



Chystaná změna pravidel pro smlouvy o veřejné přepravě cestujících po železnici - novelizace nařízení (ES) č.1370/2007

Marek Stavinoha

KONFERENCE

DOHLED NAD ZADÁVÁNÍM VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK V ČR

Brno, 6. října 2016

The views expressed are purely personal and may not in any circumstance be regarded as stating an official position of the European Commission

Účel nařízení

Nařízení definuje, jakým způsobem mohou příslušné orgány zasahovat do veřejné přepravy cestujících, aby zajistily poskytování služeb obecného zájmu, které jsou mimo jiné četnější, bezpečnější, kvalitnější nebo levnější než služby, které by mohly nabídnout samotné tržní mechanismy.

Působnost nařízení

Nařízení je aplikovatelné v případech, kdy příslušné orgány poskytují kompenzace při ukládání nebo sjednávání závazků veřejné služby či udělují výlučná práva za plnění závazků veřejné služby.

Nařízení se vztahuje na národní a mezinárodní přepravu po železnici či jiném druhu drážní přepravy (metro, tramvaje) a na silniční dopravu.

Obsah nařízení

- Smlouvy o veřejných službách – obsah, trvání
- Tzv. obecná pravidla (závazky, jejichž účelem je stanovení maximálních tarifů)
- Uzavírání smluv
- Kompenzace za provozování závazku veřejné služby
- Zveřejňování souhrnné zprávy o závazcích veřejné služby
- Pravidla pro státní podporu

Uzavírání smluv

- Na základě směrnic 2014/25/EU nebo 2014/27/EU pokud se jedná o smlouvu na zakázky na služby nebo veřejné zakázky služby v přepravě cestujících autobusem či tramvají (mimo koncese);
- přímo, pokud nad provozovatelem vykonává příslušný orgán kontrolu (in-house);
- přímo, pokud hodnota zakázky spadá pod stanovené minimum;
- přímo v případě přerušení služeb

Uzavírání smluv

- přímo - pokud se jedná o zakázku týkající se přepravy po železnici - článek 5(6);
- nabídkovým řízením - článek 5(3);

Cíle návrhu Komise (2013)

- Zlepšení kvality služeb železniční osobní dopravy a zvýšení jejich provozní efektivity;
- princip povinného nabídkového řízení také pro železniční přepravu cestujících;
- zavedení dalších opatření s cílem zlepšit výsledky nabídkových řízení.

Složitá politická jednání vedoucí k předběžné dohodě

Evropský parlament

- Evropští poslanci byli skeptičtí k povinnému nabídkovému řízení.

Rada

- Malé členské státy se domnívaly, že povinné nabídkové řízení není pro jejich železniční trhy vhodné.
- Členské státy bránily právo svých příslušných orgánů na možnost širokého uvážení při vymezení závazku veřejné služby.
- Členské státy odmítaly ustanovení týkající se přístupu ke kolejovým vozidlům.

Zásadní změny

- Definice „veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici“ (železnice);
- povinnost příslušného orgánu definovat specifikace závazku veřejné služby (železnice);
- kompenzace (všechny druhy dopravy);
- vyjasnění zaměstnaneckých práv (všechny druhy dopravy);
- poskytování informací v nabídkových řízeních (všechny druhy dopravy);

Zásadní změny

- zvláštní pravidla pro uzavírání smluv skupinou příslušných orgánů s vnitřním provozovatelem (železnice);
- uzavírání smluv o přepravě cestujících po železnici (železnice);
- omezení počtu smluv, které mohou být udělené stejnému provozovateli (železnice);
- přístup ke kolejovým vozidlům v případě nabídkového řízení (železnice).

Definice „veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici“

Novela nařízení by měla zavést novou definici veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici. Tato definice výslovně vyloučí z definice železnice jiné druhy drážní dopravy (např. metro nebo tramvaje).

Specifikace závazku veřejné služby

- Povinnost vymezení "*specifikací*" závazku veřejné služby, které respektující zásadu proporcionality a jsou konzistentní s cíli uvedenými v dokumentech o politice veřejné dopravy v jednotlivých členských státech.
- Možnost sdružit služby pokrývající náklady, se službami jež své náklady nepokrývají.
- Specifikace závazků veřejné služby a s tím související kompensace musí odpovídat cílům veřejné dopravní politiky a byla stanovena nákladově efektivním způsobem.

Kompensace

- Kompensace musí být stanovena na úrovni zajišťující finanční udržitelnost poskytování veřejné osobní dopravy.

Zaměstnanecká práva

- Provozovatelé veřejné služby musí respektovat pravidla v oblasti sociálního a pracovního práva EU, národních předpisů nebo kolektivních smluv.
- Případné další sociální standardy a standardy kvality musí být specifikovány v zadávací dokumentaci.
- Převod může spadat pod směrnici (ES) č.2001/23 o zachování práv zaměstnanců v případě převodů podniků, nebo jejich částí.

Poskytování informací v nabídkovém řízení

- Povinnost provozovatelů a správců infrastruktury informovat příslušný orgán o všech podstatných náležitostech týkajících se budoucích smluv na veřejné zakázky (např. poptávky cestujících, jízdném, nákladech a příjmech a o specifikacích infrastruktury).
- Povinnost příslušného orgánu poskytnout tyto informace všem zúčastněným stranám.

Zadávání smluv "in house" skupinou příslušných orgánů

- V případech, kdy skupina příslušných orgánů zadává zakázku vnitřnímu provozovateli, kontrolovanému jedním z těchto příslušných orgánů, může smlouva o veřejné službě v železniční dopravě zahrnovat pouze dopravní potřeby městských aglomerací či venkovských oblastí.
- Příslušné místní orgány nesmí mít v tomto případě celostátní působnost.

Princip povinného nabídkového řízení

Smlouvy týkající se veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici musí být uzavírány na základě nabídkových řízení.

Výjimky z principu povinného nabídkového řízení

- Mimořádné okolnosti: příslušný orgán nebo jiné příslušné orgány již provádí další nabídková řízení, která by mohla mít vliv na počet a kvalitu nabídek nebo příslušný orgán mění oblast působnosti smlouvy o veřejné službě (pouze železnice).
- Zjednodušený postup: Příslušný orgán obdrží pouze jednu nabídku v návaznosti na oznámení o zadání zakázky veřejné služby.

Výjimky z principu povinného nabídkového řízení

- De minimis – hodnota/velikost smlouvy o veřejných službách je nižší než nově zvýšené prahové limity uvedené v nařízení.
- Správce celé železniční infrastruktury a provozovatel závazku na této infrastruktuře je stejný subjekt a infrastruktura je vyloučena z působnosti směrnice (EU) č. 2012/34 (*pouze železnice*).
- Existence mimořádné situace v případě přerušení služeb nebo rizika vzniku takové situace.

Výjimky z principu povinného nabídkového řízení

- Výkonnostní výjimka: V případech, kdy se příslušný orgán domnívá, že přímé zadání je
- odůvodněno strukturálními a geografickými charakteristikami trhu (např. velikostí, charakteristikou poptávky, složitostí sítě, její technické a geografické izolace a služeb) a
- pokud by taková smlouva měla za následek zlepšení kvality nebo nákladové efektivity proti původní smlouvě (*pouze železnice*).

Výjimky z principu povinného nabídkového řízení

- Výkonnostní výjimka: Příslušný orgán musí ve smlouvě definovat měřitelné, transparentní a ověřitelné požadavky na výkon a pravidelně hodnotit, zda je provozovatel splňuje. V případě, že je splňovat nebude, musí přijmout účinná odstrašující opatření (např. pokuty). Příslušný orgán může smlouvu i vypovědět.
- Rozhodnutí příslušných orgánů může být posouzeno nezávislým subjektem určeným daným členským státem.

Omezení počtu smluv stejnému provozovateli

- Příslušný orgán může, před zahájením nabídkového řízení, omezit počet smluv, které mají být přiděleny stejnému železničnímu podniku.

Zajištění přístupu ke kolejovým vozidlům v nabídkovém řízení

- Povinnost příslušného orgánu posoudit a publikovat, zda je třeba přijmout opatření k zajištění účinného a nediskriminačního přístupu ke vhodným kolejovým vozidlům.
- Příslušné orgány mohou přijmout opatření pro zajištění tohoto přístupu:

pořízení kolejových vozidel, poskytnutí záruky k financování kolejových vozidel, závazek převzetí kolejových vozidel po skončení smlouvy, spolupráce s dalšími příslušnými orgány za účelem vytvoření rozsáhlejšího vozového parku

Účinnost a přechodná ustanovení (zaleží na datu zveřejnění v ÚV!)

- 2017: účinnost novely (mimo čl.5)
- 2019: účinnost čl. 5
- *2021: zpráva EK týkající se přímého zadávání*
- 2023: Konec účinnosti článku 5(6) umožňující přímé zadávání, ale smlouvy uzavřené na základě tohoto článku zůstávají v platnosti až do doby, na kterou byly uzavřeny.
- Od 2023(24): princip povinného nabídkového řízení pro železnice.

Závěr

Relativně dlouhé přechodné období by mělo umožnit členským státům dobře připravit národní trhy na nabídkové řízení.

Evropská komise zvýší dohled nad dodržováním stávajících evropských pravidel týkajících se železničního trhu.

Tento dohled bude zahrnovat nejen případné zahájení řízení o porušení evropského práva, ale i větší aktivitu Komise týkající se dohledu nad hospodářskou soutěží (zejména v otázkách státní podpory).

Reference

- *Nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1–13)*
- *Návrh nařízení, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici (COM/2013/028)*
- *Sdělení Komise o výkladových pokynech pro nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, 2014/C 92/01 (Úř. věst. C 92, 29.3.2014, s. 1–21)*