

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2018/1795**z 20. novembra 2018,****ktorým sa stanovuje postup a kritériá uplatňovania skúšky hospodárskej rovnováhy podľa článku 11 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 11 ods. 4 druhý pododsek,

keďže:

- (1) V smernici 2012/34/EÚ zmenenej smernicou (EÚ) 2016/2370 ⁽²⁾ sa otvoril trh pre služby vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy so zámerom dobudovať jednotný európsky železničný priestor. To môže mať vplyv na organizáciu a financovanie služieb osobnej železničnej dopravy, ktoré sa poskytujú na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme. Členské štáty môžu vo svojich právnych predpisoch zaviesť možnosť odoprieť prístup k infraštruktúre, ak by nové služby osobnej železničnej dopravy s otvoreným prístupom ohrozili hospodársku rovnováhu týchto zmlúv o službách vo verejnom záujme.
- (2) Na druhej strane tieto služby nesmú v závislosti od svojich konkrétnych parametrov, ako sú kvalitatívne charakteristiky, časový rozvrh, obsluhované miesta určenia a potenciálni cieľoví zákazníci, priamo konkurovať verejným službám, čím spôsobujú len obmedzený vplyv na hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme. Okrem toho by sa mali zohľadniť možné pozitívne sieťové účinky na prevádzkovateľov služby vo verejnom záujme, ako aj čisté prínosy pre cestujúcich alebo širšie sociálne prínosy.
- (3) Preto treba vyvážiť oprávnené záujmy prevádzkovateľov, ktorí plnia zmluvu o službách vo verejnom záujme, a príslušných orgánov na jednej strane a všeobecné ciele dobudovať jednotný európsky železničný priestor a využívať jeho širšie sociálne prínosy na strane druhej. Skúškou hospodárskej rovnováhy by sa mala dosiahnuť rovnováha medzi týmito konkurenčnými záujmami.
- (4) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ⁽³⁾ sa uvádza, že protihodnotou za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v rámci osobnej železničnej dopravy môže byť prevádzkovateľom poskytnutá finančná úhrada alebo udelené výlučné právo alebo kombinácia oboch. Udelenie výlučných práv prevádzkovateľom železničnej dopravy by však nemalo viesť k uzavretiu trhov vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy.
- (5) Takýmito výlučnými právami by nemali byť dotknuté práva prístupu ďalších železničných podnikov s výnimkou prípadov, keď zo skúšok hospodárskej rovnováhy s prihliadnutím na hodnotu výlučných práv vyplýva, že nové služby osobnej železničnej dopravy by mali zásadne negatívny vplyv na ziskovosť služieb prevádzkovaných v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme alebo na čisté náklady na ich prevádzkovanie pre príslušný orgán, alebo oboje, v závislosti od dohôd o rozdelení rizika stanovených v zmluve o službách vo verejnom záujme.
- (6) O skúšku hospodárskej rovnováhy by sa malo žiadať len v prípade, že ide o služby osobnej železničnej dopravy, ktoré sa neposkytujú v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme a ktoré sú buď úplne nové alebo s ktorými súvisí podstatná zmena už existujúcej služby. Tento pojem zahŕňa aj komerčné služby prevádzkované tým istým prevádzkovateľom, ktorý vykonáva aj zmluvu o službách vo verejnom záujme.
- (7) Posúdenie toho, či by sa navrhovaná zmena služby osobnej železničnej dopravy mala považovať za podstatnú, by malo byť v kompetencii regulačného orgánu. Zvýšená frekvencia služby alebo vyšší počet zastávok možno považovať za podstatnú zmenu. Rozdiel v cenách by sa nemal považovať za podstatnú zmenu, pokiaľ nie je v rozpore s bežným trhovým správaním, prípadne s podnikateľským plánom predloženým regulačnému orgánu v čase vykonania predchádzajúcej skúšky hospodárskej rovnováhy.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32.

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2370 zo 14. decembra 2016, ktorou sa mení smernica 2012/34/EÚ, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 352, 23.12.2016, s. 1).

⁽³⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1).

- (8) Rozhodnutie regulačného orgánu by malo zahŕňať posúdenie čistých prínosov pre zákazníkov vyplývajúce z novej služby osobnej železničnej dopravy v krátkodobom a strednodobom horizonte a malo by zohľadňovať technické informácie zo strany manažéra infraštruktúry o relevantných požiadavkách na infraštruktúru, o očakávanom vplyve na výkonnosť siete a o optimálnom využití kapacity všetkými žiadateľmi.
- (9) Regulačný orgán by mal byť oprávnený aj na posúdenie pravdepodobného vplyvu nových služieb osobnej dopravy, aj na posúdenie toho, či je takýto vplyv zásadný, a teda by sa ohrozila hospodárska rovnováha existujúcej zmluvy o službách vo verejnom záujme.
- (10) Lehota, v rámci ktorej možno podať žiadosť o skúšku hospodárskej rovnováhy, by mala byť obmedzená a mala by závisieť od času oznámenia záujmu žiadateľa o prevádzkovanie novej služby osobnej železničnej dopravy s cieľom zabrániť prerušeniu novej služby osobnej železničnej dopravy, ktorá sa už začala realizovať, a poskytnúť právnu istotu tejto novej službe, pokiaľ ide o možnosť jej prevádzkovania.
- (11) Prípustná žiadosť o skúšku hospodárskej rovnováhy by mala obsahovať odôvodnenie toho, prečo by mohla navrhovaná nová služba ohrozovať hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme.
- (12) S cieľom zabezpečiť právnu istotu všetkým zúčastneným stranám a umožniť manažérovi infraštruktúry spracovať žiadosti o pridelenie kapacity v súlade s postupom stanoveným v kapitole IV oddiele 3 smernice 2012/34/EÚ by mal regulačný orgán prijať rozhodnutie o hospodárskej rovnováhe v rámci vopred stanovenej lehoty a v každom prípade pred termínom na prijatie žiadostí o pridelenie kapacity, ktorý stanovil manažér infraštruktúry v súlade s bodom 3 prílohy VII k smernici 2012/34/EÚ.
- (13) Ak sa však v čase prijatia oznámenia žiadateľa zmluva o službách vo verejnom záujme nachádza v procese verejnej súťaže a bola podaná žiadosť o skúšku hospodárskej rovnováhy, regulačný orgán môže rozhodnúť o prerušení posudzovania žiadosti o novú službu osobnej železničnej dopravy na obmedzené časové obdobie do udelenia novej zmluvy o službách vo verejnom záujme. Toto prerušenie by malo trvať maximálne 12 mesiacov od prijatia oznámenia žiadateľa alebo do ukončenia verejnej súťaže, podľa toho, čo nastane skôr.
- Týmto osobitnými ustanoveniami nie je dotknuté uplatňovanie tohto nariadenia na zmluvu o službách vo verejnom záujme, ktorá v čase prijatia oznámenia žiadateľa už prebieha. V týchto prípadoch a ak sa skúškou hospodárskej rovnováhy existujúcej zmluvy o službách vo verejnom záujme preukáže, že je možné prístup udeliť, takýto prístup by mal byť časovo obmedzený do skončenia platnosti existujúcej zmluvy o službách vo verejnom záujme.
- (14) Hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme by sa mala považovať za ohrozenú, ak by navrhovaná nová služba mala zásadne negatívny vplyv na úroveň zisku pre prevádzkovateľa služby vo verejnom záujme a/alebo by z jej prevádzky vyplynulo výrazné zvýšenie čistých nákladov pre príslušný orgán.
- (15) Pri posudzovaní toho, či je vplyv zásadný, by mal regulačný orgán zohľadniť kritériá, ako napríklad, či by nová služba ohrozila životaschopnosť a plynulosť služby vo verejnom záujme, a to buď preto, lebo plnenie zmluvy by pre prevádzkovateľa služieb vo verejnom záujme nebolo ekonomicky udržateľné, alebo by to znamenalo výrazné zvýšenie čistých nákladov pre príslušný orgán.
- (16) Regulačný orgán by mal okrem ekonomickej analýzy posúdiť a zohľadniť aj čisté prínosy pre zákazníkov v krátkodobom a strednodobom horizonte, ako aj všetky vplyvy na výkonnosť siete a využitie kapacity. Regulačný orgán by mal zohľadniť technické informácie zo strany manažéra infraštruktúry o relevantných požiadavkách na infraštruktúru, o očakávanom vplyve na výkonnosť siete a o optimálnom využití kapacity všetkými žiadateľmi.
- (17) Ekonomická analýza by sa mala zameriavať na vplyv celej navrhovanej novej služby na zmluvu o službách vo verejnom záujme vrátane služieb osobitne dotknutých počas celého ich trvania, pričom sa zohľadní hodnota všetkých existujúcich výlučných práv, ktoré mohli byť udelené. Pokiaľ ide o škody, nemali by sa striktné alebo izolovane uplatňovať žiadny vopred stanovený kvantifikovaný prah a žiadne takéto prahy by nemali byť stanovené ani vo vnútroštátnych právnych predpisoch. Posúdenie by sa malo zakladať na objektívnej metodike prijatej regulačným orgánom so zreteľom na osobitosti železničnej dopravy v dotknutom členskom štáte.
- (18) Ak regulačný orgán dospeje k záveru, že nové služby osobnej železničnej dopravy by mohli ohroziť hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme, vo svojom rozhodnutí by mal uviesť prípadné možné zmeny novej služby osobnej železničnej dopravy, ktoré by umožnili udelenie prístupu. Regulačný orgán môže vydávať

odporúčania pre príslušný orgán, pokiaľ ide o ďalšie prípadné podmienky, ktoré by umožnili udelenie prístupu, najmä na základe svojej analýzy čistých prínosov pre zákazníkov vyplývajúcich z novej služby osobnej železničnej dopravy.

- (19) Ak sa žiadosť o prístup týka novej služby osobnej železničnej dopravy v zmysle článku 3 ods. 36 smernice 2012/34/EÚ a z objektívnej ekonomickej analýzy regulačného orgánu vyplýva, že nová služba osobnej dopravy by mala zásadne negatívny vplyv na hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme, regulačný orgán by mal určiť podmienky, ktoré by umožnili udelenie prístupu v súlade s článkom 11a smernice 2012/34/EÚ.
- (20) Regulačný orgán by počas všetkých svojich činností týkajúcich sa skúšky hospodárskej rovnováhy nemal zverejňovať dôverné alebo citlivé obchodné informácie získané od zúčastnených strán. Takéto informácie by najmä nemali byť súčasťou rozhodnutí, ktoré sa majú zverejniť. Všetky rozhodnutia regulačných orgánov vrátane rozhodnutí o dôvernom charaktere prijatých informácií podliehajú súdnemu preskúmaniu podľa článku 56 ods. 10 smernice 2012/34/EÚ.
- (21) Ak sa v súvislosti s novou službou medzinárodnej osobnej dopravy vykonáva skúška hospodárskej rovnováhy, bez toho, aby bola dotknutá zásada nezávislosti regulačných orgánov pri rozhodovaní uvedená v článku 55 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ, príslušné regulačné orgány by si mali vymieňať informácie a spolupracovať s cieľom dosiahnuť primerané riešenie danej záležitosti.
- (22) Regulačné orgány by si mali vymieňať najlepšie postupy pri uplatňovaní skúšky hospodárskej rovnováhy s cieľom neustále prispôbovať svoju metodiku a vytvárať jednotnú metodiku v členských štátoch, na ktorú sa vzťahuje článok 57 ods. 8 smernice 2012/34/EÚ.
- (23) Vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 869/2014⁽¹⁾ sa stanovujú kritériá a postupy uplatňovania skúšky základného účelu a skúšky hospodárskej rovnováhy, pokiaľ ide o nové služby medzinárodnej osobnej železničnej dopravy. Po otvorení trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy sa však skúška základného účelu stala zastaranou a rovnaké kritériá a postupy by sa mali uplatňovať na všetky nové služby osobnej železničnej dopravy bez ohľadu na to, či sú vnútroštátne alebo medzinárodné. Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 869/2014 by sa preto malo zrušiť.
- (24) Keďže článok 10 a článok 11 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ sa uplatňujú od 1. januára 2019, ale neuplatňujú sa na služby železničnej dopravy, ktoré sa začali pred 12. decembrom 2020, treba naďalej uplatňovať vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 869/2014 aj po 1. januári 2019, ale len v prípade nových služieb osobnej železničnej dopravy, ktoré sa majú začať pred 12. decembrom 2020. Uplatňovanie vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 869/2014 by malo byť podmienené predložením oznámení žiadateľov v lehote, ktorá umožňuje primeraný čas na dokončenie povoloňacieho a plánovacieho procesu tak, aby sa služby mohli začať prevádzkovať pred 12. decembrom 2020.
- (25) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného článkom 62 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy

V tomto nariadení sa podrobne stanovuje postup a kritériá, ktoré sa majú uplatňovať pri určovaní toho, či by nová služba osobnej železničnej dopravy ohrozovala hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa vzťahuje na situácie, v ktorých sa členský štát rozhodol obmedziť právo prístupu uvedené v článku 10 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ pre nové služby osobnej železničnej dopravy medzi daným miestom odchodu a daným miestom určenia, ak sa jedna alebo viaceré zmluvy o službách vo verejnom záujme vzťahujú na tú istú trasu alebo alternatívnu trasu, ako sa stanovuje v článku 11 ods. 1 uvedenej smernice.

⁽¹⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 869/2014 z 11. augusta 2014 o nových službách osobnej železničnej dopravy (Ú. v. EÚ L 239, 12.8.2014, s. 1).

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „nová služba osobnej železničnej dopravy“ je služba osobnej železničnej dopravy určená na prevádzku podľa cestovného poriadku, ktorá je buď úplne nová alebo s ktorou súvisí podstatná zmena už existujúcej služby osobnej železničnej dopravy, najmä pokiaľ ide o zvýšenú frekvenciu služby alebo vyšší počet zastávok, a ktorá sa neposkytuje na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme;
2. „skúška hospodárskej rovnováhy“ je postup posudzovania opísaný v článku 11 ods. 1 až 4 a v článku 11a smernice 2012/34/EÚ a ďalej opísaný v článku 10, ktorý vykonáva regulačný orgán na žiadosť jedného zo subjektov uvedených v článku 11 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ s cieľom určiť, či by mohla navrhovaná nová služba osobnej železničnej dopravy ohroziť hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme;
3. „zmluva o službách vo verejnom záujme“ je zmluva o službách vo verejnom záujme vymedzená v článku 2 písm. i) nariadenia (ES) č. 1370/2007 v oblasti železničnej dopravy;
4. „príslušný orgán“ je príslušný orgán vymedzený v článku 2 bode b) nariadenia (ES) č. 1370/2007;
5. „čistý finančný vplyv“ je vplyv novej služby osobnej železničnej dopravy na čistý zostatok nákladov a príjmov vzniknutých pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme stanovených v zmluve o službách vo verejnom záujme, pričom zahŕňa primeraný zisk;
6. „výlučné právo“ je právo vymedzené v článku 2 bode f) nariadenia (ES) č. 1370/2007.

Článok 4

Oznámenie plánovanej novej služby osobnej železničnej dopravy

1. Žiadateľ informuje manažérov infraštruktúry a dotknuté regulačné orgány o svojom zámere prevádzkovať novú službu osobnej železničnej dopravy v súlade s lehotou stanovenou v článku 38 ods. 4 smernice 2012/34/EÚ.
2. Regulačné orgány vypracujú a na svojich webových sídlach uverejnia štandardný formulár oznámenia, ktorý má žiadateľ vyplniť a predložiť a ktorý obsahuje tieto informácie:
 - a) meno/názov, adresu, právnu subjektivitu, (prípadne) registračné číslo žiadateľa;
 - b) kontaktné údaje osoby zodpovednej za otázky;
 - c) údaje o licencií a bezpečnostnom osvedčení žiadateľa alebo informácie o fáze postupu ich získavania;
 - d) podrobnú trasu, na ktorej sa označí poloha miesta odchodu a miesta určenia, ako aj všetkých medziľahlých zastávok;
 - e) plánovaný deň začatia prevádzky navrhovanej novej služby osobnej železničnej dopravy;
 - f) orientačné načasovanie, frekvenciu a kapacitu navrhovanej novej služby osobnej železničnej dopravy vrátane navrhovaných časov odchodu, časov príchodu a prípojov, ako aj akýchkoľvek odchýlok frekvencie alebo zastávok od štandardného cestovného poriadku, a to pre každý smer;
 - g) orientačné informácie o železničných koľajových vozidlách, ktoré žiadateľ plánuje používať.
3. Informácie o plánovanej prevádzke novej služby osobnej železničnej dopravy sa vzťahujú aspoň na prvé tri roky, a pokiaľ je to možné, na prvých päť rokov prevádzky. Regulačný orgán však môže súhlasiť s kratšou lehotou.
4. Regulačný orgán na svojom webovom sídle uverejní štandardný formulár oznámenia, ktorý žiadateľ predložil, a bez zbytočného odkladu a najneskôr do 10 dní od prijatia vyplneného formulára informuje:
 - a) všetky príslušné orgány, ktoré zadali zmluvu o službách vo verejnom záujme v osobnej železničnej doprave na danej trase alebo na alternatívnej trase v zmysle smernice 2012/34/EÚ;
 - b) všetky iné zainteresované príslušné orgány, ktoré majú právo obmedziť prístup podľa článku 11 smernice 2012/34/EÚ;
 - c) všetky železničné podniky, ktoré prevádzkujú služby podľa zmluvy o službách vo verejnom záujme na trase tejto novej služby osobnej železničnej dopravy alebo na alternatívnej trase.

5. Všetky informácie, ktoré žiadateľ predložil v štandardnom formulári oznámenia, a všetky podporné dokumenty sa zašlú regulačným orgánom a manažérom infraštruktúry elektronicky. Regulačný orgán však môže v náležite odôvodnených prípadoch akceptovať dokumenty predložené v papierovej forme.

6. Ak je oznámenie neúplné, regulačný orgán informuje žiadateľa, že neúplné žiadosti sa nebudú brať do úvahy, a poskytne žiadateľovi možnosť doplniť jeho žiadosť v primeranej lehote neprekračujúcej desať pracovných dní.

Článok 5

Termíny na podanie žiadosti o skúšku hospodárskej rovnováhy

1. Akúkoľvek žiadosť o skúšku hospodárskej rovnováhy predložia regulačnému orgánu subjekty uvedené v článku 11 ods. 2 smernice prvom pododseku 2012/34/EÚ v lehote stanovenej v uvedenom ustanovení.

2. Ak je v čase prijatia oznámenia žiadateľa uvedeného v článku 4 zmluva o službách vo verejnom záujme vzťahujúca sa na tú istú trasu alebo na alternatívnu trasu v procese verejnej súťaže a lehota na predloženie ponuky príslušnému orgánu uplynula, subjekty uvedené v článku 11 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ môžu v rámci lehoty uvedenej v odseku 1 požiadať o skúšku hospodárskej rovnováhy v súvislosti s budúcou zmluvou o službách vo verejnom záujme.

Týmto nie je dotknuté uplatňovanie tohto nariadenia na zmluvu o službách vo verejnom záujme, ktorá v čase oznámenia žiadateľa už prebieha.

3. Ak v rámci termínu uvedeného v odseku 1 nie je podaná žiadosť o skúšku hospodárskej rovnováhy, regulačný orgán o tom bezodkladne informuje žiadateľa a manažéra infraštruktúry. Manažér infraštruktúry spracuje žiadosť o prístup v súlade s kapitolou IV oddielom 3 smernice 2012/34/EÚ.

Článok 6

Zmluvy o službách vo verejnom záujme s výlučnými právami

Ak príslušný orgán udelil výlučné práva železničnému podniku, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme v súlade s článkom 3 nariadenia (ES) č. 1370/2007, existencia takéhoto práva nebráni udeleniu prístupu žiadateľovi na účely prevádzkovania novej služby osobnej železničnej dopravy za predpokladu, že tento prístup neohrozuje hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme.

Pri vykonávaní skúšky podľa článku 10 regulačný orgán náležite zohľadní hodnotu všetkých takýchto výlučných práv.

Článok 7

Požiadavky na informácie v súvislosti so skúškou hospodárskej rovnováhy

1. Subjekt, ktorý žiada o skúšku hospodárskej rovnováhy, musí poskytnúť tieto informácie:

a) meno/názov, adresu, právnu subjektivitu, (prípadne) registračné číslo žiadajúceho subjektu;

b) kontaktné údaje osoby zodpovednej za otázky;

c) odôvodnenie toho, prečo by mohla nová služba osobnej železničnej dopravy ohrozovať hospodársku rovnováhu zmluvy;

d) ak je žiadajúcim subjektom príslušný orgán alebo železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme, kópiu tejto zmluvy.

2. Regulačný orgán môže požiadať o akékoľvek potrebné informácie, okrem iného aj o tieto:

a) od príslušného orgánu:

1. relevantné prognózy dopravy, dopytu a príjmov vrátane metodiky prognóz;

2. v prípade potreby metodiku a údaje použité na výpočet čistého finančného vplyvu podľa článku 6 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007 a prílohy k uvedenému nariadeniu;

- b) od železničného podniku, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme:
1. kópiu zmluvy o službách vo verejnom záujme, ak sa neposkytla podľa odseku 1 písm. d);
 2. podnikateľský plán tohto podniku týkajúci sa trasy, na ktorú sa vzťahuje zmluva o službách vo verejnom záujme, alebo alternatívnej trasy;
 3. relevantné prognózy dopravy, dopytu a príjmov vrátane metodiky prognóz;
 4. informácie o príjmoch a ziskových rozpätiach, ktoré získali podniky na trase, na ktorú sa vzťahuje zmluva o službách vo verejnom záujme, alebo na alternatívnej trase;
 5. informácie o cestovnom poriadku týkajúcom sa daných služieb vrátane časov odchodov, medzifahľých zastávok, časov príchodov a prípojov;
 6. informácie o odhadovanej pružnosti daných služieb (napr. cenová pružnosť, pružnosť v súvislosti s kvalitatívnymi vlastnosťami služieb);
 7. kapitálové a prevádzkové náklady na služby prevádzkované v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme, ako aj rozdiely v nákladoch a dopyte spôsobené novou službou osobnej železničnej dopravy;
- c) od žiadateľa informácie týkajúce sa jeho plánov na prevádzku novej služby osobnej železničnej dopravy, ktoré budú zahŕňať:
1. podnikateľský plán;
 2. prognózu toku cestujúcich a príjmov vrátane metodiky prognóz;
 3. stratégie stanovenia cien;
 4. spôsoby predaja prepravných dokladov;
 5. špecifikácie železničných koľajových vozidiel (napr. záťažový faktor, počet sedadiel, usporiadanie vozidiel);
 6. marketingovú stratégiu;
- d) od manažéra infraštruktúry:
1. informácie týkajúce sa relevantných tratí alebo úsekov s cieľom zabezpečiť, aby sa nová služba osobnej železničnej dopravy mohla na tejto infraštruktúre prevádzkovať;
 2. informácie o možných vplyvoch na výkonnosť a odolnosť navrhovanej novej služby osobnej železničnej dopravy;
 3. posúdenie vplyvu na využívanie kapacity;
 4. plány na rozvoj infraštruktúry, pokiaľ ide o trasy, na ktoré sa vzťahuje navrhovaná nová služba osobnej železničnej dopravy, vrátane údajov o čase, kedy sa tieto plány uskutočnia;
 5. informácie o relevantných rámcových dohodách, ktoré sa uzavreli alebo o ktorých sa rokuje, najmä s podnikom, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme.

Povinnosťami manažéra infraštruktúry poskytovať informácie stanovenými v tomto odseku prvom pododseku písm. d) nesmú byť dotknuté jeho povinnosti podľa postupu pridelovania uvedeného v kapitole IV oddiele 3 smernice 2012/34/EÚ.

3. Všetky informácie sa zašlú regulačnému orgánu elektronicky. Regulačný orgán však môže v náležite odôvodnených prípadoch akceptovať dokumenty predložené v papierovej forme.

Článok 8

Dôvernosť

1. V súvislosti so skúškou hospodárskej rovnováhy nesmie regulačný orgán zverejniť citlivé obchodné informácie získané od zúčastnených strán.
2. Subjekt žiadajúci skúšku hospodárskej rovnováhy a žiadateľ odôvodnia každé navrhované utajenie citlivých obchodných informácií pri poskytnutí týchto informácií regulačnému orgánu. Medzi tieto informácie patria najmä technické alebo finančné informácie týkajúce sa know-how podniku, obchodného plánu, štruktúr nákladov, obchodných a cenových stratégií, zdrojov dodávok a podielov na trhu. V súlade s článkom 11 ods. 5 pred oznámením a uverejnením svojho rozhodnutia musí regulačný orgán z neho vyňať všetky citlivé obchodné informácie. Informácie uvedené v štandardnom formulári oznámenia stanovenom v článku 4 ods. 2 sa nepovažujú za citlivé obchodné informácie.

3. Ak regulačný orgán zistí, že dôvody na utajenie podľa odseku 2 nemožno prijať, toto rozhodnutie sa oznámi a písomne odôvodní zúčastnenej strane, ktorá žiada o utajenie, najneskôr dva týždne pred prijatím rozhodnutia uvedeného v článku 11 ods. 1

4. Rozhodnutie regulačného orgánu o dôvernosti podlieha súdnemu preskúmaniu podľa článku 56 ods. 10 smernice 2012/34/EÚ. Regulačný orgán nezverejní sporné informácie dovtedy, kým vnútroštátny súd nevydá rozhodnutie o dôvernosti.

Článok 9

Postup skúšky hospodárskej rovnováhy

1. Regulačný orgán môže požiadať subjekt žiadajúci o skúšku hospodárskej rovnováhy, aby mu poskytol všetky dodatočné informácie, ktoré považuje za potrebné v súlade s článkom 7 ods. 2, do jedného mesiaca od prijatia žiadosti. Žiadajúci subjekt poskytne tieto informácie v primeranom termíne stanovenom regulačným orgánom. Ak sa regulačný orgán domnieva, že prijaté dodatočné informácie nie sú dostatočné, môže požadovať ďalšie informácie.

2. Ak informácie, ktoré poskytol žiadajúci subjekt, nie sú úplné ani šesť týždňov pred konečným termínom na prijatie žiadostí o pridelenie kapacity stanoveným v súlade s bodom 3 prílohy VII k smernici 2012/34/EÚ, regulačný orgán vykoná skúšku na základe dostupných informácií. Ak sa však regulačný orgán domnieva, že informácie nie sú dostatočné na vykonanie skúšky, žiadosť zamietne.

3. Do jedného mesiaca od prijatia žiadosti o skúšku hospodárskej rovnováhy regulačný orgán požiada aj iné strany uvedené v článku 7 ods. 2, aby jej poskytli informácie potrebné na vykonanie skúšky v súlade s týmto ustanovením, ak tieto informácie môže dotknutá strana primerane poskytnúť. Ak sú takto poskytnuté informácie neúplné, regulačný orgán môže požiadať o ďalšie objasnenie a stanoví primeraný termín.

4. Ak informácie, ktoré poskytol žiadateľ o prístup, nie sú úplné ani šesť týždňov pred konečným termínom na prijatie žiadostí o pridelenie kapacity stanoveným v súlade s bodom 3 prílohy VII k smernici 2012/34/EÚ, regulačný orgán vykoná skúšku na základe dostupných informácií. Ak sa však regulačný orgán domnieva, že informácie, ktoré žiadateľ poskytol, nie sú dostatočné na vykonanie skúšky, prijme rozhodnutie o odmietnutí prístupu.

5. V prípade, že podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme nie je žiadajúcim subjektom, a informácie, ktoré tento podnik poskytol nie sú úplné ani šesť týždňov pred konečným termínom na prijatie žiadostí o pridelenie kapacity stanoveným v súlade s bodom 3 prílohy VII k smernici 2012/34/EÚ, regulačný orgán vykoná skúšku na základe dostupných informácií. Ak sa však regulačný orgán domnieva, že poskytnuté informácie nie sú dostatočné na vykonanie skúšky, prijme rozhodnutie o udelení prístupu.

6. Regulačný orgán prijme rozhodnutie najneskôr do šiestich týždňov od prijatia všetkých relevantných informácií a v každom prípade pred konečným termínom na prijatie žiadostí o pridelenie kapacity stanoveným v súlade s bodom 3 prílohy VII k smernici 2012/34/EÚ. Regulačný orgán musí bezodkladne informovať manažéra infraštruktúry o svojom rozhodnutí.

7. Ak sa v súvislosti so zmluvou o službách vo verejnom záujme, ktorá sa nachádza v procese verejnej súťaže, podá žiadosť o vykonanie skúšky hospodárskej rovnováhy v súlade s článkom 5 ods. 2, regulačný orgán môže prerušiť posudzovanie navrhovanej žiadosti o novú službu osobnej železničnej dopravy na maximálne obdobie 12 mesiacov od prijatia oznámenia žiadateľa o novej službe osobnej železničnej dopravy alebo do ukončenia verejnej súťaže, podľa toho, čo nastane skôr.

Článok 10

Obsah skúšky hospodárskej rovnováhy a kritériá posudzovania

1. Regulačný orgán posúdi, či by navrhovaná nová služba osobnej železničnej dopravy neohrozovala hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme. Ekonomická rovnováha sa považuje za ohrozenú, ak by mala nová služba osobnej železničnej dopravy zásadne negatívny vplyv aspoň na jeden z týchto prvkov:

- a) ziskovosť služieb, ktoré prevádzkuje železničný podnik na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme;
- b) čisté náklady príslušného orgánu, ktorý zadáva zmluvu o službách vo verejnom záujme.

2. Analýza sa vzťahuje na celú zmluvu o službách vo verejnom záujme, nie na jednotlivé služby, ktoré sa v rámci nej prevádzkujú, a to počas celého jej trvania. Môžu sa uplatňovať vopred stanovené prahy alebo konkrétne kritériá, ale nie striktne ani izolovane od ostatných kritérií.
3. Regulačný orgán posúdi čistý finančný vplyv novej služby osobnej železničnej dopravy na zmluvu o službách vo verejnom záujme. Analýza nákladov a príjmov pri prevádzkovaní služieb, na ktoré sa vzťahuje zmluva o službách vo verejnom záujme po vstupe na trh novej služby osobnej železničnej dopravy, zahŕňa tieto prvky:
 - a) rozdiely vo vzniknutých nákladoch a získaných príjmoch, ktoré vznikli železničnému podniku plniacemu zmluvu o službách vo verejnom záujme (prípadne vrátane akejkolvek úspory nákladov, ako napríklad úspory vyplývajúce z nenahradenia takých železničných koľajových vozidiel, ktoré sa blížila ku koncu svojej životnosti alebo zamestnancov, ktorých zmluva končí);
 - b) finančné účinky navrhovanej novej služby osobnej železničnej dopravy v rámci siete podľa zmluvy o službách vo verejnom záujme (ako napríklad cestujúci, ktorí by mohli mať záujem o spojenie s regionálnou službou, na ktorú sa vzťahuje zmluva o službách vo verejnom záujme);
 - c) prípadné konkurenčné reakcie železničného podniku, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme;
 - d) vplyv na relevantné investície železničných podnikov alebo príslušných orgánov, napríklad do železničných koľajových vozidiel;
 - e) hodnotu všetkých existujúcich výlučných práv.
4. Regulačný orgán musí posúdiť význam vplyvu, pričom zohľadní najmä platné zmluvné dojednania medzi príslušným orgánom a železničným podnikom, ktorý prevádzkuje verejné služby, a prípadne aj úroveň náhrady stanovenú v súlade s prílohou k nariadeniu (ES) č. 1370/2007 alebo vyplývajúcu z verejnej súťaže a akékoľvek mechanizmy na rozdelenie rizík, ako napríklad rizík súvisiacich s dopravou a príjmami.
5. Regulačný orgán posúdi aj:
 - a) čisté prínosy pre zákazníkov vyplývajúce z novej služby osobnej železničnej dopravy v krátkodobom a strednodobom horizonte;
 - b) vplyv novej služby osobnej železničnej dopravy na výkonnosť a kvalitu železničných služieb;
 - c) vplyv novej služby osobnej železničnej dopravy na plánovanie harmonogramu železničných služieb.
6. Ak regulačný orgán skúma viac ako jednu žiadosť o prístup, môže prijať rôzne rozhodnutia týkajúce sa prijatých žiadostí na základe analýzy ich vplyvu na hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme, účinkov na hospodársku súťaž, čistých prínosov pre zákazníkov a vplyvov na sieť, ako aj ich kumulatívnych účinkov na hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme.
7. Posúdením vykonaným v súlade s týmto článkom nesmú byť dotknuté záväzky regulačného orgánu podávať vnútroštátnym orgánom správy o otázkach súvisiacich so štátnou pomocou v súlade s článkom 56 ods. 12 druhým pododsekom smernice 2012/34/EÚ.

Článok 11

Výsledok skúšky hospodárskej rovnováhy

1. Na základe skúšky hospodárskej rovnováhy vykonanej v súlade s článkami 9 a 10 regulačný orgán prijme rozhodnutie podľa článku 11 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ, na základe ktorého sa udelí, upraví, udelí len za určitých podmienok alebo odmietne právo prístupu k železničnej infraštruktúre.
2. Pokiaľ by nová služba osobnej železničnej dopravy ohrozovala hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme, regulačný orgán:
 - a) podľa potreby uvedie prípadné zmeny tejto novej služby osobnej železničnej dopravy, ako sú zmeny frekvencie, trás, medziráhlych zastávok alebo harmonogramu, ktorými by sa zabezpečilo splnenie podmienok na udelenie práva prístupu stanovené v článku 10 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ a/alebo
 - b) môže vydať príslušným orgánom odporúčania, ak je to relevantné vzhľadom na čisté prínosy pre zákazníkov uvedené v článku 10 ods. 5 písm. a) tohto nariadenia, týkajúce sa iných zmien, ktoré nesúvisia s novou službou osobnej dopravy a ktoré by zabezpečili splnenie podmienok na udelenie práva prístupu.

3. Ak sa žiadosť o prístup týka prevádzky novej služby vymedzenej v článku 3 ods. 36 smernice 2012/34/EÚ na základe postupu a analýzy stanovených v tomto nariadení, regulačný orgán koná v súlade s článkom 11a smernice 2012/34/EÚ.
4. V prípadoch uvedených v článku 5 ods. 2 druhom pododseku, ak sa skúškou hospodárskej rovnováhy existujúcej zmluvy o službách vo verejnom záujme preukáže, že je možné prístup udeliť, takýto prístup by mal byť časovo obmedzený dovtedy, kým nie je známy výsledok skúšky hospodárskej rovnováhy, ktorý sa má vykonať v súlade s článkom 5 ods. 2 prvým pododsekom a článkom 9 ods. 7
5. Subjektom uvedeným v článku 11 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ oznámi regulačný orgán svoje rozhodnutie vo verzii, ktorá nemá dôverný charakter, a zverejní ho na svojom webovom sídle.

Článok 12

Spolupráca medzi regulačnými orgánmi s právomocami týkajúcimi sa navrhovanej novej služby medzinárodnej osobnej dopravy

1. Regulačný orgán na základe prijatia oznámenia žiadateľa o zámere začať novú službu medzinárodnej osobnej dopravy oznámi túto skutočnosť ostatným regulačným orgánom, ktoré majú právomoci týkajúce sa trasy navrhovanej novej služby. Dotknuté regulačné orgány kontrolujú prijaté informácie a navzájom sa informujú o nezrovnalostiach.
2. Regulačný orgán na základe prijatia žiadosti o skúšku hospodárskej rovnováhy od subjektov, ktoré sú uvedené v článku 11 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ, oznámi túto skutočnosť ostatným príslušným regulačným orgánom.
3. Regulačné orgány si navzájom poskytujú výsledky svojich príslušných skúšok hospodárskej rovnováhy s cieľom poskytnúť ostatným regulačným orgánom dostatočnú možnosť vyjadriť sa k výsledkom týchto skúšok pred ich ukončením. Regulačné orgány navzájom spolupracujú s cieľom dosiahnuť riešenie danej záležitosti v súlade s článkom 57 smernice 2012/34/EÚ.
4. Regulačné orgány v rámci každej výmeny informácií týkajúcich sa skúšok zachovávajú dôvernosť citlivých obchodných informácií prijatých od strán zapojených do skúšok. Môžu použiť len informácie pre príslušný prípad.

Článok 13

Poplatky

Členský štát alebo regulačný orgán môžu rozhodnúť o tom, že subjekt požadujúci skúšku hospodárskej rovnováhy má za túto skúšku zaplatiť.

Článok 14

Metodika

1. Metodika, ktorú použil regulačný orgán na vykonanie skúšky, musí byť jasná, transparentná a nediskriminačná a uverejní sa na webovom sídle regulačného orgánu.
2. Regulačné orgány si vymieňajú skúsenosti a najlepšie postupy v oblasti uplatňovania svojich príslušných metodík v rámci siete stanovenej v článku 57 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ.

Článok 15

Zrušenie

Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 869/2014 sa zrušuje s účinnosťou od 12. decembra 2020. Na oznámenia žiadateľov prijaté po 1. januári 2019 sa uplatňuje iba vtedy, ak boli predložené dostatočne vopred na to, aby sa nové služby osobnej železničnej dopravy mohli začať prevádzkovať pred 12. decembrom 2020.

Článok 16

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. januára 2019 včas s ohľadom na cestovný poriadok, ktorý začne platiť 12. decembra 2020.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 20. novembra 2018

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNCKER
