

V Bruseli 24. 10. 2016
COM(2016) 691 final

2013/0015 (COD)

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU

podľa článku 294 ods. 6 Zmluvy o fungovaní Európskej únie

o

**pozícii Rady k prijatiu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení
smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný
európsky železničný priestor, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej
osobnej železničnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry**

(Text s významom pre EHP)

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU

podľa článku 294 ods. 6 Zmluvy o fungovaní Európskej únie

o

pozícii Rady k prijatiu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry

(Text s významom pre EHP)

1. CHRONOLÓGIA

Komisia prijala 30. januára 2013 komplexný balík šiestich legislatívnych návrhov zameraných na zvýšenie kvality a lepšieho výberu služieb železničnej dopravy v Európe.

Skvalitnenie služieb a zvýšenie efektívnosti je potrebné na zatraktívnenie železničnej dopravy pre cestujúcich a podpory presunu v rámci používaných druhov dopravy. Obmedzené verejné financie môžu priniesť vyššiu hodnotu i udržateľnosť.

Balík sa zameriava aj na podporu inovácie na železniciach Únie s cieľom uspokojiť očakávania používateľov, a to tromi rôznymi a vzájomne prepojenými spôsobmi:

- (1) otváraním trhov vnútroštátnej osobnej dopravy hospodárskej súťaži a zavedením povinnej verejnej súťaže v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme;
- (2) posilnením nezávislosti manažérov infraštruktúry tak, aby kontrolovali všetky hlavné funkcie železničnej siete, a zabezpečením spravodlivého prístupu k železničnej doprave pre všetkých;
- (3) posilnením úlohy železničnej agentúry EÚ, aby sa stala jednotným kontaktným miestom a vydávanie povolení na uvedenie vozidiel na trh, ako aj bezpečnostných osvedčení pre prevádzkovateľov – oboje platné v celej EÚ.

Dátum odoslania návrhu Európskemu parlamentu a Rade
[dokument COM(2013) 30 final – 2013/0015 (COD)]:

31. január 2013.

Dátum stanoviska Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru:

11. júl 2013.

Dátum stanoviska Výboru regiónov:

8. október 2013.

Dátum pozície Európskeho parlamentu v prvom čítaní:

26. február 2014.

Dátum prijatia pozície Rady:

17. október 2016.

2. CIEĽ NÁVRHU KOMISIE

Všeobecným cieľom Komisiou navrhovanej smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2012/34/EÚ (ďalej len „smernica o správe“) je pokračovať v rozvoji jednotného európskeho železničného priestoru otvorením trhov vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy hospodárskej súťaži a vytvoriť rovnaké podmienky pre všetky železničné podniky. Očakáva sa, že zvýšená hospodárska súťaž zlepší kvalitu služieb železničnej dopravy a zvýši ich prevádzkovú efektívnosť, čím sa zlepší konkurencieschopnosť a atraktivnosť železničnej dopravy voči iným dopravným prostriedkom. 

Na dosiahnutie tohto cieľa Komisia navrhla nové pravidlá na posilnenie nezávislosti manažérov infraštruktúry, zabránenie krížovým dotáciami od manažmentu infraštruktúry pre železničnú prevádzku a zlepšenie koordinácie medzi rôznymi účastníkmi železničného trhu.

Tento návrh Komisie je úzko prepojený s návrhom na zmenu nariadenia (ES) č. 1370/2007, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy. Cieľom navrhovaného nariadenia je zaviesť zásadu povinnej verejnej súťaže v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme a zlepšiť podmienky pre efektívne verejné súťaže, napríklad lepším prístupom k železničným koľajovým vozidlám.

3. PRIPOMIENKY K POZÍCII RADY

Pozícia Rady v prvom čítaní zo 17. októbra 2016 hlavné ciele návrhu Komisie podporuje. Konkrétne zabezpečuje otvorenie trhov vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy hospodárskej súťaži a lepšie pravidlá riadenia infraštruktúry.

Hoci pozícia Rady má v niektorých aspektoch rezervovanejší prístup, než by si želala Komisia, oproti smernici 2012/34/ES ide o zmysluplný posun, a to z viacerých dôvodov:

- Komisia navrhla prísnejšie požiadavky na oddelenie manažérov infraštruktúry a iných subjektov vertikálne integrovaných podnikov. Pozícia Rady predpokladá väčšiu pružnosť štruktúr, a najmä možnosť zachovať vertikálne integrovaný model (alebo sa k nemu vrátiť). Aj keď sa Komisia domnieva, že vertikálne oddelenie je naďalej najpriamejším spôsobom zabezpečenia nediskriminačného zaobchádzania s novými účastníkmi, oceňuje, že sa v pozícii Rady zavádza niekoľko nových ochranných opatrení. Tie majú zabezpečiť nestrannosť manažérov infraštruktúry, pričom ide najmä o obmedzenia dvojitého mandátu a predchádzanie konfliktom záujmov.
- Komisia navrhla pravidlá určené na ochranu všetkých funkcií riadenia infraštruktúry pred neprípustným ovplyvňovaním. V pozícii Rady sa uplatňovanie najprísnejších pravidiel obmedzuje na základné funkcie. Napríklad prideľovanie kapacít a určovanie a výber poplatkov za traťový prístup, ktoré sú rozhodujúce pre nediskriminačný prístup nových účastníkov k infraštruktúre. Komisia vyjadruje poľutovanie, že sa nevyužila príležitosť zaviesť širšie a prísnejšie ochranné opatrenia vzťahujúce sa na všetky funkcie riadenia infraštruktúry, najmä pokiaľ ide o vertikálne integrované podniky. Konštatuje však aj to, že boli zavedené nové všeobecné pravidlá na zabezpečenie transparentnosti a nestrannosti aj v riadení dopravy a plánovaní údržby. Pôvodnú koncepciu „plnohodnotného manažéra infraštruktúry“ zaoberajúceho sa všetkými funkciami v jadre železničnej siete Rada neprijala. Namiesto toho sa Rada rozhodla pre pružnejší prístup, v ktorom môžu členské štáty bez obmedzení skúmať možné výhody pre riadenie infraštruktúry vyplývajúce z outsourcingu a verejno-súkromných partnerstiev. Vzhľadom na súčasné rozpočtové obmedzenia a bez ohľadu na štrukturálny model členské štáty

považovali za dôležité mať možnosť využiť prínos súkromného kapitálu a zabezpečiť právny rámec, ktorý umožňuje inovatívne formy riadenia infraštruktúry. Komisia dokáže tento pružnejší prístup akceptovať, keďže sa zaviedli ustanovenia na predchádzanie konfliktu záujmov a zaistenie toho, aby manažéri infraštruktúry niesli plnú zodpovednosť a disponovali právomocami dohľadu nad akýmikoľvek externe zabezpečovanými funkciami. Rada svojimi zmenami pozmenila určité podstatné prvky Komisiou navrhovaného rámca. Komisia sa však domnieva, že cieľ nestranného a účinného riadenia infraštruktúry možno dosiahnuť aj s pozíciou Rady, najmä vzhľadom na súbor nových ustanovení, ktoré predstavujú významný pokrok oproti súčasnemu stavu.

- Pozícia Rady potvrdzuje prísne pravidlá finančnej transparentnosti. Ustanovenia o účtovnom oddelení v spojení s novými pravidlami o pôžičkách a službách v rámci skupiny, používaní dividend manažérov infraštruktúry a úplného regulačného dohľadu nad finančnými tokmi v rámci vertikálne integrovaných podnikov zabezpečia, že ani poplatky za infraštruktúru, ani verejné finančné prostriedky nemožno odkloniť od zamýšľaného účelu na krížové subvencovanie činností vykonávaných v hospodárskej súťaži s inými podnikmi. Prispeje to k vytvoreniu rovnakých podmienok pre všetkých aktérov.
- Je veľmi dôležité, že pozícia Rady vyžaduje aj povinnú spoluprácu medzi manažermi infraštruktúry na európskej úrovni, ako aj s ich používateľmi. Očakáva sa, že táto spolupráca skvalitní činnosť manažérov infraštruktúry a posilní ich orientáciu na zákazníka.
- Ďalším rozhodujúcim prvkom balíka je pokrok v posilňovaní právomocí regulačných orgánov. Nové pravidlá umožnia účinné presadzovanie zo strany vnútroštátnych regulačných orgánov a Komisie.

4. ZÁVER

Aj keď sa pozíciou Rady nedosahuje taká rozsiahla zmena legislatívneho rámca, akú navrhla Komisia v roku 2013, zmenený návrh má obrovský význam pre bezodkladný pokrok v rozvoji jednotného európskeho železničného priestoru zaistením odstránenia zvyšných vnútroštátnych monopolov v oblasti vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy. Navrhovanými pravidlami sa objasní a zlepší legislatívny rámec. Prinesú priaznivejšie podmienky pre rozvoj hospodárskej súťaže a prevenciu alebo nápravu diskriminačných praktík.

Komisia v duchu kompromisu prijíma pozíciu prijatú Radou, na základe čoho Európsky parlament môže prijať konečné znenie v druhom čítaní. Komisia sa domnieva, že prijatie trhového aj technického piliera by maximalizovalo prínosy z hľadiska kvality služieb, efektívnosti a konkurencieschopnosti odvetvia železničnej dopravy.