náklady, primerané ziskové rozpätie a akékoľvek odmeny za zvýšenie efektívnosti stanovené v zmluve.

V zmluve o službách vo verejnom záujme sa musia v zásade stanovovať aj pravidelné kontroly počas doby platnosti zmluvy, aby sa v počiatočnom štádiu vývoja zistili jasné prípady nadmernej náhrady a aby sa im zabránilo, a to najmä v prípade dlhodobých zmlúv. Príslušné orgány sú povinné overiť súlad s podmienkami zmluvy o službách vo verejnom záujme počas doby platnosti zmluvy. Možno vytvoriť počítačové nástroje na pomoc pri vykonávaní týchto kontrol štandardizovaným spôsobom. Nadmerná náhrada sa musí posudzovať zvlášť pri každej zmluve o službách vo verejnom záujme, aby sa zamedzilo nadmerným ziskom z jednotlivých služieb vo verejnom záujme, ktoré sú spriemerované za niekoľko zmlúv.

V prípade vyšetrovania *ex post* to, či prijatá náhrada nepresahuje čistý finančný vplyv služieb vo verejnom záujme podľa ustanovení prílohy k nariadeniu (ES) č. 1370/2007, možno posúdiť na základe skutočného finančného príjmu a údajov o nákladoch, keďže systémy náhrady už sú zavedené. Metóda sa však nemení: náhrada by nemala prekročiť sumu, na ktorú má podnik právo podľa vopred stanovených parametrov v zmluve, aj keď táto suma nestačí na pokrytie skutočných čistých nákladov.

#### 2.4.8. Článok 1 ods. 1 a článok 6 ods. 1. Zabezpečenie toho, že príslušné orgány zaplatia poskytovateľom „primeranú“ náhradu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme

Podľa článku 1 nariadenia č. 1370/2007 „účelom tohto nariadenia je vymedziť, ako môžu príslušné orgány v súlade s pravidlami práva Únie 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.“ Navyše podľa bodu 7 prílohy k nariadeniu (ES) č. 1370/2007 „spôsob úhrady musí podporovať udržanie alebo rozvoj (...) poskytovania služieb v osobnej doprave v dostatočne vysokej kvalite.“

To znamená, že pravidlá nariadenia (ES) č. 1370/2007 sa snažia nielen zamedziť akejkolvek prípadnej nadmernej náhrade za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ale tiež zabezpečiť, aby ponuka služieb vo verejnom záujme vymedzená v zmluve o službách vo verejnom záujme bola finančne udržateľná s cieľom dosiahnuť a zachovať vysokú úroveň kvality služieb. Záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme by sa mal preto náležite uhradiť, aby sa vlastné finančné prostriedky poskytovateľa na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme dlhodobo neodčerpávali, čo by bránilo efektívnemu plneniu jeho záväzkov na základe zmluvy a udržaniu vysokej kvality poskytovania služieb osobnej dopravy, ako je to uvedené v bode 7 prílohy k nariadeniu (ES) č. 1370/2007.

V každom prípade, keď príslušný orgán nezaplatí príslušnú náhradu, riskuje, že sa zníži počet ponúk predkladaných v rámci verejnej súťaže na zadanie zmluvy o službách vo verejnom záujme, alebo že poskytovateľovi vzniknú závažné finančné problémy, pokiaľ sa zmluva o službách vo verejnom záujme zadá priamo a/alebo sa zníži celková úroveň a kvalita služieb vo verejnom záujme poskytovaných počas doby platnosti zmluvy.

## 2.5. Uverejňovanie a transparentnosť

Výkladové usmernenia uvedené v tejto kapitole sa týkajú povinnosti príslušných orgánov uverejňovať výročné správy týkajúce sa zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré spadajú do ich kompetencie, ako aj ich povinnosti zabezpečiť transparentnosť v zadávaní zmlúv o službách vo verejnom záujme pred verejným obstarávaním a po ňom.

### 2.5.1. Článok 7 ods. 1. Povinnosti príslušných orgánov uverejniť výročné správy týkajúce sa zmlúv o službách vo verejnom záujme spadajúcich do ich kompetencie

V článku 7 ods. 1 sa požaduje, aby každý príslušný orgán raz ročne zverejnil súhrnnú správu o záväzkoch vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré spadajú do jeho kompetencie, o vybraných poskytovateľoch služieb vo verejnom záujme a tiež o platbách náhrad a výlučných právach, ktoré boli týmto poskytovateľom služieb vo verejnom záujme poskytnuté vo forme náhrady. V takejto správe sa musí rozlišovať medzi autobusovou a železničnou dopravou, umožniť monitorovanie a hodnotenie výkonnosti, kvality a financovania siete verejnej dopravy a prípadne poskytovať informácie o povahe a rozsahu poskytnutých výlučných práv.

Komisia chápe pojem „súhrnná správa“ v tom zmysle, že príslušný orgán by mal uverejniť komplexnú správu o všetkých zmluvách o službách vo verejnom záujme, ktoré zadal, a pritom by všetky tieto zmluvy mali byť jednotlivo identifikované. Poskytnuté informácie by sa preto okrem celkových hodnôt mali vzťahovať na každú zmluvu a súčasne zabezpečiť ochranu oprávnených obchodných záujmov dotknutých poskytovateľov.

Poskytovatelia verejnej dopravy musia príslušnému orgánu poskytnúť všetky informácie a údaje, aby mohol dodržať svoje povinnosti týkajúce sa uverejnenia.

Na dosiahnutie cieľa tohto ustanovenia, a to umožniť monitorovanie a hodnotenie siete verejnej dopravy zmysluplným spôsobom, ktorý umožní transparentné a štruktúrované porovnanie s inými sieťami verejnej dopravy, Komisia podporuje členské štáty a ich orgány v tom, aby dobrovoľne zabezpečili jednoduchý prístup k týmto informáciám a umožnili účelné porovnanie. To môže napríklad znamenať, že informácie sa zverejnia na centrálnej webovej stránke, akou je webová stránka združenia príslušných orgánov alebo ministerstva dopravy. Informácie a údaje by sa mali tiež spracovať jednotným metodickým spôsobom a predložiť v spoločných merných jednotkách.

#### 2.5.2. Článok 7 ods. 2 a 3. Možnosti príslušných orgánov plniť svoje povinnosti zverejnenia týkajúce sa zmlúv o službách vo verejnom záujme podľa článku 7 ods. 2 a 3

Príslušné orgány majú podľa článku 7 nariadenia (ES) č. 1370/2007 určité povinnosti zverejniť plánované (a realizované) zadanie zmlúv o službách vo verejnom záujme v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

V článku 7 ods. 2 sa stanovuje, že príslušné orgány najmenej rok pred uverejnením výzvy na predkladanie súťažných návrhov alebo rok pred priamym zadaním zmluvy o službách vo verejnom záujme uverejnia v *Úradnom vestníku Európskej únie* niektoré informácie o predpokladanej zmluve.

V článku 7 ods. 3 sa stanovuje, že príslušné orgány do jedného roka od priameho zadania zmluvy o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave uverejnia niektoré informácie o zadanej zmluve.

Útvary Komisie vypracovali vzorové formuláre a postupy, ktoré príslušným orgánom umožňujú splniť tieto požiadavky na uverejnenie. Keďže údaje sa môžu použiť opakovane, formuláre a postupy uverejnenia by mali príslušným orgánom takisto umožniť, aby v prípade záujmu využili synergický efekt s uverejnením verejnej súťaže na služby podľa článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 1370/2007.

Formuláre boli zostavené tak, aby spĺňali tieto požiadavky:

- umožniť orgánom jednoduchý prístup k webovým aplikáciám, orientáciu vo webovej aplikácii a byť zrozumiteľné a jasné;
- jasne rozlišovať požiadavky na uverejnenie podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007 od požiadaviek na uverejnenie podľa smerníc 2014/23/EÚ, 2014/24/EÚ a 2014/25/EÚ;
- vyžadovať úroveň podrobností informácií, ktorá sa nechápe ako zatažujúca, takže môže byť pre orgány prijateľná;
- hodiť sa na zostavovanie užitočných štatistických údajov týkajúcich sa postupu zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme a teda o efektívnom vykonávaní nariadenia (ES) č. 1370/2007.

Úrad pre vydávanie publikácií počas roka 2013 spracoval postup uverejňovania online, ktorý je k dispozícii na „eNotices“<sup>(1)</sup>. Postup je založený na uvedených vzorových formulároch pre uverejnenie v *Úradnom vestníku Európskej únie* v súlade s článkom 7 ods. 2 a 3 nariadenia (ES) č. 1370/2007. Zverejnenie informácií o o priamo zadaných zmluvách o službách vo verejnom záujme v prípade železničnej dopravy v *Úradnom vestníku Európskej únie* podľa článku 7 ods. 3 je dobrovoľné.

(1) <http://simap.europa.eu/enotices/choiceLanguage.do>

2.5.3. Článok 7 ods. 4. Právo zainteresovaných strán požadovať informácie týkajúce sa priamo zadávaných zmlúv o službách vo verejnom záujme pred skutočným termínom zadania

V článku 7 ods. 4 sa stanovuje, že príslušný orgán predloží na žiadosť zainteresovanej strany dôvody priameho zadania zmluvy o službách vo verejnom záujme. V odôvodnení 30 sa uvádza, že „priame zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme by malo podliehať zvýšenej transparentnosti“. Musí sa to posudzovať spolu s odôvodnením 29, v ktorom sa uvádza potreba zverejniť úmysel zadať zmluvu, aby mohli potenciálni poskytovatelia služieb vo verejnom záujme na tento zámer reagovať. O úmysle priamo zadať zmluvu musí príslušný orgán rozhodnúť najmenej rok vopred, pretože tieto informácie sa musia uverejniť v *Úradnom vestníku Európskej únie* [článok 7 ods. 2, najmä písm. b)]. Zainteresované strany teda majú možnosť formulovať otázky dávno pred zadaním zmluvy, a to najskôr o rok neskôr. Aby sa poskytla účinná právna ochrana, informácie vyžadované v súlade s článkom 7 ods. 4 by sa mali poskytnúť bez zbytočného odkladu.

Zvýšenie transparentnosti zmlúv sa podľa vymedzenia vzťahuje aj na postup zadávania zmluvy. Väčšia transparentnosť požadovaná v odôvodnení 30 predpokladá preto transparentnosť nielen po zadaní zmluvy, ale vzťahuje sa aj na postup pred skutočným zadaním zmluvy príslušnému poskytovateľovi verejnej dopravy.

## 2.6. Prechodné ustanovenia

V tejto kapitole sa poskytujú výkladové usmernenia o niektorých aspektoch ustanovení o prechodných opatreniach týkajúcich sa zmlúv zadaných pred nadobudnutím účinnosti nariadenia (ES) č. 1370/2007 a zmlúv zadávaných počas prechodného obdobia od roku 2009 do decembra 2019.

2.6.1. Článok 8 ods. 2. Rozsah uplatňovania prechodného obdobia 10 rokov počnajúc 3. decembrom 2009

V článku 8 ods. 2 sa stanovuje, že 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 prijímajú členské štáty opatrenia na postupné zosúladenie s článkom 5 s cieľom zabrániť vážnym štrukturálnym problémom súvisiacim najmä s dopravnou kapacitou.

Článok 8 ods. 2 sa svojím znením v plnom rozsahu vzťahuje na článok 5. Komisia sa však domnieva, že v tejto súvislosti sa zdá byť relevantný iba článok 5 ods. 3, ktorý sa týka povinnosti uplatňovať otvorené, transparentné, nediskriminačné a spravodlivé postupy pri zadávaní zmlúv o službách vo verejnom záujme. Ako sa uvádza v odôvodnení 31, cieľom prechodných ustanovení je poskytnúť príslušným orgánom a poskytovateľom služieb vo verejnom záujme dostatok času, aby sa prispôbili ustanoveniam nariadenia (ES) č. 1370/2007. Povinnosť uložená členským štátom, aby postupne zaistili súlad s článkom 5, je odôvodnená, len ak sa týka povinnosti uplatňovať otvorené, transparentné, nediskriminačné a spravodlivé postupy pri zadávaní zmlúv o službách vo verejnom záujme. Nemá zmysel, aby členské štáty „postupne“ uplatňovali pojem interného poskytovateľa alebo výnimky vymedzené v článku 5 ods. 4, 5 a 6 nariadenia (ES) č. 1370/2007, keďže zavádzajú miernejšie ustanovenia v porovnaní so všeobecnými zásadami zmluvy a príslušnou judikatúrou. Takisto sa nezdá dôvodné tvrdiť, že zákonodarca chcel odložiť úplné uplatňovanie článku 5 ods. 7, ktorý sa týka procesných záruk a súdneho preskúmania, do 3. decembra 2019.

2.6.2. Článok 8 ods. 2. Povinnosti členských štátov počas prechodného obdobia do 2. decembra 2019

V článku 8 ods. 2 sa uvádza, že do šiestich mesiacov po skončení prvej polovice prechodného obdobia (do 3. mája 2015) „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“. Je teda jasné, že členské štáty nemôžu čakať do 2. decembra 2019, než začnú zaisťovať súlad s všeobecným pravidlom zabezpečenia postupov verejnej súťaže pre zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktoré sú otvorené pre všetkých poskytovateľov na spravodlivom, transparentnom a nediskriminačnom základe. Členské štáty by mali prijať príslušné opatrenia pre postupné splnenie tejto požiadavky počas prechodného obdobia, aby sa vyhlí situácii, keď dostupná dopravná kapacita na trhu verejnej dopravy neumožní prevádzkovateľom dopravy uspokojivo reagovať na všetky verejné súťaže, ktoré sa začnú na konci prechodného obdobia.

2.6.3. Článok 8 ods. 3. Význam ustanovenia, podľa ktorého „doba platnosti je obmedzená a porovnateľná s dobami platnosti uvedenými v článku 4“

V článku 8 ods. 3 písm. d) sa stanovuje, že uplatňovanie zmlúv o službách vo verejnom záujme zadaných „od 26. júla 2000 a pred 3. decembrom 2009 na základe iného postupu, ako je postup spravodlivej verejnej súťaže (...), 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“.

Komisia sa domnieva, že pojem „porovnateľná s dobami platnosti uvedenými v článku 4“ by sa mal vykladať reštriktívne, aby sa zabezpečilo, že členské štáty sa budú usilovať o dosiahnutie cieľov nariadenia od dátumu nadobudnutia jeho účinnosti 3. decembra 2009. Komisia preto zastáva stanovisko, že by bolo účelné posúdiť, či by doba platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme nemala byť podobná dobám uvedeným v článku 4.

---