POSTOJ RADY (EU) č. 8/2012 V PRVNÍM ČTENÍ

k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepracované znění)

Přijatý Radou dne 8. března 2012

(Text s významem pro EHP)

(2012/C 108 E/02)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ([1]),

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ([2]),

v souladu s řádným legislativním postupem ([3]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství ([4]), směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům ([5]) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury ([6]) byly podstatně změněny. Vzhledem k tomu, že jsou nezbytné další změny, by uvedené směrnice měly být z důvodu jasnosti přepracovány a sloučeny do jediného aktu.

(2) Větší integrace dopravního odvětví Unie má zásadní význam pro dokončení vnitřního trhu a železnice jsou důležitou částí dopravního odvětví Unie směřujícího k dosažení trvale udržitelné mobility.

(3) Za účelem integrace do konkurenčního trhu by se měla zlepšit výkonnost železničního systému, při současném zohlednění jeho zvláštních rysů.

(4) Členské státy s významným podílem železniční dopravy ve styku se třetími zeměmi, které mají stejný rozchod koleje, jenž je odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě Unie, by měly mít možnost používat speciální provozní pravidla zajišťující koordinaci mezi jejich provozovateli infrastruktury a provozovateli infrastruktury z dotčených třetích zemí a spravedlivou hospodářskou soutěž mezi železničními podniky.

(5) Má-li být železniční doprava výkonná a konkurenceschopná s ostatními druhy dopravy, měly by členské státy zajistit, že železniční podniky mají status nezávislého provozovatele a mohou se tudíž chovat tržně a podle požadavků trhu.

(6) V souladu s právem obchodních společností členských států upravujícím dozorčí orgány soukromých akciových společností by akcionáři železničních podniků měli mít možnost vyžadovat předchozí schválení důležitých rozhodnutí v oblasti obchodního řízení, jako je například rozhodnutí o nákupu, investicích a strategii. Touto směrnicí by neměly být dotčeny pravomoci dozorčích orgánů podle práva obchodních společností členských států, jako je jmenování členů rady.

(7) Aby se zajistil budoucí rozvoj a hospodárné využití železniční sítě, mělo by dojít k odlišení poskytování dopravních služeb od provozování železniční infrastruktury. To vyžaduje, aby obě tyto činnosti byly řízeny odděleně a měly oddělené účetnictví. Jsou-li tyto požadavky na oddělení splněny, nedojde-li ke střetu zájmů a je-li zaručena důvěrnost obchodně citlivých informací, měli by mít provozovatelé infrastruktury možnost zadávat prostřednictvím outsourcingu některé administrativní úkoly, jako je výběr poplatků, jiným subjektům než těm, které jsou činné na trzích služeb železniční dopravy.

(8) Zásada volného pohybu služeb se vztahuje rovněž na železnice, s přihlédnutím ke specifickým rysům tohoto odvětví.

(9) Za účelem podpory hospodářské soutěže v řízení železniční dopravy ve smyslu zlepšení pohodlí a služeb poskytovaných uživatelům by si členské státy měly nadále zachovat obecnou odpovědnost za rozvoj přiměřené železniční infrastruktury.

([1]) Úř. věst. C 132, 3.5.2011, s. 99.
([2]) Úř. věst. C 104, 2.4.2011, s. 53.
([3]) Postoj Evropského parlamentu ze dne … (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 8. března 2012. Postoj Evropského parlamentu ze dne … (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne ….(dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).
([4]) Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25.
([5]) Úř. věst. L 143, 27.6.1995, s. 70.
([6]) Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29.

(10) Vzhledem k tomu, že neexistují společná pravidla pro rozdělování nákladů na železniční infrastrukturu, měly by členské státy po konzultaci s provozovatelem infrastruktury stanovit pravidla pro železniční podniky, aby platily za používání železniční infrastruktury. Taková pravidla by neměla zakládat diskriminaci mezi železničními podniky.

(11) Členské státy by měly zajistit zdravou finanční strukturu provozovatelů infrastruktury a stávajících veřejných železničních podniků s řádným ohledem na pravidla Unie v oblasti státních podpor. Měly by tak učinit, aniž jsou dotčeny pravomoci členských států ohledně plánování a financování infrastruktury.

(12) Žadatelé by měli mít možnost vyjádřit svůj názor na obsah obchodního plánu, pokud jde o využití, poskytování a rozvoj infrastruktury. To by nemělo nezbytně nutně znamenat úplné zveřejnění obchodního plánu vypracovaného provozovatelem infrastruktury.

(13) Vzhledem k tomu, že soukromé železniční přípojky a vlečky, jako jsou vlečky a tratě v soukromých průmyslových zařízeních, nejsou součástí železniční infrastruktury vymezené v této směrnici, na provozovatele těchto infrastruktur by se neměly vztahovat povinnosti, které provozovatelům infrastruktury ukládá tato směrnice. Je však třeba zaručit nediskriminační přístup k železničním přípojkám a vlečkám, bez ohledu na jejich vlastnictví, jsou-li potřebné k získání přístupu k zařízením služeb, která mají zásadní význam pro poskytování dopravních služeb a slouží nebo mohou sloužit více než jednomu koncovému uživateli.

(14) Členské státy by měly mít možnost rozhodnout o pokrytí výdajů spojených s infrastrukturou jinými prostředky než přímým státním financováním, například partnerstvím veřejného a soukromého sektoru nebo financováním v rámci soukromého sektoru.

(15) Účty provozovatelů infrastruktury by měly být vyrovnány během přiměřené lhůty, která po stanovení může být překročena za výjimečných okolností, jako je významné a náhlé zhoršení hospodářské situace v členském státě, které má podstatný dopad na stupeň provozu na jeho infrastruktuře nebo na výši dostupného veřejného financování.

(16) Účelná nákladní doprava, zejména přeshraniční doprava, vyžaduje opatření k otevření trhu.

(17) Aby bylo zaručeno, že práva přístupu k železniční infrastruktuře jsou uplatňována v celé Unii jednotně a bez diskriminace, je vhodné za tímto účelem zavést vydávání licencí pro železniční podniky.

(18) U jízd se zastávkami by provozovatelé nově vstupující na trh měli mít oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na trase, aby byla zajištěna hospodářská životaschopnost takových spojů a aby se zabránilo znevýhodnění potenciálních konkurentů v porovnání se stávajícími provozovateli.

(19) Zavedení nových mezinárodních osobních spojů se zastávkami s otevřeným přístupem by nemělo být využito k otevření trhu vnitrostátní osobní dopravy, ale mělo by být zaměřeno pouze na zastávky, jež jsou doplňkové k mezinárodní trase. Hlavním účelem nových spojů by mělo být přepravovat cestující na mezinárodní trase. Při posouzení toho, zda je toto hlavním účelem služby, by se měla zohlednit taková kritéria, jako je podíl na obratu a objemu, jenž je odvozen z počtu cestujících ve vnitrostátní nebo mezinárodní dopravě, a délka trasy. Posouzení hlavního účelu služby by měl provést příslušný regulační subjekt členského státu na žádost zúčastněné osoby.

(20) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici [1] opravňuje členské státy a místní orgány uzavírat smlouvy na veřejné služby, které mohou obsahovat výlučná práva na provozování určitých služeb. Proto je nezbytné zajistit, aby ustanovení uvedeného nařízení byla v souladu se zásadou otevření mezinárodní osobní dopravy hospodářské soutěži.

(21) Otevření mezinárodní osobní dopravy hospodářské soutěži může mít důsledky pro organizaci a financování osobní železniční dopravy provozované na základě smlouvy na veřejné služby. Členské státy by měly mít možnost omezit právo přístupu na trh, pokud by toto právo ohrozilo hospodářskou vyváženost uvedených smluv na veřejné služby a pokud k tomu příslušný regulační subjekt udělí souhlas na základě objektivní hospodářské analýzy a na žádost příslušných orgánů, jež uzavřely smlouvu na veřejné služby.

(22) Posouzení, zda by hospodářská vyváženost smlouvy na veřejné služby mohla být ohrožena, by mělo zohlednit předem stanovená kritéria, jako je dopad na rentabilitu veškerých služeb zahrnutých do smlouvy na veřejné služby, včetně následných dopadů na čisté náklady, jež nese příslušný orgán veřejné správy, který smlouvu uzavřel, poptávka cestujících, stanovení cen jízdného, způsob prodeje přepravních dokladů, umístění a počet zastávek na obou stranách hranice a časové rozvržení a četnost nově navrhovaného spoje. V souladu s takovýmto posouzením a rozhodnutím příslušného regulačního subjektu by členské státy měly moci povolit, změnit nebo odmítnout právo na přístup k požadované

[1] Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.

mezinárodní osobní dopravě a zároveň i uložit provozovateli nové mezinárodní osobní dopravy poplatek v souladu s výsledky hospodářské analýzy a v souladu s právem Unie a se zásadami rovnosti a zákazu diskriminace.

(23) Aby se přispělo na provoz osobní dopravy spojené s naplňováním závazků veřejné služby, měly by členské státy mít možnost oprávnit orgány příslušné pro tyto služby, aby zpoplatnily osobní dopravu ve své působnosti. Uvedené zpoplatnění by mělo přispět k financování závazků veřejné služby stanovených ve smlouvách na veřejné služby.

(24) Regulační subjekt by měl pracovat takovým způsobem, aby se zabránilo jakémukoli střetu zájmů a jakékoli případné účasti na uzavírání smluv na veřejné služby, o nichž se uvažuje. Pravomoci regulačního subjektu by měly být rozšířeny tak, aby umožňovaly vyhodnotit účel mezinárodní dopravy a případně potenciální hospodářský dopad na stávající smlouvy na veřejné služby.

(25) Aby se investovalo do služeb využívajících specializované infrastruktury, jako jsou vysokorychlostní spoje, potřebují žadatelé právní jistotu vzhledem k důležitosti rozsáhlých a dlouhodobých investic.

(26) Regulační subjekty by si měly vyměňovat informace a případně v konkrétních případech koordinovat zásady a postupy pro vyhodnocování toho, zda je ohrožena hospodářská vyváženost smlouvy na veřejné služby. Postupně by měly na základě svých zkušeností vypracovat pokyny.

(27) Aby byla zajištěna spravedlivá hospodářská soutěž mezi železničními podniky a zaručena plná transparentnost a nediskriminační přístup ke službám a jejich poskytování, je třeba rozlišovat mezi poskytováním dopravních služeb a provozováním zařízení služeb. Proto musí být tyto dva druhy činnosti řízeny nezávisle, pokud provozovatel zařízení služeb patří k jednotce nebo podniku, který je rovněž aktivní a má dominantní postavení na vnitrostátní úrovni alespoň na jednom z železničních dopravních trhů nákladní nebo osobní dopravy, pro něž je zařízení používáno. Tato nezávislost by neměla znamenat zřízení samostatné jednotky nebo podniku pro zařízení služeb.

(28) Přeshraniční dohody mezi členskými státy a třetími zeměmi by měly usnadnit vzájemné poskytování rovného přístupu na trh pro železniční podniky Unie a podniky třetích zemí.

(29) K zabezpečení spolehlivých a přiměřených služeb je třeba zajistit, aby železniční podniky vždy splňovaly určité požadavky v souvislosti s dobrou pověstí a finanční i odbornou způsobilostí.

(30) K ochraně zákazníků a třetích osob je klíčové zajistit, aby železniční podniky měly dostatečné pojištění odpovědnosti. Rovněž by mělo být umožněno krytí odpovědnost v případě nehod prostřednictvím záruk poskytnutých bankami nebo jinými podniky, je-li takové krytí nabízeno za tržních podmínek, a pokud nemá za následek státní podporu a neobsahuje prvky diskriminace vůči jiným železničním podnikům.

(31) Mělo by se rovněž vyžadovat, aby se železniční podniky řídily právem členských států i Unie v oblasti poskytování železničních služeb, které se uplatňuje nediskriminujícím způsobem a jehož cílem je zajistit, aby tyto podniky mohly vykonávat svou činnost na vyhrazených úsecích tratí zcela bezpečně a s patřičným ohledem na zdravotní a sociální podmínky a práva pracovníků a zákazníků.

(32) Postupy při vydávání licencí železničním podnikům a při jejich prodlužování a změnách by měly být transparentní a v souladu se zásadou nediskriminace.

(33) K zajištění transparentnosti a nediskriminačního přístupu k železniční infrastruktuře a službám v zařízeních služeb pro všechny železniční podniky by se měly veškeré informace potřebné k uplatnění práv přístupu zveřejňovat ve zprávě o síti.

(34) Vhodné systémy přidělování kapacity železniční infrastruktury ve spojení s existencí konkurenceschopných provozovatelů vedou k větší rovnováze mezi jednotlivými způsoby dopravy.

(35) Provozovatelé infrastruktury by měli dostávat pobídky ke snižování výše poplatků za přístup a nákladů na poskytování infrastruktury, jako jsou bonusy pro ředitele.

(36) Povinností členských států zajistit, že jsou výkonnostní cíle provozovatelů infrastruktury a střednědobé až dlouhodobé příjmy prováděny prostřednictvím smluvního ujednání mezi příslušným orgánem a provozovatelem infrastruktury, by neměla být dotčena pravomoc členských států ohledně plánování a financování železniční infrastruktury.

(37) Podpora optimálního využívání železniční infrastruktury vede ke snížení nákladů společnosti na dopravu.

(38) Metody pro rozdělení nákladů stanovené ze strany provozovatelů infrastruktury by měly být založeny na nejlepším dostupném porozumění původu nákladů a měly by se podle nich rozdělovat náklady mezi různé služby nabízené železničním podnikům a případně typy železničních vozidel.

(39) Vhodné systémy zpoplatnění železniční infrastruktury by ve spojení s odpovídajícími systémy zpoplatnění ostatní dopravní infrastruktury a existencí konkurenceschopných provozovatelů měly vést k optimální rovnováze mezi různými způsoby dopravy na udržitelném základě.

(40) Při ukládání poplatků by měl provozovatel infrastruktury vymezit různé segmenty trhu, pokud se náklady na poskytování dopravních služeb, jejich tržní ceny nebo jejich požadavky na kvalitu služeb výrazně liší.

(41) Systémy zpoplatnění a přidělování kapacit by měly všem podnikům umožňovat rovný a nediskriminační přístup a snažit se co nejlépe odpovídat potřebám všech uživatelů a druhů dopravy spravedlivým a nediskriminačním způsobem. Takové systémy by měly umožňovat spravedlivou hospodářskou soutěž při poskytování železničních služeb.

(42) V rámci stanoveném členskými státy by systémy zpoplatnění a přidělování kapacit měly podněcovat provozovatele infrastruktury k optimalizaci využití jejich infrastruktury.

(43) Železniční podniky by měly od systémů přidělování kapacit obdržet jasné a jednoznačné ekonomické signály vedoucí k racionálnímu rozhodování.

(44) Každý systém zpoplatnění vysílá ekonomické signály uživatelům. Je třeba, aby tyto signály železničním podnikům byly konzistentní a vedly je k racionálním rozhodnutím.

(45) Hluk odvalování způsobený litinovými brzdovými špalíky používanými na nákladních vozech je jedním ze zdrojů emisí hluku, který by bylo možno omezit prostřednictvím vhodných technických řešení. Poplatky za infrastrukturu rozlišené podle hluku by se měly přednostně týkat nákladních vozů, které nesplňují požadavky rozhodnutí Komise 2006/66/ES ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému Kolejová vozidla – hluk transevropského konvenčního železničního systému ([1]). Pokud má takové rozlišení za následek ztrátu výnosů pro provozovatele infrastruktury, neměla by tím být dotčena pravidla Unie pro státní podpory.

(46) Aby se urychlila instalace evropského vlakového zabezpečovacího systému (European Train Control System - ETCS) na palubách lokomotiv, mohou provozovatelé infrastruktury upravit systém zpoplatnění služeb prostřednictvím dočasného rozlišení pro vlaky vybavené ETCS. Provozovatelé infrastruktury by měli mít možnost zajistit, aby takové rozlišení nemělo za následek ztrátu výnosů.

(47) Aby se přihlíželo k potřebám uživatelů nebo potenciálních uživatelů kapacit železniční infrastruktury při plánování jejich obchodů a k potřebám zákazníků a investorů, je třeba, aby provozovatelé infrastruktury zajistili, že kapacita infrastruktury je přidělována způsobem odrážejícím potřebu zachovat a zdokonalit spolehlivost služeb.

(48) Je žádoucí poskytovat železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury pobídky k minimalizaci závad a ke zdokonalování výkonnosti sítě.

(49) Členské státy by měly mít možnost dovolit odběratelům služeb železniční dopravy přímý vstup do procesu přidělování kapacit.

(50) Je třeba přihlížet k obchodním požadavkům žadatelů i provozovatelů infrastruktury.

(51) Provozovatelům infrastruktury je třeba při přidělování kapacit železniční infrastruktury ponechat co nejvyšší pružnost, která by však měla být slučitelná s uspokojením přiměřených požadavků žadatele.

(52) Proces přidělování kapacit by měl bránit nepřiměřenému omezování požadavků ostatních podniků, které jsou nebo mají v úmyslu stát se držiteli práv na používání železniční infrastruktury k rozvoji vlastního podnikání.

(53) Systémy přidělování kapacit a systémy zpoplatnění mohou případně přihlížet ke skutečnosti, že různé součásti sítě železniční infrastruktury mohly být určeny pro různé hlavní uživatele.

(54) Jelikož různí uživatelé a typy uživatelů mají často odlišný vliv na kapacitu infrastruktury, je třeba potřeby různých služeb vhodně vyvážit.

([1]) Úř. věst L 37, 8.2.2006, s. 1.

(55) Služby provozované na základě smluv s veřejnoprávními subjekty mohou vyžadovat zvláštní pravidla k zajištění jejich přitažlivosti pro uživatele.

(56) Systémy zpoplatnění a přidělování kapacit by měly přihlížet k následkům rostoucího vytížení kapacity infrastruktury a k jejímu nedostatku.

(57) Rozdílné časové rámce pro plánování typů dopravy by měly zajistit možnost uspokojení žádostí o kapacitu infrastruktury podaných po skončení procesu sestavení ročního jízdního řádu sítě.

(58) Pokud je k uspokojení potřeb uživatelů nezbytná koordinace požadavků na kapacitu, je třeba k zajištění optimálních výsledků železničních podniků vyžadovat kontrolu využití kapacity infrastruktury.

(59) Se zřetelem k jejich monopolnímu postavení by se od provozovatelů infrastruktury měl vyžadovat průzkum dostupné kapacity infrastruktury a metod rozšíření této kapacity, pokud proces přidělování kapacit není schopen uspokojit požadavky uživatelů.

(60) Nedostatek informací o požadavcích ostatních železničních podniků a o omezeních uvnitř systému může železničním podnikům působit potíže při snaze o optimalizaci jejich požadavků na kapacitu infrastruktury.

(61) Za účelem zvýšení přitažlivosti železnice pro dopravu využívající síť více provozovatelů infrastruktury, zejména v mezinárodní dopravě, je třeba zajistit lepší koordinaci systémů přidělování.

(62) Je třeba minimalizovat narušování hospodářské soutěže, které může vzniknout mezi železničními infrastrukturami nebo mezi různými druhy dopravy v důsledku podstatných rozdílů v zásadách zpoplatnění.

(63) Je žádoucí stanovit složky služeb infrastruktury, které jsou pro provozovatele při poskytování služby nezbytné a které by měly být poskytovány výměnou za minimální poplatky za přístup.

(64) Je nezbytné investovat do železniční infrastruktury, přičemž systémy zpoplatnění za použití infrastruktury by měly poskytovat provozovatelům infrastruktury pobídky, aby uskutečňování odpovídajících investic bylo z hospodářského hlediska výhodné.

(65) Ke stanovení vhodné a přiměřené úrovně zpoplatnění infrastruktury je třeba, aby provozovatelé infrastruktury účetně zaznamenávali svá aktiva a stanovili jejich hodnotu a jasně porozuměli nákladovým faktorům při provozování infrastruktury.

(66) Je žádoucí zajistit, aby se při rozhodování o dopravě přihlíželo ke vnějším nákladům a aby zpoplatnění železniční infrastruktury mohlo přispět k internalizaci vnějších nákladů soudržným a vyváženým způsobem mezi všemi druhy dopravy.

(67) Je třeba zajistit, aby poplatky za vnitrostátní a mezinárodní dopravu byly na úrovni umožňující železnici uspokojovat požadavky trhu. Proto by zpoplatnění infrastruktury mělo být stanoveno ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz vlakové dopravy.

(68) Celková úroveň krytí nákladů pomocí zpoplatnění infrastruktury ovlivňuje stanovení nezbytné výše příspěvku z veřejných prostředků. Členské státy mohou vyžadovat různou výši celkového krytí nákladů. Nicméně jakýkoli systém zpoplatnění použití infrastruktury by měl umožnit takový stupeň dopravy, který pokrývá přinejmenším dodatečné náklady, jež generuje, využívat železniční síť.

(69) Železniční infrastruktura je přirozený monopol. Je proto nezbytné podněcovat provozovatele infrastruktury ke snižování nákladů a k efektivnímu řízení infrastruktury.

(70) Rozvoje železniční dopravy by mělo být dosaženo mimo jiné za použití dostupných nástrojů Unie, aniž jsou dotčeny již stanovené priority.

(71) Slevy udělené železničním podnikům by měly odpovídat skutečným realizovaným úsporám správních nákladů, zejména úsporám nákladů transakčních. Slevy mohou být také uděleny na podporu účelného využívání železniční infrastruktury.

(72) Je žádoucí, aby byly železničním podnikům a provozovateli infrastruktury poskytnuty pobídky pro minimalizaci závad sítě.

(73) Přidělování kapacity je spojeno s náklady pro provozovatele infrastruktury, jejichž úhrada by měla být požadována.

(74) Účinné řízení a spravedlivé a nediskriminační využívání železniční infrastruktury si žádají zřízení regulačního subjektu dohlížejícího na uplatňování pravidel stanovených v této směrnici a působícího jako subjekt příslušný pro přezkum rozhodnutí, nehledě na možnost přezkumu soudního. Tento regulační subjekt by měl být s to prosazovat své požadavky na informace a rozhodnutí příslušnými sankcemi.

(75) Financování regulačního subjektu by mělo zaručit jeho nezávislost a mělo by být prováděno ze státního rozpočtu nebo z povinně vybíraných příspěvků z odvětví při dodržování zásad spravedlnosti, transparentnosti, nediskriminace a proporcionality.

(76) Vyžadují se specifická opatření beroucí v úvahu specifickou geopolitickou a geografickou situaci některých členských států a zvláštní organizaci železničního odvětví v různých členských státech při zajištění integrity vnitřního trhu.

(77) Za účelem zohlednění vývoje železničního trhu by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o technické změny informací, které má poskytovat podnik žádající o licenci, seznamu tříd zpoždění, časového rozvrhu přidělování kapacit a účetních údajů, které se mají předkládat regulačním subjektům. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.

(78) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí. ([1])

(79) Jelikož cílů této směrnice, totiž podpory rozvoje železnic Unie, stanovení všeobecných zásad pro vydávání licencí železničním podnikům a koordinace mechanismů v členských státech, jimiž se řídí přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění jejího používání, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, vzhledem ke zjevně mezinárodní povaze vydávání těchto licencí a provozu významných prvků železničních sítí a vzhledem k potřebě zajistit spravedlivé a nediskriminační podmínky pro přístup k železniční infrastruktuře, a proto jich může být z důvodu jejich mezinárodních dopadů lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

([1]) Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

(80) Povinnost provést tuto směrnici ve vnitrostátním právu by se měla omezovat na ta ustanovení, která v porovnání s předchozími směrnicemi představují podstatnou změnu. Povinnost provést ve vnitrostátním právu ustanovení této směrnice, která v porovnání s předchozími směrnicemi nepředstavují podstatnou změnu, vyplývá z uvedených směrnic.

(81) Povinnost provést a uplatňovat kapitoly II a IV této směrnice by pro členské státy, které nemají žádný železniční systém a ani jej v nejbližší budoucnosti mít nebudou, byla nepřiměřená a zbytečná. Uvedené členské státy by proto měly být od této povinnosti osvobozeny.

(82) Podle bodu 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů ([2]) jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Unie sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.

(83) Touto směrnicí by neměly být dotčeny lhůty stanovené v části B přílohy IX, během nichž mají členské státy splnit požadavky vyplývající z předchozích směrnic.

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Tato směrnice stanoví:

a) pravidla pro správu železniční infrastruktury a poskytování služeb železniční dopravy železničními podniky, které jsou nebo budou usazeny v členském státě (kapitola II).

b) kritéria uplatňovaná členskými státy při vydávání, prodlužování nebo změnách licencí pro železniční podniky, které jsou nebo budou usazeny v Unii (kapitola III);

c) zásady a postupy uplatňované při stanovení a vybírání poplatků za využívání železniční infrastruktury a při přidělování kapacity železniční infrastruktury (kapitola IV).

([2]) Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

2. Tato směrnice se vztahuje na používání železniční infrastruktury pro vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravu.

Článek 2

Vyloučení z oblasti působnosti

1. Kapitola II se nepoužije na železniční podniky, které provozují pouze městskou, příměstskou nebo regionální dopravu na místních a regionálních nezávislých sítích v případě služeb poskytovaných na železniční infrastruktuře nebo na sítích určených pouze pro provoz městské nebo příměstské železniční dopravy.

Bez ohledu na první pododstavec, pokud je takový železniční podnik přímo nebo nepřímo ovládán podnikem nebo jiným subjektem provádějícím nebo integrujícím služby železniční dopravy jiné, než je městská, příměstská nebo regionální doprava, použijí se články 4 a 5. Článek 6 se na takový železniční podnik použije rovněž, pokud jde o vztah mezi železničním podnikem a podnikem nebo subjektem, který jej přímo nebo nepřímo ovládá.

2. Členské státy mohou vyjmout z použití kapitoly III tyto podniky:

a) podniky provozující pouze osobní železniční dopravu v rámci místní a regionální samostatné železniční infrastruktury;

b) podniky provozující pouze městskou nebo příměstskou osobní železniční dopravu;

c) podniky provozující pouze regionální nákladní železniční dopravu;

d) podniky provozující pouze nákladní dopravu v rámci železniční infrastruktury v soukromém vlastnictví, která je určena pouze pro používání vlastníkem infrastruktury pro jeho vlastní nákladní dopravu.

3. Členské státy mohou vyjmout z použití článků 7, 8, a 13, jakož i kapitoly IV:

a) místní a regionální nezávislé sítě pro osobní dopravu s použitím železniční infrastruktury;

b) sítě určené pouze pro provozování městské a příměstské osobní železniční dopravy;

c) regionální sítě používané výhradně pro regionální nákladní dopravu železničním podnikem nespadajícím pod odstavec 1 do té doby, než kapacitu této sítě požaduje jiný žadatel;

d) železniční infrastrukturu v soukromém vlastnictví sloužící výhradně k využití jejím vlastníkem pro vlastní nákladní dopravu.

4. Aniž je dotčen odstavec 3, členské státy mohou vyjmout z použití čl. 8 odst. 3 místní a regionální železniční infrastruktury, které nemají žádný strategický význam pro fungování železničního trhu, a z použití kapitoly IV místní železniční infrastruktury, které nemají žádný strategický význam pro fungování železničního trhu. Členské státy oznámí Komisi svůj záměr vyjmout z použití uvedeného článku nebo kapitoly tyto železniční infrastruktury. Komise rozhodne poradním postupem podle čl. 62 odst. 2, zda může být daná železniční infrastruktura považována za infrastrukturu bez strategického významu, přičemž zohlední délku dotyčných železničních tratí, jejich míru využití a objem dopravy, na nějž by to mohlo mít vliv.

5. Členské státy mohou vyjmout z použití čl. 31 odst. 5 vozidla provozovaná nebo určená k provozu ze třetích zemí a do nich, která využívají síť, na níž je rozchod koleje odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě Unie.

6. Členské státy mohou stanovit jiné lhůty a konečné termíny pro časový rozvrh přidělování kapacit, než na které odkazuje čl. 43 odst. 2, příloha VI bod 2 písm. b) a příloha VII body 3, 4 a 5 pro trasy vlaků, které mají být stanoveny ve spolupráci s provozovateli infrastruktury třetích zemí na síti, jejíž rozchod koleje je odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě Unie.

7. Pokud jde o mezinárodní nákladní dopravu ze třetích zemí a do nich provozovanou na síti, jejíž rozchod koleje je odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě Unie, členské státy mohou rozhodnout o zveřejnění rámce a pravidel zpoplatnění, jež se použijí konkrétně na tuto dopravu a k nimž se pojí jiné nástroje a lhůty, než které jsou stanoveny podle čl. 29 odst. 1, je-li to třeba pro zajištění spravedlivé hospodářské soutěže.

8. Členské státy mohou vyjmout z použití kapitoly IV železniční infrastrukturu, jejíž rozchod koleje je odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě Unie a která propojuje přeshraniční stanice členského státu s územím třetí země.

9. Tato směrnice se nepoužije na podniky, jejichž činnosti při provozu vlaků jsou omezeny pouze na poskytování služeb kyvadlové dopravy při přepravě silničních vozidel podmořskými tunely a dopravní operace formou kyvadlové dopravy při přepravě silničních vozidel takovými tunely, vyjma čl. 6 odst. 1, čl. 6 odst. 4 a článků 10, 11, 12 a 28.

10. Členské státy mohou vyjmout z použití kapitoly II, vyjma článku 14, a kapitoly IV této směrnice jakýkoli tranzitní železniční spoj přes Unii.

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se použijí tyto definice:

1) „železničním podnikem“ se rozumí každý veřejný nebo soukromý podnik licencovaný v souladu s touto směrnicí, jehož hlavní činností je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž tento podnik zajišťuje trakci; jsou zde rovněž zahrnuty podniky, které pouze poskytují trakci;

2) „provozovatelem infrastruktury“ se rozumí každý subjekt nebo podnik pověřený zejména zřízením, správou a udržováním železniční infrastruktury, včetně řízení dopravy a zabezpečení a signalizace. Funkce provozovatele infrastruktury na železniční síti nebo části železniční sítě je možné přidělit různým subjektům nebo podnikům;

3) „železniční infrastrukturou“ se rozumí položky uvedené v příloze I;

4) „mezinárodní nákladní dopravou“ se rozumí doprava, při které vlak překročí nejméně jednu hranici členského státu; vlak může být spojen nebo rozdělen a jeho jednotlivé části mohou mít různá místa původu nebo určení za předpokladu, že všechny vagóny překročí nejméně jednu hranici;

5) „mezinárodní osobní dopravou“ se rozumí osobní doprava, při níž vlak překročí alespoň jednu hranici členského státu a při níž je hlavním účelem této dopravy přepravit cestující mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech; vlak může být spojen nebo rozdělen a jeho jednotlivé části mohou mít různá místa původu nebo určení za předpokladu, že všechny vozy překročí nejméně jednu hranici;

6) „městskou a příměstskou dopravou“ se rozumí doprava, jejímž hlavním účelem je uspokojit dopravní potřeby městského centra nebo aglomerace, včetně přeshraniční aglomerace, jakož i dopravní potřeby mezi takovým centrem nebo aglomerací a okolními oblastmi;

7) „regionální dopravou“ se rozumí doprava, jejímž hlavním účelem je uspokojit dopravní potřeby regionu, včetně přeshraničního regionu;

8) „tranzitem“ se rozumí průjezd územím Unie bez nakládky nebo vykládky nákladu nebo bez nástupu či výstupu cestujících na území Unie;

9) „zařízením služeb“ se rozumí zařízení včetně pozemku, budovy a vybavení, které byly zřízeny, jako celek nebo zčásti, aby umožnily poskytování jedné nebo více služeb uvedených v příloze II bodech 2 až 4;

10) „provozovatelem zařízení služeb“ se rozumí jakýkoliv veřejný nebo soukromý subjekt odpovědný za řízení jednoho nebo více zařízení služeb nebo za poskytování jedné nebo více služeb železničním podnikům uvedených v příloze II bodech 2 až 4;

11) „přeshraniční dohodou“ se rozumí jakákoliv dohoda mezi dvěma nebo více členskými státy nebo mezi členskými státy a třetími zeměmi, která má za cíl usnadnit poskytování přeshraničních služeb železniční dopravy;

12) „licencí“ se rozumí oprávnění vydané podniku orgánem vydávajícím licence, kterým se uznává jeho způsobilost provozovat železniční dopravu jako železniční podnik; tato způsobilost může být omezena na poskytování určitých druhů služeb;

13) „orgánem vydávajícím licence“ se rozumí subjekt odpovědný za vydávání licencí v členském státu;

14) „smluvním ujednáním“ se rozumí dohoda nebo obdobné ujednání v rámci správních nebo regulačních opatření;

15) „přiměřeným ziskem“ se rozumí míra návratnosti vlastního kapitálu, která zohledňuje riziko, včetně rizika ohledně výnosů, nebo neexistenci takového rizika, jež provozovateli zařízení služeb vzniká, a je v souladu s průměrnou mírou pro dotyčné odvětví v posledních letech;

16) „přidělováním“ se rozumí přidělování kapacity železniční infrastruktury provozovatelem infrastruktury;

17) „žadatelem“ se rozumí železniční podnik nebo mezinárodní seskupení železničních podniků nebo jiné osoby nebo právní subjekty, jako například příslušné orgány ve smyslu nařízení (ES) č. 1370/2007 a zasilatelé, dopravci a provozovatelé kombinované dopravy se zájmem v oblasti veřejné služby nebo obchodním zájmem na získání kapacity infrastruktury;

18) „přetíženou infrastrukturou“ se rozumí část infrastruktury, ve kterém ani po koordinaci různých požadavků na kapacitu nelze v některých obdobích plně uspokojit požadavky na přidělení kapacity železniční infrastruktury;

19) „plánem na rozšíření kapacity“ se rozumí opatření nebo řada opatření s časovým rozvrhem jejich provádění, která mají za cíl zmírnění kapacitních omezení, která vedla k prohlášení části infrastruktury za „přetíženou infrastrukturu“;

20) „koordinací“ se rozumí proces, kterým se provozovatel infrastruktury a žadatelé pokoušejí řešit situace, kdy žádosti o přidělení kapacity infrastruktury kolidují;

21) „rámcovou dohodou“ se rozumí právně závazná všeobecná dohoda podle veřejného nebo soukromého práva stanovící práva a povinnosti žadatele a provozovatele infrastruktury, pokud jde o kapacitu infrastruktury, která má být přidělena, a poplatky, které mají být uloženy, a to na dobu delší než jedno období platnosti jízdního řádu sítě;

22) „kapacitou infrastruktury“ se rozumí možnost naplánovat požadované trasy vlaků na úseku infrastruktury pro určité období;

23) „sítí“ se rozumí celá železniční infrastruktura řízená provozovatelem infrastruktury;

24) „zprávou o síti“ se rozumí podrobný výklad všeobecných pravidel, lhůt, postupů a kritérií systému zpoplatnění a systému přidělování kapacity, včetně informací potřebných k podání žádosti o přidělení kapacity infrastruktury;

25) „trasou vlaku“ se rozumí kapacita infrastruktury potřebná k tomu, aby určitý vlak projel mezi dvěma místy za určitou dobu;

26) „jízdním řádem sítě“ se rozumí údaje určující veškerý plánovaný provoz vlaků a vozového parku, který se uskutečňuje v rámci příslušné železniční infrastruktury v době jeho platnosti.

KAPITOLA II

ROZVOJ ŽELEZNIC V UNII

ODDÍL 1

Nezávislost Řízení

Článek 4

Nezávislost železničních podniků a provozovatelů infrastruktury

1. Členské státy zajistí nezávislé postavení železničních podniků přímo či nepřímo vlastněných nebo ovládaných členskými státy, pokud jde o vedení, správu, vnitřní řízení a kontrolu správních, hospodářských a účetních záležitostí, v souladu s nímž mají tyto podniky zejména vlastní majetek, rozpočet a účetnictví oddělené od státu.

2. Při dodržování rámce pro stanovení poplatků a pro přidělování kapacity a specifických pravidel stanovených členskými státy odpovídá provozovatel infrastruktury za vlastní vedení, správu a vnitřní kontrolu.

Článek 5

Řízení železničních podniků v souladu s obchodními zásadami

1. Členské státy umožní železničním podnikům přizpůsobit svou činnost trhu a řídit tuto činnost v působnosti svých řídících orgánů tak, aby poskytovaly efektivní a přiměřené služby s co nejnižšími náklady při požadované kvalitě služeb.

Železniční podniky jsou řízeny v souladu se zásadami platnými pro obchodní společnosti, a to bez ohledu na jejich vlastnictví. To platí také pro závazky veřejné služby, které jim uložily členské státy, a pro smlouvy o veřejných dopravních službách uzavřené s příslušnými orgány státu.

2. Železniční podniky si stanoví obchodní plány včetně programů investic a financování. Cílem plánování je vyrovnaná finanční struktura podniku a dosahování dalších cílů technického, obchodního a finančního řízení podniku; v obchodních plánech se uvedou také prostředky pro dosažení uvedených cílů.

3. V rámci všeobecných politických směrů vydaných každým členským státem a s přihlédnutím k vnitrostátním (i víceletým) plánům a smlouvám včetně programů investic a financování mohou železniční podniky zejména:

a) vymezit svou vnitřní organizaci, aniž jsou dotčeny články 7, 29 a 39;

b) kontrolovat poskytování a prodej služeb a stanovit jejich ceny;

c) rozhodovat o personálu, investičním majetku a vlastním zásobování;

d) rozšiřovat svůj podíl na trhu, vyvíjet nové technologie a služby a zavádět inovační techniky řízení;

e) vyvíjet nové činnosti v oblastech souvisejících s železniční dopravou.

Tímto odstavcem není dotčeno nařízení (ES) č. 1370/2007.

ODDÍL 2

Oddělení správy infrastruktury od poskytování dopravních služeb, jakož i oddělení různých typů dopravních služeb

Článek 6

Oddělení účetnictví

1. Členské státy zajistí, aby se vedly a zveřejňovaly výkazy zisků a ztrát a rozvahy odděleně pro poskytování dopravních služeb železničními podniky na jedné straně a pro správu železniční infrastruktury na straně druhé. Veřejné prostředky se nesmí převádět z jedné oblasti do druhé.

2. Členské státy mohou dále stanovit, že se obě tyto oblasti činností vykonávají v organizačně oddělených divizích v rámci stejného podniku nebo že infrastrukturu a dopravní služby spravují oddělené subjekty.

3. Členské státy zajistí, aby oddělené výkazy zisků a ztrát a rozvaha byly vedeny a zveřejňovány na jedné straně pro činnosti spojené s provozováním železniční přepravy zboží a na straně druhé pro činnosti spojené s provozováním přepravy cestujících. Veřejné prostředky vyplacené za činnosti související se zajišťováním dopravy v rámci veřejné služby se vykazují v souladu s článkem 7 nařízení (ES) č. 1370/2007 odděleně na příslušných účtech a nesmí se převádět se na činnosti spojené s poskytováním jiných dopravních služeb nebo s jakoukoli jinou činností.

4. Účetnictví jednotlivých oblastí činnosti podle odstavců 1 a 3 musí být vedeno způsobem, který umožňuje kontrolu dodržování zákazu převodu veřejných prostředků z jedné oblasti do druhé.

Článek 7

Nezávislost hlavních funkcí provozovatele infrastruktury

1. Členské státy zajistí, že hlavní funkce, na kterých závisí nestranný a nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře jsou svěřeny subjektům nebo podnikům, které samy neprovozují železniční dopravu. Bez ohledu na organizační struktury musí být tento cíl prokazatelně dosažen.

Hlavními funkcemi jsou:

a) rozhodování o přidělení trasy vlaku, včetně definice a posouzení dostupnosti a přidělení individuálních tras vlaků, a

b) rozhodování o zpoplatnění infrastruktury, včetně určení a výběru poplatků, aniž je dotčen čl. 29 odst. 1.

Členské státy mohou nicméně přenést na železniční podniky nebo jiné subjekty odpovědnost za přispívání k rozvoji železniční infrastruktury, například pomocí investic, údržby a financování.

2. Pokud provozovatel infrastruktury není z hlediska své právní formy, organizace nebo rozhodovacích pravomocí nezávislý na železničním podniku, vykonává funkce uvedené v kapitole IV oddílech 2 a 3 správce poplatků, respektive přidělující subjekt, nezávislý z hlediska své právní formy, organizace a rozhodovacích pravomocí na jakémkoli železničním podniku.

3. Pokud se ustanovení kapitoly IV oddílů 2 a 3 vztahují na hlavní funkce provozovatele infrastruktury, má se za to, že se použijí na správce poplatků nebo přidělující subjekt podle jejich příslušných pravomocí.

ODDÍL 3

Lepšení finanční situace

Článek 8

Financování provozovatele infrastruktury

1. Členské státy rozvíjejí vnitrostátní železniční infrastrukturu, přičemž, pokud je to nutné, berou v úvahu obecné požadavky Unie, včetně potřeby spolupracovat se sousedními třetími zeměmi. Za tímto účelem zveřejní do … (*) orientační strategii rozvoje železniční infrastruktury s cílem uspokojit budoucí potřeby v oblasti mobility, pokud jde o údržbu, obnovu a rozvoj infrastruktury; strategie bude založena na udržitelném financování železničního systému. Uvedená strategie zahrne období nejméně pěti let a může být prodloužena.

2. Členské státy mohou provozovateli infrastruktury za podmínek stanovených v článcích 93, 107 a 108 Smlouvy poskytnout také prostředky přiměřené jeho funkcím, jak je uvedeno v čl. 3 bodu 2, velikosti infrastruktury a finanční náročnosti, zejména na úhradu nových investic. Členské státy mohou rozhodnout o pokrytí nákladů na uvedené investice jinými prostředky, než je přímé státní financování.

3. V rámci všeobecné politiky stanovené členským státem a s ohledem na strategii uvedenou v odstavci 1 a na financování poskytnuté členskými státy a uvedené v odstavci 2 přijme provozovatel infrastruktury obchodní plán včetně programů týkajících se investic a financování. Plán má být vypracován tak, aby zaručoval optimální a hospodárné využití, poskytování a rozvoj železniční infrastruktury při zajištění finanční rovnováhy, a má stanovit prostředky pro dosažení těchto cílů. Provozovatel infrastruktury zajistí, aby měli známí žadatelé

(*) dva roky po vstupu této směrnice v platnost.

a potenciální žadatelé, pokud o to požádají, přístup k příslušným informacím a aby měli možnost vyjádřit svůj názor na obsah obchodního plánu, pokud jde o podmínky pro přístup a použití a povahu, poskytování a rozvoj infrastruktury, a to před schválením tohoto plánu ze strany provozovatele infrastruktury.

4. Členské státy zajistí, aby za běžných obchodních podmínek a za přiměřené období, které nepřekročí dobu platnosti smluvního ujednání uvedenou v čl. 30 odst. 2, vykazovaly účty provozovatele infrastruktury přinejmenším rovnováhu mezi příjmy z poplatků za infrastrukturu, zisky z ostatních obchodních činností, státními dotacemi a soukromým financováním na jedné straně, včetně případných záloh od státu, a náklady na infrastrukturu, včetně dlouhodobé obnovy a zlepšení majetku na straně druhé.

Aniž je dotčen možný dlouhodobý cíl spočívající v tom, že náklady na infrastrukturu budou u všech druhů dopravy pokryty jejich uživateli na základě spravedlivé a nediskriminační hospodářské soutěže mezi různými druhy dopravy, pokud je železniční doprava schopna konkurovat ostatním druhům dopravy, může členský stát v rámci zásad zpoplatnění podle článků 31 a 32 požadovat po provozovateli infrastruktury, aby své příjmy a výdaje vyrovnal bez státního financování.

Článek 9

Transparentní odpuštění dluhu

1. Aniž jsou dotčena pravidla Unie v oblasti státních podpor, a v souladu s články 93, 107 a 108 Smlouvy vytvoří členské státy vhodné mechanismy na pomoc snížení zadlužení veřejných železničních podniků na úroveň umožňující řídit podnik na dobrém finančním základě a zlepšující finanční situaci podniku.

2. Pro účely uvedené v odstavci 1 členské státy mohou vyžadovat vytvoření odděleného útvaru pro amortizaci dluhu v účetních odděleních těchto železničních podniků.

V rozvaze útvaru mohou být účtovány všechny půjčky, které železniční podnik přijal na financování investic nebo na krytí provozních schodků vzniklých z poskytování železničních služeb nebo ze správy železniční infrastruktury, a to do doby úplného splacení těchto půjček. K dluhům z činnosti dceřiných společností se nepřihlíží.

3. Odstavce 1 a 2 se použijí pouze na dluhy či dlužné úroky z takových dluhů, které veřejným železničním podnikům vznikly ke dni otevření trhu pro všechny služby železniční dopravy nebo jejich část v daném členském státě a v každém případě do dne 15. března 2001 nebo k datu přistoupení k Unii u členských států, které k Unii přistoupily po uvedeném dni.

ODDÍL 4

Přístup k železniční infrastruktuře a službám

Článek 10

Podmínky přístupu k železniční infrastruktuře

1. Železničním podnikům se udělí za spravedlivých, nediskriminačních a transparentních podmínek právo na přístup k železniční infrastruktuře ve všech členských státech pro účely provozování všech druhů služeb nákladní železniční dopravy. Uvedené právo zahrnuje přístup k infrastruktuře napojující námořní a vnitrozemské přístavy a k jiným zařízením služeb uvedeným v příloze II bodu 2, a k infrastruktuře, která slouží nebo může sloužit více než jednomu koncovému uživateli.

2. Železničním podnikům, se udělí právo na přístup k železniční infrastruktuře ve všech členských státech pro účely provozování mezinárodní osobní dopravy. Železniční podniky mají v průběhu mezinárodní osobní dopravy oprávnění k nástupu cestujících na kterékoli stanici umístěné na mezinárodní trase a výstupu cestujících na jiné takové stanici, včetně stanic umístěných v témže členském státě. Uvedené právo zahrnuje přístup k infrastruktuře napojující zařízení služeb uvedená v příloze II bodu 2.

3. Příslušný regulační subjekt nebo subjekty uvedené v článku 55 rozhodnou na žádost příslušných orgánů nebo dotčených železničních podniků o tom, zda je hlavním účelem dané dopravní služby přeprava cestujících mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech.

4. Na základě zkušenosti regulačních subjektů, příslušných orgánů a železničních podniků a na základě činnosti pracovní skupiny uvedené v čl. 57 odst. 1 může Komise přijmout opatření stanovující podrobnosti postupu a kritéria, která je třeba dodržovat při uplatňování odstavce 3 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

Článek 11

Omezení práva na přístup a oprávnění k nástupu a výstupu cestujících

1. Členské státy mohou omezit právo na přístup stanovené v článku 10 na tratích mezi výchozí a cílovou stanicí, na něž se vztahuje jedna nebo více smluv na veřejné služby, které jsou v souladu s právem Unie. Toto omezení nesmí mít dopad na oprávnění k nástupu cestujících na kterékoli železniční stanici nacházející se na trase mezinárodní dopravy a výstupu cestujících na jiné takové stanici, včetně stanic umístěných v témže členském státě, s výjimkou případů, kdy by výkon tohoto oprávnění ohrozil hospodářskou vyváženost smlouvy na veřejné služby.

2. O tom, zda by byla ohrožena hospodářská vyváženost smlouvy na veřejné služby, rozhodne příslušný regulační subjekt nebo subjekty uvedené v článku 55 na základě objektivní hospodářské analýzy a na základě předem stanovených kritérií, a to na žádost kteréhokoliv z těchto subjektů:

a) příslušného orgánu nebo příslušných orgánů, jež uzavřely smlouvu na veřejné služby;

b) jakéhokoli jiného dotčeného příslušného orgánu, který je oprávněn omezit přístup podle tohoto článku;

c) provozovatele infrastruktury;

d) železničního podniku, který plní smlouvu na veřejné služby.

Příslušné orgány a železniční podniky poskytující veřejné služby poskytnou příslušnému regulačnímu subjektu nebo subjektům informace, které jsou na základě rozumného uvážení potřebné k dosažení rozhodnutí. Regulační subjekt posoudí poskytnuté informace, případně je projedná se všemi zúčastněnými osobami a vyrozumí zúčastněné osoby o svém rozhodnutí s uvedením důvodů v předem stanovené přiměřené lhůtě, nejpozději však dva měsíce po obdržení všech důležitých informací.

3. Regulační subjekt uvede důvody svého rozhodnutí a stanoví lhůtu a podmínky, za nichž může požádat o opětovné posouzení tohoto rozhodnutí kterýkoliv z těchto subjektů:

a) příslušný orgán nebo příslušné orgány;

b) provozovatel infrastruktury;

c) železniční podnik, který plní smlouvu na veřejné služby;

d) železniční podnik žádající o přístup.

4. Na základě zkušenosti regulačních subjektů, příslušných orgánů a železničních podniků a na základě činnosti pracovní skupiny uvedené v čl. 57 odst. 1 může Komise přijmout opatření stanovující podrobnosti postupu a kritéria, která je třeba dodržovat při uplatňování odstavců 1, 2 a 3 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

5. Členské státy rovněž mohou omezit oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na trase mezinárodní osobní dopravy na stanicích v témže státě, pokud bylo výlučné právo přepravovat cestující mezi těmito stanicemi uděleno v rámci koncesní smlouvy uzavřené před 4. prosincem 2007 na základě spravedlivého výběrového řízení a v souladu s odpovídajícími zásadami práva Unie. Toto omezení může platit po původní dobu trvání takové smlouvy nebo patnáct let podle toho, která lhůta uplyne dříve.

6. Členské státy zajistí, aby rozhodnutí uvedená v odstavcích 1, 2, 3 a 5 podléhala soudnímu přezkumu.

Článek 12

Zpoplatnění železničních podniků zajišťujících osobní dopravu

1. Aniž je dotčen čl. 11 odst. 2, mohou členské státy za podmínek stanovených v tomto článku oprávnit orgán příslušný pro osobní železniční dopravu ke zpoplatnění železničních podniků zajišťujících osobní dopravu za provoz na trasách v působnosti tohoto orgánu, které jsou provozovány mezi dvěma stanicemi v tomto členském státě.

V tomto případě železniční podniky provozující vnitrostátní nebo mezinárodní osobní železniční dopravu podléhají stejnému zpoplatnění provozu na trasách v působnosti tohoto orgánu.

2. Uvedené poplatky by měly tomuto orgánu nahradit náklady na závazky veřejné služby v souvislosti se smlouvami na veřejné služby uzavřenými v souladu s právem Unie. Výnosy z těchto poplatků vyplácené jako náhrady nepřesáhnou částku potřebnou k pokrytí veškerých nákladů vzniklých při plnění příslušných závazků veřejné služby nebo jejich části, přičemž se berou v úvahu příslušné příjmy a přiměřený zisk z plnění těchto závazků.

3. Poplatek se stanoví v souladu s právem Unie a zohledňuje zejména zásady spravedlnosti, transparentnosti, zákazu diskriminace a proporcionality, zejména mezi průměrnými cenami služeb pro zákazníky a výší poplatku. Celková výše poplatků uložených podle tohoto odstavce nesmí ohrozit hospodářskou životaschopnost osobní železniční dopravy, na kterou jsou uvaleny.

4. Příslušné orgány uchovávají nezbytné informace, aby zajistily možnost zpětného zjištění původu poplatků a jejich využití. Členské státy poskytnou tyto informace Komisi.

5. Na základě zkušeností regulačních subjektů, příslušných orgánů a železničních podniků a na základě činnosti pracovní skupiny uvedené v čl. 57 odst. 1 může Komise přijmout opatření stanovující podrobnosti postupu a kritéria, která je třeba dodržovat při uplatňování tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

Článek 13

Podmínky přístupu ke službám

1. Provozovatelé infrastruktury poskytnou všem železničním podnikům nediskriminačním způsobem minimální přístupový balík stanovený v příloze II bodu 1.

2. Provozovatelé zařízení služeb poskytnou železničním podnikům nediskriminačním způsobem služby uvedené v příloze II bodu 2.

3. S cílem zaručit plnou transparentnost a nediskriminaci ve věci přístupu k zařízením služeb uvedeným v příloze II bodu 2 písm. a), b), c) a f) a poskytování služeb v těchto zařízeních v případech, kdy je provozovatel takového zařízení služeb přímo nebo nepřímo ovládán subjektem nebo podnikem, který je rovněž aktivní a má dominantní postavení na vnitrostátních trzích služeb železniční dopravy, pro něž je zařízení využíváno, musí být provozovatelé těchto zařízení služeb organizováni tak, aby byli na tomto subjektu či podniku nezávislí, pokud jde o organizační aspekty a otázku rozhodování. Tato nezávislost není spojena s požadavkem založit samostatný subjekt nebo podnik pro zařízení služeb a je možno ji zajistit zřízením vzájemně oddělených divizí v rámci jediného podniku.

Pro všechna zařízení služeb uvedená v příloze II bodu 2 mají provozovatel a dotyčný subjekt nebo podnik oddělené účetnictví, včetně oddělené rozvahy a výkazu zisků a ztrát.

Zajišťuje-li provoz zařízení služeb provozovatel infrastruktury nebo pokud je provozovatel zařízení služeb přímo nebo nepřímo ovládán provozovatelem infrastruktury, splnění požadavků stanovených v tomto odstavci je považováno za prokázané splněním požadavků stanovených v článku 7.

4. Žádosti železničních podniků o přístup k dopravním zařízení služeb a poskytování služeb v něm lze odmítnout, pouze pokud existují přijatelné alternativy umožňující těmto podnikům provozovat příslušnou nákladní či osobní dopravu na týchž trasách nebo alternativních trasách za ekonomicky přijatelných podmínek. To nezavazuje provozovatele zařízení služeb, aby činil investice do zdrojů nebo zařízení s cílem vyhovět všem žádostem železničních podniků.

Pokud se žádosti železničních podniků týkají přístupu k zařízení služeb spravovanému provozovatelem zařízení služeb uvedeným odstavci 3 a poskytování služeb v tomto zařízení, zdůvodní provozovatel zařízení služeb jakékoli rozhodnutí o odmítnutí a poukáže na přijatelné alternativy v jiných zařízeních

5. Pokud provozovatel zařízení služeb uvedeného v příloze II bodu 2 zjistí střet mezi různými žádostmi, pokusí se je vyřešit tak, aby zajistil co možná nejlepší uspokojení všech požadavků. Pokud není dostupná žádná přijatelná alternativa a není možné vyhovět všem žádostem o kapacitu příslušného zařízení na základě prokázaných potřeb, může žadatel podat stížnost regulačnímu subjektu uvedenému v článku 55, který případ posoudí a případně přijme opatření, aby zajistil, že přiměřená část kapacity bude vyčleněna pro uvedeného žadatele.

6. Pokud nebylo zařízení služeb uvedené v příloze II bodu 2 využíváno po dobu nejméně tří po sobě jdoucích let a provozovateli uvedeného zařízení služeb železniční podniky na základě prokázaných potřeb sdělily, že mají zájem o přístup do tohoto zařízení, učiní vlastník tohoto zařízení veřejnou nabídku na jeho provozování formou nájmu nebo pronájmu jako železničního zařízení služeb, v celém rozsahu nebo částečně, ledaže provozovatel uvedeného zařízení služeb prokáže, že probíhající proces přeměny brání jeho využití kterýmkoliv železničním podnikem.

7. Pokud provozovatel zařízení služeb poskytuje některé ze služeb uvedených v příloze II bodu 3 jako doplňkové služby, poskytne je nediskriminačním způsobem každému železničnímu podniku na požádání.

8. Železniční podniky mohou od provozovatele infrastruktury nebo od jiných provozovatelů zařízení služeb požadovat další služby uvedené v příloze II bodu 4 jako pomocné služby. Provozovatel zařízení služeb není povinen tyto služby poskytovat. Rozhodne-li provozovatel zařízení služeb o tom, že nabídne jakoukoli z těchto služeb dalším subjektům, poskytne je na požádání železničním podnikům nediskriminačním způsobem.

9. Na základě zkušenosti regulačních orgánů a provozovatelů zařízení služeb a na základě činnosti pracovní skupiny uvedené v čl. 57 odst. 1 může Komise přijmout opatření stanovující podrobnosti postupu a kritéria, která je třeba dodržovat za účelem přístupu ke službám, které mají být poskytovány v zařízeních služeb uvedených v příloze II bodech 2 až 4. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

ODDÍL 5

Přeshraniční dohody

Článek 14

Obecné zásady přeshraničních dohod

1. Členské státy zajistí, že ustanovení přeshraničních dohod nezakládají diskriminaci mezi železničními podniky ani neomezují svobodu železničních podniků poskytovat přeshraniční služby.

2. Členské státy informují Komisi o veškerých přeshraničních dohodách do … (*) v případě dohod uzavřených před tímto dnem a před jejich uzavřením v případě nových nebo revidovaných dohod mezi členskými státy. Komise rozhodne, zda jsou takové dohody v souladu s právem Unie, do devíti měsíců od oznámení v případě dohod uzavřených před … (**) a do čtyř měsíců od oznámení v případě nových nebo revidovaných dohod mezi členskými státy. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 62 odst. 2.

3. Aniž je dotčeno rozdělení pravomocí mezi Unií a členskými státy v souladu s právem Unie, oznámí členské státy Komisi svůj záměr zahájit jednání o dohodách a uzavřít nové nebo revidované přeshraniční dohody mezi členskými státy a třetími zeměmi.

4. Dojde-li Komise do dvou měsíců poté, co obdrží oznámení o záměru členského státu zahájit jednání uvedená v odstavci 2, k závěru, že jednání mohou narušit cíle probíhajících jednání Unie s dotyčnými třetími zeměmi nebo vést k dohodě, která je neslučitelná s právem Unie, informuje o tom daný členský stát.

Členské státy Komisi pravidelně informují o všech těchto jednáních a případně Komisi vyzvou k účasti jako pozorovatele.

5. Členské státy jsou oprávněny prozatímně uplatňovat nebo uzavřít nové nebo revidované přeshraniční dohody se třetími zeměmi, jsou-li slučitelné s právem Unie a nepoškozují-li cíl a účel dopravní politiky Unie. Komise přijme příslušná rozhodnutí o oprávnění. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 62 odst. 2.

(*) šest měsíců po vstupu této směrnice v platnost.
(**) Úř. věst.: vložte prosím den vstupu této směrnice v platnost.

ODDÍL 6

Kontrolní úkoly komise

Článek 15

Rozsah sledování trhu

1. Komise vypracuje nezbytná opatření pro sledování technických a hospodářských podmínek a rozvoje trhu v oblasti železniční dopravy Unie.

2. V této souvislosti Komise zapojí do své činnosti zástupce členských států a příslušných odvětví, včetně uživatelů, aby byli lépe schopni sledovat rozvoj železničního odvětví a vývoj trhu, posuzovat účinek přijatých opatření a analyzovat dopad opatření plánovaných Komisí.

3. Komise sleduje využívání sítí a vývoj rámcových podmínek v odvětví železniční dopravy, zejména zpoplatnění infrastruktury, přidělování kapacity, vývoj z hlediska ceny a kvality služeb železniční dopravy, služby železniční dopravy, na něž se vztahují smlouvy na veřejné služby, vydávání licencí a stupeň harmonizace dosažené mezi členskými státy.

4. Komise podává jednou za dva roky zprávu Evropskému parlamentu a Radě o:

a) vývoji vnitřního trhu služeb železniční dopravy;

b) rámcových podmínkách, včetně podmínek pro veřejné služby v přepravě cestujících po železnici;

c) stavu železniční sítě Unie;

d) využívání práv přístupu;

e) překážkách vyšší účinnosti služeb železniční dopravy;

f) omezeních železniční infrastruktury;

g) potřebě vytvoření právních předpisů.

5. Pro účely sledování trhu ze strany Komise poskytují členské státy Komisi na ročním základě nezbytné informace o využívání sítí a vývoji rámcových podmínek v odvětví železniční dopravy.

6. Komise může přijmout opatření k zajištění soudržnosti u povinností členských států podávat zprávy. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

KAPITOLA III

VYDÁVÁNÍ LICENCÍ ŽELEZNIČNÍM PODNIKŮM

ODDÍL 1

Orgán vydávající licence

Článek 16

Orgán vydávající licence

Každý členský stát určí orgán vydávající licence, který bude příslušný pro vydávání licencí a výkon povinností stanovených touto kapitolou.

Orgán vydávající licence sám neprovozuje železniční dopravu a je nezávislý na společnostech nebo subjektech, které železniční dopravu provozují.

ODDÍL 2

Podmínky získání licence

Článek 17

Obecné požadavky

1. Železniční podnik má právo požádat o licenci v členském státě, ve kterém je usazen.

2. Členský stát licenci nevydá ani neprodlouží, nejsou-li splněny požadavky této kapitoly.

3. Železniční podnik, který splňuje požadavky stanovené v této kapitole, má nárok na získání licence.

4. Žádný železniční podnik nesmí poskytovat služby železniční dopravy v oblasti působnosti této kapitoly, pokud mu nebyla vydána odpovídající licence pro poskytování těchto služeb.

Tato licence však sama o sobě neopravňuje držitele k přístupu k železniční infrastruktuře.

5. Komise může přijmout opatření, která stanoví podrobnosti pro použití společné šablony pro licence a případně pro zajištění spravedlivé a účinné hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy, jakož i podrobnosti o postupu, který je třeba dodržet při uplatňování tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

Článek 18

Podmínky pro získání licence

Před zahájením činnosti musí být podnik žádající o licenci připraven prokázat příslušnému orgánu členského státu vydávajícímu licence, že je kdykoli schopen splnit požadavky týkající se dobré pověsti, finanční i odborné způsobilosti a krytí občanskoprávní odpovědnosti uvedené v článcích 19 až 22.

Pro uvedené účely poskytne každý podnik žádající o licenci veškeré potřebné informace.

Článek 19

Požadavky týkající se dobré pověsti

Členské státy stanoví podmínky, za kterých je splněn požadavek dobré pověsti, jež zaručují, že podnik žádající o licenci nebo osoby v jeho řídicích funkcích:

a) nebyly odsouzeny za závažný trestný čin včetně hospodářských trestných činů;

b) neprodělaly úpadek;

c) nebyly odsouzeny za závažné protiprávní jednání podle zvláštních právních předpisů vztahujících se na oblast dopravy;

d) nebyly odsouzeny za závažné nebo opakované neplnění sociálních nebo pracovněprávních povinností, včetně povinností plynoucích z právních předpisů o bezpečnosti práce a ochraně zdraví při práci a povinností plynoucích z celních předpisů, v případě společnosti žádající o povolení provozovat přeshraniční nákladní dopravu podléhající celním režimům.

Článek 20

Požadavky týkající se finanční způsobilosti

1. Požadavky týkající se finanční způsobilosti jsou splněny, pokud podnik žádající o licenci prokáže schopnost po dobu dvanácti měsíců plnit své současné i možné budoucí realisticky odhadnuté závazky.

2. Orgán vydávající licence ověří finanční způsobilost, zejména prostřednictvím roční účetní závěrky železničního podniku, nebo v případě, že podniky žádající o licenci, které nemohou předložit roční účetní závěrku, prostřednictvím rozvahy. Každý podnik žádající o licenci poskytne alespoň informace uvedené v příloze III.

3. Orgán vydávající licence nepovažuje podnik žádající o licenci za finančně způsobilý, dluží-li v důsledku této činnosti podniku ve značné míře nebo opakovaně nedoplatky daní nebo příspěvků na sociální zabezpečení.

4. Orgán vydávající licence může požadovat předložení auditorské zprávy a příslušných dokumentů ze strany banky, spořitelen, účetních nebo auditorů. Uvedené dokumenty zahrnují informace uvedené v příloze III.

5. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 60, pokud jde o některé změny přílohy III. Příloha III tak může být změněna s cílem specifikovat informace, které mají poskytnout nebo doplnit podniky žádající o licenci s ohledem na zkušenosti získané orgány vydávajícími licence nebo na základě vývoje na trhu železniční dopravy.

Článek 21

Požadavky týkající se odborné způsobilosti

Požadavky týkající se odborné způsobilosti jsou splněny, pokud podnik žádající o licenci prokáže, že má nebo bude mít organizaci řízení a znalosti nebo zkušenosti nezbytné pro vykonávání bezpečného a spolehlivého řízení provozu a dohledu nad druhem činnosti uvedeným v licenci.

Článek 22

Požadavky týkající se pokrytí občanskoprávní odpovědnosti

Aniž jsou dotčena pravidla Unie v oblasti státních podpor a v souladu s články 93, 107 a 108 Smlouvy musí být železniční podnik přiměřeně pojištěn nebo disponovat zárukami za tržních podmínek k pokrytí vlastní odpovědnosti v případě nehody, zejména ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, nákladu, poštovním zásilkám a třetím osobám v souladu s vnitrostátním a mezinárodním právem.

ODDÍL 3

Platnost licence

Článek 23

Územní a časová platnost

1. Licence platí na celém území Unie.

2. Licence platí po celou dobu, po kterou železniční podnik splňuje podmínky stanovené v této kapitole. Orgán vydávající licence nicméně může učinit opatření za účelem pravidelného přezkumu licence. V takovém případě se provede přezkum alespoň každých pět let.

3. Do vlastní licence mohou být zahrnuta zvláštní ustanovení o pozastavení nebo odebrání licence.

Článek 24

Dočasná licence, schválení a pozastavení nebo odebrání

1. Má-li orgán vydávající licence důvodné podezření, že železniční podnik, kterému vydal licenci, nesplňuje podmínky podle této kapitoly, a zejména podmínky článku 18, může kdykoli zkontrolovat, zda železniční podnik skutečně tyto podmínky splňuje.

Zjistí-li orgán vydávající licence, že železniční podnik podmínky nadále nesplňuje, licenci pozastaví nebo odebere.

2. Zjistí-li orgán vydávající licence členského státu, že existuje důvodné podezření, že železniční podnik, kterému vydal licenci orgán vydávající licence jiného členského státu, nesplňuje podmínky této kapitoly, uvědomí o tom bez odkladu tento orgán.

3. Bez ohledu na odstavec 1, byla-li licence pozastavena nebo odebrána z důvodu nesplnění požadavku finanční způsobilosti, může orgán vydávající licence vydat dočasnou licenci platnou po dobu reorganizace železničního podniku, není-li ohrožena bezpečnost. Dočasná licence nicméně neplatí déle než šest měsíců ode dne vydání.

4. Pokud železniční podnik přeruší svou činnost na šest měsíců nebo pokud nezahájí činnost do šesti měsíců od vydání licence, může orgán vydávající licence rozhodnout, že licence musí být opětovně předložena ke schválení, nebo že je pozastavena.

Pokud jde o zahájení činnosti, může železniční podnik požádat o stanovení delší lhůty s ohledem na specifickou povahu služeb, které bude poskytovat.

5. V případě změny ovlivňující právní postavení podniku, zejména v případě sloučení nebo splynutí nebo převzetí kontroly, může orgán vydávající licence rozhodnout, že licence má být znovu předložena ke schválení. Daný železniční podnik může pokračovat v činnosti, pokud orgán vydávající licence nerozhodne, že je ohrožena bezpečnost. Takové rozhodnutí musí být odůvodněno.

6. Pokud železniční podnik zamýšlí zásadně změnit nebo rozšířit svou činnost, předloží licenci k novému posouzení orgánu vydávajícímu licence.

7. Orgán vydávající licence nedovolí železničnímu podniku, proti němuž bylo zahájeno úpadkové nebo podobné řízení, ponechat si licenci, je-li přesvědčen, že v dohledné době není reálný výhled na uspokojivou finanční restrukturalizaci.

8. Pokud orgán vydávající licence vydá, pozastaví, odebere nebo změní licenci, ihned o tom uvědomí Evropskou agenturu pro železnice. Evropská agentura pro železnice neprodleně uvědomí orgány vydávající licence z ostatních členských států.

Článek 25

Postup pro vydávání licencí

1. Příslušný členský stát zveřejní postup pro vydávání licencí a uvědomí o tom Komisi.

2. Orgán vydávající licence rozhodne o žádosti co nejdříve a nejpozději do tří měsíců od předložení všech potřebných informací, zejména informací uvedených v příloze III. Orgán vydávající licence přihlédne ke všem dostupným informacím. Rozhodnutí sdělí podniku žádajícímu o licenci bez odkladu. Zamítavé rozhodnutí musí být odůvodněno.

3. Členské státy zajistí, aby rozhodnutí orgánu vydávajícího licence podléhalo soudnímu přezkumu.

KAPITOLA IV

ZPOPLATNĚNÍ POUŽITÍ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY A PŘIDĚLOVÁNÍ KAPACITY ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY

ODDÍL 1

Obecné zásady

Článek 26

Účelné využití kapacity infrastruktury

Členské státy zajistí, aby se systémy zpoplatnění a přidělování kapacit železniční infrastruktury řídily zásadami stanovenými v této směrnici, a umožní tak provozovatelům infrastruktury obchodovat s dostupnou kapacitou infrastruktury a zajistit její optimální účelné využití.

Článek 27

Zpráva o síti

1. Provozovatel infrastruktury po projednání se zúčastněnými stranami vypracuje a zveřejní zprávu o síti, kterou lze obdržet za poplatek nepřesahující náklady na její vydání. Zpráva o síti se zveřejní nejméně ve dvou úředních jazycích Unie. Obsah zprávy o síti je bezplatně k dispozici v elektronické podobě na internetovém portálu provozovatele infrastruktury a je přístupný prostřednictvím společného internetového portálu. Uvedený internetový portál zřídí provozovatelé infrastruktury v rámci své spolupráce podle článků 37 a 40.

2. Zpráva o síti stanoví povahu infrastruktury dostupné železničním podnikům a obsahuje informace určující podmínky přístupu k příslušné železniční infrastruktuře. Zpráva o síti rovněž obsahuje informace stanovující podmínky pro přístup k zařízením služeb napojeným na síť provozovatele infrastruktury a pro poskytování služeb v těchto zařízeních nebo uvádí internetovou stránku, kde jsou takové informace bezplatně k dispozici v elektronické podobě. Obsah zprávy o síti je stanoven v příloze IV.

3. Zpráva o síti se aktualizuje a mění podle potřeby.

4. Zpráva o síti se zveřejní nejpozději čtyři měsíce před konečným termínem pro podání žádostí o přidělení kapacity infrastruktury.

Článek 28

Dohody mezi železničními podniky a provozovateli infrastruktury

Každý železniční podnik provozující železniční dopravu uzavře nezbytné veřejnoprávní nebo soukromoprávní dohody s provozovateli užívané železniční infrastruktury. Podmínky těchto dohod musí být v souladu s touto směrnicí nediskriminační a transparentní.

ODDÍL 2

Poplatky za infrastrukturu a služby

Článek 29

Zavedení, stanovení a vybírání poplatků

1. Členské státy stanoví rámec zpoplatnění, přičemž zohlední nezávislost řízení podniků stanovenou v článku 4.

S výhradou uvedené podmínky členské státy rovněž zavedou specifická pravidla zpoplatnění nebo delegují tuto pravomoc na provozovatele infrastruktury.

Členské státy zajistí, aby byl ve zprávě o síti uveden rámec zpoplatnění a pravidla zpoplatnění nebo aby byla uvedena internetová stránka, kde jsou rámec zpoplatnění a pravidla zpoplatnění zveřejněny

Provozovatel infrastruktury stanoví a vybírá poplatky za použití infrastruktury v souladu se stanoveným rámcem zpoplatnění a pravidly zpoplatnění.

Aniž je dotčena nezávislost řízení stanovená v článku 4 a bylo-li toto přímo stanoveno ústavními právními předpisy před … (*), parlament členského státu může mít právo posoudit a případně revidovat úroveň poplatků stanovenou provozovatelem infrastruktury. Takováto revize zajistí, aby poplatky byly v souladu s touto směrnicí, stanoveným rámcem zpoplatnění a pravidly zpoplatnění.

2. Nejsou-li přijata zvláštní opatření podle čl. 32 odst. 3, zajistí provozovatelé infrastruktury, aby byl používaný systém zpoplatnění v rámci celé jejich sítě založen na stejných zásadách.

(*) dva roky přede dnem vstupu této směrnice v platnost.

3. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby používání systému zpoplatnění vedlo k rovnocennému a nediskriminačnímu zpoplatnění pro různé železniční podniky poskytující služby rovnocenného druhu v podobné části trhu a aby poplatky uplatňované ve skutečnosti odpovídaly pravidlům stanoveným ve zprávě o síti.

4. Provozovatel infrastruktury respektuje obchodní tajemství, pokud jde o informace poskytnuté žadatelem.

Článek 30

Náklady na infrastrukturu a účetnictví

1. S řádným ohledem na bezpečnost a na udržení a zvyšování kvality služeb infrastruktury se provozovatelům infrastruktury poskytují pobídky ke snižování nákladů na zajištění infrastruktury a výše poplatků za přístup.

2. Aniž je dotčena jejich pravomoc ohledně plánování a financování železniční infrastruktury a aniž je případně dotčena zásada ročního rozpočtu, zajistí členské státy, bylo mezi příslušným orgánem a provozovatelem infrastruktury uzavřeno smluvní ujednání na dobu nejméně tří let, které splňuje základní zásady a parametry stanovené v příloze V.

Členské státy zajistí, že se smluvní ujednání platná ke dni … (*) upraví tak, aby byla v souladu s ustanoveními této směrnice v době jejich obnovení nebo nejpozději do … (**).

3. Členské státy provedou pobídky uvedené v odstavci 1 prostřednictvím smluvního ujednání podle odstavce 2 či prostřednictvím regulačních opatření, nebo prostřednictvím spojení pobídek ke snížení nákladů v rámci smluvního ujednání a úrovně poplatků v rámci regulačních opatření.

4. Pokud členský stát rozhodne o provedení pobídek uvedených v odstavci 1 prostřednictvím regulačních opatření, učiní tak na základě analýzy dosažitelných snížení nákladů. Tím nejsou dotčeny pravomoci regulačního subjektu ohledně přezkumu poplatků uvedené v článku 56.

5. Podmínky smluvního ujednání uvedeného v odstavci 2 a systém plateb dohodnutý pro poskytování dotací provozovateli infrastruktury se sjednají předem na celé smluvní období.

6. Členské státy zajistí, že žadatelé a potenciální žadatelé, pokud o to požádají, budou informováni příslušným orgánem a provozovatelem infrastruktury o obsahu smluvního ujednání před jeho podpisem a bude jim dána možnost vyjádřit svůj názor. Smluvní ujednání se zveřejní do jednoho měsíce po jeho uzavření.

Provozovatel infrastruktury zajistí soulad mezi ustanoveními smluvního ujednání a obchodním plánem.

7. Provozovatelé infrastruktury vytvoří a vedou rejstřík svých aktiv a aktiv, za jejichž správu jsou odpovědni, a který by byl použit pro posouzení financování potřebného pro jejich opravu nebo nahrazení. Tento rejstřík je doplněn o podrobnosti o výdajích na obnovu a modernizaci infrastruktury.

8. Provozovatelé infrastruktury stanoví metodu pro přiřazování nákladů. Členské státy mohou požadovat její předchozí schválení. Uvedená metoda je průběžně aktualizována na základě nejlepších mezinárodních zkušeností.

Článek 31

Zásady zpoplatnění

1. Poplatky za použití železniční infrastruktury a zařízení služeb se platí provozovateli infrastruktury a provozovateli zařízení služeb a používají se k financování jejich činnosti.

2. Členské státy vyžadují od provozovatele infrastruktury a provozovatele zařízení služeb, aby regulačnímu subjektu poskytli veškeré nezbytné informace o uložených poplatcích, s cílem umožnit regulačnímu subjektu plnit jeho funkce uvedené v článku 56. Provozovatel infrastruktury a provozovatel zařízení služeb musí být v tomto ohledu schopni prokázat, že poplatky za infrastrukturu a služby skutečně účtované železničnímu podniku podle článků 30 až 37 jsou v souladu s metodikou, pravidly a případně i s tarify stanovenými ve zprávě o síti.

3. Aniž jsou dotčeny odstavce 4 nebo 5 tohoto článku nebo článek 32, stanoví se poplatky za minimální přístupový balík a přístup k infrastruktuře napojení k zařízením služeb ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy.

Do … (***) přijme Komise opatření stanovující metodiku pro výpočet nákladů, které přímo vzniknou provozem vlaku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

Provozovatel infrastruktury se může rozhodnout přizpůsobit se metodice uvedené v odstavci 4 postupně nejpozději do pěti let po … (***).

4. Poplatky za infrastrukturu uvedené v odstavci 3 mohou zahrnovat poplatek odrážející nedostatek kapacity určitého úseku infrastruktury během období přetížení.

(*) Úř. věst.: Vložte prosím den vstupu této směrnice v platnost.
(**) tři roky po vstupu této směrnice v platnost.

(***) 36 měsíců po vstupu této směrnice v platnost.

5. Poplatky za infrastrukturu uvedené v odstavci 3 lze upravit s ohledem na náklady působení na životní prostředí provozem vlaku. Každá taková úprava musí být rozlišena podle rozsahu účinků.

Na základě zkušeností získaných provozovateli infrastruktury, železničními podniky, regulačními subjekty a příslušnými orgány a s přihlédnutím ke stávajícím systémům rozlišení poplatků v závislosti na hluku může Komise přijmout prováděcí opatření stanovující podrobnosti o uplatňování zpoplatnění za náklady vzniklé působením hluku, včetně délky trvání tohoto uplatňování, a umožňující, aby rozlišení poplatků za infrastrukturu případně zohlednilo citlivost dotčené oblasti, zejména vzhledem k velikosti dotčené populace a řazení vlaku a jeho dopadu na úroveň emisí hluku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

Účtování nákladů na životní prostředí, které vede ke zvýšení celkových výnosů provozovatele infrastruktury, se však povolí pouze, pokud se toto zpoplatnění použije na silniční nákladní dopravu v souladu s právem Unie.

Pokud účtování nákladů na životní prostředí vytváří dodatečné výnosy, záleží využití těchto výnosů na rozhodnutí členských států.

Členské státy zajistí, aby byly uchovávány potřebné informace a aby bylo možné zpětně zjistit původ poplatků účtovaných za náklady na životní prostředí a jejich použití. Členské státy na požádání poskytnou tyto informace Komisi.

6. Aby nedošlo k nežádoucím nadměrným výkyvům, je možné poplatky uvedené v odstavcích 3, 4 a 5 přiměřeně rozprostřít v rámci železniční dopravy a v čase. Nicméně relativní výše poplatku za použití infrastruktury musí odpovídat nákladům přičitatelným dopravě.

7. Poplatek uložený za přístup po trati v rámci zařízení služeb uvedených v příloze II bodu 2 a poskytování služeb v těchto zařízeních nesmí přesáhnout náklady na jejich poskytnutí včetně přiměřeného zisku.

8. V případě, že doplňkové a pomocné služby uvedené v příloze II bodech 3 a 4 jsou nabízeny pouze jedním dodavatelem, nesmí poplatek stanovený za tyto služby přesáhnout náklady na jejich poskytnutí včetně přiměřeného zisku.

9. Lze uložit poplatky za využití kapacity určené na údržbu infrastruktury. Tyto poplatky nesmí přesáhnout čistou ztrátu výnosů provozovatele infrastruktury, která vznikne výdaji na údržbu.

10. Provozovatel zařízení pro poskytování služeb uvedených v příloze II bodech 2, 3 a 4 poskytne provozovateli infrastruktury informace o poplatcích, které mají být v souladu s článkem 27 zahrnuty ve zprávě o síti, nebo uvede internetovou stránku, kde jsou takové informace bezplatně zpřístupněné v elektronické podobě.

Článek 32

Výjimky ze zásad zpoplatnění

1. Za účelem dosažení úplné náhrady nákladů vynaložených provozovatelem infrastruktury může členský stát, pokud to trh unese, zvýšit poplatky na základě účinných, transparentních a nediskriminačních zásad, při zaručení optimální konkurenceschopnosti zejména služeb mezinárodní železniční dopravy. Systém zpoplatnění zohlední zvýšenou produktivitu dosaženou železničními podniky.

Výše poplatků však nesmí vylučovat užívání infrastruktury ze strany segmentů trhu, které mohou zaplatit alespoň náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy, navýšené o přiměřenou míru návratnosti, kterou trh unese.

Předtím, než členské státy tyto přirážky schválí, zajistí, aby provozovatelé infrastruktury posoudili, nakolik jsou případné pro konkrétní segmenty trhu; přitom zváží alespoň páry uvedené v příloze VI bodu 1 a vyberou ty z nich, které jsou případné. Seznam segmentů trhu stanovený provozovateli infrastruktury obsahuje alespoň tyto tři segmenty: služby nákladní dopravy, služby osobní dopravy v rámci smlouvy na veřejné služby a jiné služby osobní dopravy. Provozovatelé infrastruktury mohou dále rozlišovat segmenty trhu podle přepravované komodity nebo cestujících.

Rovněž se stanoví segmenty trhu, v nichž nejsou železniční podniky v současné době činné, ale mohou v nich poskytovat služby během doby platnosti systému zpoplatnění. Pro uvedené segmenty trhu provozovatel infrastruktury nezahrne do systému zpoplatnění žádné přirážky.

Seznam segmentů trhu se zveřejní ve zprávě o síti a přezkoumá se alespoň každých pět let.

2. U přepravy zboží ze třetích zemí a do nich provozované na síti, jejíž rozchod koleje je odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě Unie, mohou provozovatelé infrastruktury stanovit vyšší poplatky tak, aby byly vzniklé náklady plně pokryty.

3. U budoucích specifických investičních projektů a u specifických investičních projektů dokončených po roce 1988, může provozovatel infrastruktury zavést nebo zachovávat vyšší poplatky na základě dlouhodobých nákladů těchto projektů, pokud tyto projekty zvyšují výkonnost nebo efektivnost nákladů nebo oboje a nemohly by se jinak uskutečnit. Tato úprava zpoplatnění v sobě může zahrnovat i dohody o podílu na riziku spojeném s novými investicemi.

4. Poplatky za infrastrukturu mohou být rozlišeny tak, aby podněcovaly k vybavení vlaků systémem evropským vlakovým zabezpečovacím systémem (European Train Control System - ETCS), který je slučitelný s verzí přijatou rozhodnutím Komise 2008/386/ES [1] a s následnými verzemi.

V návaznosti na posouzení dopadů může Komise přijmout opatření stanovující podrobná ujednání pro uplatňování rozlišení poplatků za infrastrukturu, včetně doby trvání tohoto uplatňování. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

5. Aby se předešlo diskriminaci, zajistí se, aby průměrné a mezní poplatky určitého provozovatele infrastruktury stanovené za rovnocenná užití jeho infrastruktury byly srovnatelné a aby srovnatelné služby ve stejném segmentu trhu podléhaly stejným poplatkům. Provozovatel infrastruktury prokáže ve zprávě o síti, že systém zpoplatnění vyhovuje těmto požadavkům, pokud tak lze učinit bez vyzrazení důvěrných obchodních informací.

6. Pokud má provozovatel infrastruktury v úmyslu změnit podstatné prvky systému zpoplatnění uvedeného v odstavci 1 tohoto článku, zveřejní tyto změny nejméně tři měsíce před uplynutím lhůty pro zveřejnění zprávy o síti podle čl. 27 odst. 4.

Článek 33

Slevy

1. Aniž jsou dotčeny články 101, 102, 106 a 107 Smlouvy a bez ohledu na zásadu přímo vynaložených nákladů stanovenou v čl. 31 odst. 3 této směrnice, musí být každá sleva z poplatků vybíraných za jakoukoli službu provozovatelem infrastruktury od železničního podniku v souladu s kritérii stanovenými v tomto článku.

2. S výjimkou odstavce 3 se slevy omezí na skutečnou výši úspor administrativních nákladů provozovatele infrastruktury. Při stanovení výše slevy nelze přihlížet k úsporám nákladů již započteným ve vybíraném poplatku.

3. Provozovatelé infrastruktury mohou zavést systémy dostupné všem uživatelům železniční infrastruktury, pro určité dopravní toky, poskytující časově omezené slevy na podporu rozvoje nové železniční dopravy nebo slevy na podporu používání značně nevytížených tratí.

4. Slevy se mohou vztahovat pouze na poplatky vybírané za určitý úsek železniční infrastruktury.

5. U podobných služeb musí být uplatňovány podobné systémy slev. Systémy slev se uplatňují nediskriminačním způsobem na všechny železniční podniky.

Článek 34

Systémy kompenzace neuhrazených nákladů na životní prostředí, nákladů při nehodách a nákladů na infrastrukturu

1. Členské státy mohou zavést časově omezené systémy kompenzací za použití železniční infrastruktury, které kompenzují prokazatelně neuhrazené náklady na životní prostředí, náklady při nehodách a náklady na infrastrukturu u konkurenčních druhů dopravy, pokud tyto náklady převýší srovnatelné náklady železniční dopravy.

2. Pokud železniční podnik, který obdrží kompenzaci, požívá výlučných práv, musí být kompenzace spojena se srovnatelným přínosem pro uživatele.

3. Použitá metodika a provedené výpočty musí být veřejně k dispozici. Zejména musí být možné prokázat určité neúčtované náklady konkurenční dopravní infrastruktury, kterým se železniční dopravou předešlo, a zajistit, že kompenzace jsou podnikům poskytovány za nediskriminačních podmínek.

4. Členské státy zajistí slučitelnost těchto systémů s články 93, 107 a 108 Smlouvy.

Článek 35

Systém odměňování výkonu

1. Systémy zpoplatnění infrastruktury povzbuzují železniční podniky a provozovatele infrastruktury v minimalizaci závad a zvyšování výkonu železniční sítě pomocí systému odměňování výkonu. Tento systém může zahrnovat sankce za narušení provozu sítě, kompenzace pro podniky dotčené závadami a odměny za přesáhnutí plánovaného výkonu.

[1] Rozhodnutí Komise ze dne 23. dubna 2008, kterým se mění příloha A rozhodnutí 2006/679/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému a příloha A rozhodnutí 2006/860/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému Řízení a zabezpečení transevropského vysokorychlostního železničního systému (Úř. věst. L 136, 24.5.2008, s. 11).

2. Základní zásady systému odměňování výkonu uvedené v příloze VI bodu 2 se vztahují na celou síť.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 60, pokud jde o změny přílohy VI bodu 2 písm. c). Přílohu VI bod 2 písm. c) je tak možno změnit s ohledem na vývoj železničního trhu a zkušenosti získané regulačními subjekty uvedenými v článku 55, provozovateli infrastruktury a železničními podniky. V rámci těchto změn se upraví třídy zpoždění podle osvědčených postupů vypracovaných v tomto odvětví.

Článek 36

Poplatky za rezervaci kapacity

Provozovatelé infrastruktury mohou vybírat přiměřený poplatek za přidělenou kapacitu, která není využita. Tento poplatek je pobídkou k účinnému využívání kapacity. Tyto poplatky zaplatí buď žadatel, nebo železniční podnik jmenovaný v souladu s čl. 41 odst. 1.

Provozovatel infrastruktury musí být vždy schopen poskytnout jakékoli zúčastněné osobě informace o kapacitě infrastruktury, která již byla přidělena uživatelským železničním podnikům.

Článek 37

Spolupráce v souvislosti se systémy zpoplatnění v rámci více než jedné sítě

1. Členské státy zajistí, že provozovatelé infrastruktury budou spolupracovat tak, aby bylo možné použít účinné systémy zpoplatnění, a sdružují se tak, aby bylo koordinováno zpoplatnění nebo výběr poplatků za provoz vlaků, který přesahuje rámec jedné sítě infrastruktury železničního systému v rámci Unie. Provozovatelé infrastruktury mají zejména za cíl zajištění optimální konkurenceschopnosti mezinárodních železničních služeb a účinného využití železničních sítí. Za tímto účelem provozovatelé infrastruktury vypracují vhodné postupy podle pravidel stanovených touto směrnicí.

2. Pro účely odstavce 1 členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury spolupracovali tak, aby se v případě dopravy přesahující rámec jedné sítě železničního systému Unie umožnilo účinné uplatňování přirážek podle článku 32 a systémů odměňování výkonu podle článku 35.

ODDÍL 3

Přidělování kapacity infrastruktury

Článek 38

Práva na kapacitu

1. Kapacitu infrastruktury přiděluje provozovatel infrastruktury. Jakmile je žadateli přidělena, nesmí být příjemcem převedena na jiný podnik nebo dopravní službu.

Jakékoli obchodování s kapacitou infrastruktury je zakázáno a má za následek vyloučení z dalšího přidělování kapacity.

Využití kapacity železničním podnikem při výkonu obchodní činnosti žadatele, který není železničním podnikem, se za převod nepovažuje.

2. Právo využívat určitou kapacitu železniční infrastruktury ve formě trasy vlaku je možné poskytnout žadatelům nejvýše na dobu jednoho období platnosti jízdního řádu sítě.

Provozovatel infrastruktury a žadatel mohou uzavřít rámcovou dohodu podle článku 42 o využití kapacity příslušné železniční infrastruktury na dobu delší, než je jedno období platnosti jízdního řádu sítě.

3. Práva a povinnosti provozovatelů infrastruktury a žadatelů, pokud jde o přidělování kapacity, se stanoví smlouvou nebo právními předpisy členských států.

4. Pokud má žadatel v úmyslu požadovat kapacitu infrastruktury s cílem provozovat mezinárodní osobní dopravu, uvědomí provozovatele infrastruktury a dotčené regulační subjekty. Aby mohly posoudit, zda je účelem mezinárodního spoje přeprava cestujících mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech, jakož i to, jaký je potenciální hospodářský dopad na stávající smlouvy na veřejné služby, zajistí regulační subjekty, aby byly informovány veškeré příslušné orgány, jež na uvedené trase povolily osobní železniční dopravu vymezenou ve smlouvě na veřejné služby, veškeré jiné dotčené příslušné orgány, které mají oprávnění omezit přístup podle článku 11, a veškeré železniční podniky plnící smlouvu na veřejné služby na trase uvedeného mezinárodního osobního spoje.

Článek 39

Přidělování kapacity

1. Členské státy mohou stanovit rámec pro přidělování kapacity infrastruktury, za podmínky nezávislosti řízení stanovené v článku 4. Stanoví se specifická pravidla pro přidělování kapacity. Provozovatel infrastruktury provádí postupy přidělování kapacity. Provozovatel infrastruktury zejména zajistí, že kapacita infrastruktury je přidělována spravedlivým a nediskriminačním způsobem a v souladu s právem Unie.

2. Provozovatelé infrastruktury jsou povinni dodržovat obchodní tajemství týkající se jim poskytnutých informací.

Článek 40

Spolupráce při přidělování kapacity infrastruktury ve více sítích

1. Členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury spolupracovali v zájmu účinného vytváření a přidělování kapacity infrastruktury, která přesahuje rámec jedné sítě železničního systému Unie, a to i na základě rámcových dohod uvedených v článku 42. Provozovatelé infrastruktury k tomu stanoví vhodné postupy dodržující pravidla této směrnice a odpovídajícím způsobem organizují trasy vlaků překračující rámec jedné sítě.

Členské státy zajistí, aby zástupci provozovatelů infrastruktury, jejichž rozhodnutí o přidělení mají dopad na jiné provozovatele infrastruktury, byli sdruženi za účelem přidělování nebo koordinace přidělování veškeré příslušné kapacity infrastruktury na mezinárodní úrovni, aniž jsou dotčena zvláštní pravidla upravující sítě železniční nákladní dopravy obsažená v právu Unie. K těmto postupům se mohou přidružit příslušní zástupci provozovatelů infrastruktury ze třetích zemí.

2. Komise je informována o všech jednáních a přizvána k účasti jako pozorovatel na hlavní jednání, kde se tvoří společné zásady a postupy pro přidělování infrastruktury. Regulační subjekty obdrží dostatečné informace o rozvíjení společných zásad a postupů pro přidělování infrastruktury a ze systémů přidělování založených na informačních technologiích, aby mohly vykonávat svou úlohu regulačního dohledu v souladu článkem 56.

3. Na každém jednání nebo jiné činnosti konané za účelem přidělení kapacity infrastruktury pro vlakovou dopravu napříč sítěmi přijímají rozhodnutí pouze zástupci provozovatelů infrastruktury.

4. Účastníci spolupráce podle odstavce 1 zajistí, aby jejich členství, způsob spolupráce a veškerá kritéria používaná pro posuzování a přidělování kapacity infrastruktury byly veřejně dostupné.

5. V rámci spolupráce podle odstavce 1 posoudí provozovatelé infrastruktury potřebu mezinárodních tras vlaků, a případně navrhnou jejich zřízení a organizují je, aby byl usnadněn provoz nákladních vlaků na základě žádosti ad hoc podle článku 48.

Tyto předem dohodnuté mezinárodní trasy vlaků jsou dostupné žadatelům prostřednictvím kteréhokoli ze zúčastněných provozovatelů infrastruktury.

Článek 41

Žadatelé

1. Požadavky na přidělení kapacity infrastruktury mohou podávat žadatelé. Za účelem využití této kapacity infrastruktury žadatelé určí železniční podnik, který uzavře dohodu s provozovatelem infrastruktury v souladu s článkem 28. Tím není dotčeno právo žadatelů uzavírat dohody s provozovateli infrastruktury podle čl. 44 odst. 1.

2. Provozovatel infrastruktury může stanovit požadavky kladené na žadatele, aby zajistil naplnění svých oprávněných očekávání ohledně budoucích výnosů a využití infrastruktury. Takové požadavky musí být přiměřené, transparentní a nediskriminační. Vymezí se ve zprávě o síti v souladu s bodem 3 písm. b) přílohy IV. Mohou zahrnovat pouze poskytnutí finanční záruky, která musí být úměrná zamýšlenému rozsahu činnosti žadatele, a ujištění o schopnosti podat vyhovující návrhy na přidělení kapacity infrastruktury.

3. Před … (*) Komise přijme prováděcí opatření, která stanoví podrobnosti kritérií, jež mají být použita při uplatňování odstavce 2. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

Článek 42

Rámcové dohody

1. Aniž jsou dotčeny články 101, 102 a 106 Smlouvy, lze mezi provozovatelem infrastruktury a žadatelem uzavřít rámcovou dohodu. Rámcová dohoda upřesňuje charakteristiky kapacity infrastruktury vyžadované žadatelem a nabízené žadateli na časové období přesahující jedno období platnosti jízdního řádu sítě.

Rámcová dohoda nespecifikuje trasu vlaku podrobně, ale vyhovuje oprávněným obchodním potřebám žadatele. Členský stát může vyžadovat předchozí schválení této rámcové dohody regulačním subjektem uvedeným v článku 55 této směrnice.

2. Rámcové dohody nesmějí vylučovat z užívání příslušné infrastruktury jiné žadatele nebo dopravní služby.

3. Rámcové dohody musí být možné změnit nebo omezit za účelem umožnění lepšího využití železniční infrastruktury.

4. Rámcové dohody můžou stanovit smluvní sankce pro případ změny nebo ukončení dohody.

5. Rámcové dohody se uzavírají v zásadě na dobu pěti let a je možno je prodloužit na dobu stejnou, jako bylo jejich původní trvání. Provozovatel infrastruktury může ve zvláštních případech souhlasit s kratší nebo delší dobou. Každou dobu delší než pět let je nutno zdůvodnit existencí obchodních smluv, zvláštních investic nebo rizik.

(*) 36 měsíců po vstupu této směrnice v platnost.

6. Pro služby využívající specializovanou infrastrukturu uvedenou v článku 49, která vyžaduje významné a dlouhodobé investice, jsou po řádném zdůvodnění žadatelem možné rámcové dohody na dobu patnácti let. Jakákoli doba delší než patnáct let je přípustná pouze výjimečně, zejména v případě rozsáhlých dlouhodobých investic, a zejména pokud se na tyto investice vztahují smluvní závazky, včetně víceletého plánu odpisů.

V takových výjimečných případech může rámcová dohoda podrobně vymezovat charakteristiky kapacity, která má být poskytnuta žadateli na dobu trvání rámcové dohody. Tyto charakteristiky mohou zahrnovat četnost, objem a kvalitu tras vlaků. Provozovatel infrastruktury může snížit vyhrazenou kapacitu, která byla po dobu nejméně jednoho měsíce využívána méně, než je mezní kvóta stanovená v článku 52.

Od 1. ledna 2010 je možné na základě charakteristik kapacity využívané žadateli, kteří poskytovali dopravní služby již před 1. lednem 2010, uzavřít počáteční rámcovou dohodu na dobu pěti let, kterou lze jednou prodloužit, s cílem zohlednit specializované investice nebo existenci obchodních smluv. Regulační subjekt uvedený v článku 55 je příslušný povolit vstup takové dohody v platnost.

7. Základní aspekty jednotlivých rámcových dohod se zpřístupní všem zúčastněným osobám při dodržení obchodního tajemství.

8. Na základě zkušeností regulačních subjektů, příslušných orgánů a železničních podniků a na základě činnosti pracovní skupiny uvedené v čl. 57 odst. 1 může Komise přijmout opatření stanovující podrobnosti postupu a kritéria, která je třeba dodržovat při uplatňování tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

Článek 43

Časový rozvrh procesu přidělování

1. Provozovatel infrastruktury se řídí časovým rozvrhem přidělování kapacit stanoveným v příloze VII.

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 60, pokud jde o některé změny přílohy VII. V souladu s tím může být příloha VII po konzultaci všech provozovatelů infrastruktury změněna tak, aby zohledňovala provozní hlediska procesu přidělování. Tyto změny vycházejí z toho, co je podle dosavadních zkušeností nezbytné pro zajištění účinného procesu přidělování a pro zohlednění provozních zájmů provozovatelů infrastruktury.

3. Provozovatelé infrastruktury se předtím, než budou zahájeny konzultace o návrhu jízdního řádu sítě, dohodnou s ostatními zúčastněnými provozovateli infrastruktury na tom, které mezinárodní trasy vlaků budou zahrnuty do jízdního řádu sítě. Úpravy se provádějí pouze, pokud jsou naprosto nezbytné.

Článek 44

Žádost

1. Žadatelé mohou podle veřejného nebo soukromého práva podat provozovateli infrastruktury žádost o uzavření dohody o udělení práv na využívání železniční infrastruktury za poplatek, jak je stanoveno v kapitole IV oddíle 2.

2. U žádostí týkajících se pravidelného jízdního řádu sítě musí být dodrženy lhůty stanovené v příloze VII.

3. Žadatel, který je stranou rámcové dohody, podává žádosti v souladu s touto dohodou.

4. V případě tras vlaků překračujících rámec jedné sítě provozovatelé infrastruktury zajistí, aby žadatelé mohli podat žádost u jednotného kontaktního místa, kterým je buď společný orgán zřízený provozovateli infrastruktury, nebo jeden z provozovatelů infrastruktury zúčastněných na dané trase vlaků. Uvedený provozovatel infrastruktury je zmocněn jednat jménem žadatele s dalšími zúčastněnými provozovateli infrastruktury za účelem nalezení kapacit. Uvedeným požadavkem není dotčeno nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu ([1]).

Článek 45

Plánování

1. Provozovatel infrastruktury vyhoví pokud možno všem žádostem o kapacitu infrastruktury, včetně žádostí o trasy vlaků překračující rámec jedné sítě, a v nejvyšší možné míře přihlédne ke všem překážkám, kterým žadatelé čelí, včetně ekonomického dopadu na jejich obchodní činnost.

2. Provozovatel infrastruktury může dát v průběhu procesu plánování a koordinace přednost určitým službám, avšak pouze v souladu s články 47 a 49.

3. Provozovatel infrastruktury projedná se zúčastněnými stranami návrh jízdního řádu sítě a umožní jim předkládat stanoviska nejméně po dobu jednoho měsíce. Mezi zúčastněné strany patří všichni, kdo požádali o kapacitu infrastruktury, a ostatní osoby, které si přejí získat příležitost vyjádřit se k tomu, jak může jízdní řád sítě ovlivnit jejich schopnost provozovat železniční dopravu v období platnosti jízdního řádu sítě.

4. Provozovatel infrastruktury přijme vhodná opatření, aby vyřídil všechny vyjádřené připomínky.

([1]) Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22.

Článek 46

Koordinační proces

1. Pokud během procesu plánování podle článku 45 provozovatel infrastruktury zjistí střet mezi různými žádostmi, pokusí se jej vyřešit koordinací žádostí tak, aby zajistil co možná nejlepší uspokojení všech požadavků.

2. Pokud vznikne situace vyžadující koordinaci, má provozovatel infrastruktury právo navrhnout v přiměřené míře kapacitu infrastruktury lišící se od požadované.

3. Provozovatel infrastruktury se pokusí formou konzultací s příslušnými žadateli vyřešit všechny případné rozpory. Tyto konzultace vycházejí z následujících informací, jež se poskytnou v přiměřené lhůtě, bezplatně a v písemné nebo elektronické podobě:

a) trasy vlaků požadované všemi ostatními žadateli na týchž tratích;

b) trasy vlaků předběžně přidělené všem ostatním žadatelům na týchž tratích;

c) alternativní trasy vlaků navržené pro příslušné trati v souladu s odstavcem 2;

d) veškeré podrobnosti o kritériích použitých v procesu přidělování kapacity.

V souladu s čl. 39 odst. 2 se tyto informace poskytnou bez toho, že by byla uvedena totožnost ostatních žadatelů, ledaže dotyční žadatelé s uvedením totožnosti souhlasili.

4. Zásady, jimiž se řídí koordinační proces, se stanoví ve zprávě o síti. Tyto zásady zejména odrážejí obtížnost uspořádání mezinárodních tras vlaků a dopad, jaký může mít změna na ostatní provozovatele infrastruktury.

5. Pokud nelze žádosti o kapacitu infrastruktury uspokojit bez koordinace, pokusí se provozovatel infrastruktury vyhovět všem žádostem jejich koordinací.

6. Aniž jsou dotčeny stávající postupy pro přezkum rozhodnutí a článek 56, je v případě sporů o přidělení kapacity infrastruktury k dispozici systém řešení sporů umožňující okamžité vyřešení těchto sporů. Tento systém se stanoví ve zprávě o síti. Dojde-li k použití tohoto systému, musí být rozhodnutí přijato ve lhůtě deseti pracovních dnů.

Článek 47

Přetížená infrastruktura

1. Pokud po koordinaci požadovaných tras vlaků a po konzultaci s žadateli není možné vyhovět všem žádostem o kapacitu infrastruktury, prohlásí provozovatel infrastruktury neprodleně daný úsek infrastruktury, kde se tak stalo, za přetížený. Totéž prohlásí u infrastruktury, kde je předpoklad, že bude nedostatečnou kapacitou trpět v blízké budoucnosti.

2. Pokud byla infrastruktura prohlášena za přetíženou, provede provozovatel infrastruktury analýzu kapacity stanovenou v článku 50, kromě případů, kdy je již prováděn plán na rozšíření kapacity stanovený v článku 51.

3. Pokud poplatky podle čl. 31 odst. 6 nebyly dosud uloženy nebo nedosáhly uspokojivých výsledků a infrastruktura byla prohlášena za přetíženou, může provozovatel infrastruktury navíc uplatnit kritéria přednosti pro přidělování kapacity infrastruktury.

4. Kritéria přednosti zohlední význam dopravní služby pro společnost ve srovnání s jakoukoli jinou službou, která bude následně vyloučena.

Za účelem zajištění rozvoje náležitých dopravních služeb v tomto rámci, zejména aby se vyhovělo požadavkům na veřejnou službu nebo aby byl podpořen rozvoj železniční nákladní dopravy, mohou členské státy přijmout na nediskriminačním základě jakákoli nezbytná opatření, aby byly tyto služby při přidělování kapacity infrastruktury zajištěny přednostně.

Členské státy mohou případně přiznat provozovateli infrastruktury náhradu odpovídající ztrátě výnosů související s potřebou přidělit danou kapacitu určitým službám podle druhého pododstavce.

Tato opatření a tyto kompenzace zohledňují vliv tohoto vyloučení v ostatních členských státech.

5. Při stanovení kritérií přednosti se přiměřeně zohlední význam nákladní dopravy a zejména mezinárodní nákladní dopravy.

6. Postupy a kritéria, které se mají uplatnit při přetížení infrastruktury, musí být stanoveny ve zprávě o síti.

Článek 48

Žádosti ad hoc

1. Provozovatel infrastruktury odpoví na žádosti ad hoc o individuální trasy vlaků co nejdříve, nejpozději však do pěti pracovních dnů. Poskytované informace o využitelné zbývající kapacitě jsou dostupné všem žadatelům, kteří mají zájem tuto kapacitu využívat.

2. Pokud je to nezbytné, posoudí provozovatelé infrastruktury potřebu rezervní kapacity, kterou je třeba zachovat dostupnou v rámci konečné verze jízdního řádu sítě, aby mohli rychle reagovat na předvídatelné žádosti ad hoc o kapacitu. To platí i v případě přetížené infrastruktury.

Článek 49

Specializovaná infrastruktura

1. Aniž je dotčen odstavec 2, považuje se kapacita infrastruktury za dostupnou pro všechny druhy dopravních služeb, které splňují charakteristiky nezbytné pro využívání dané trasy vlaků.

2. Pokud existují vhodné alternativní trasy, může provozovatel infrastruktury po projednání se zúčastněnými stranami určit některé úseky infrastruktury pro použití specifickými druhy dopravy. Aniž jsou dotčeny články 101, 102 a 106 Smlouvy, v případě, kdy došlo k tomuto určení, může provozovatel infrastruktury dát při přidělování kapacity infrastruktury přednost tomuto druhu dopravy.

Toto určení není na překážku využití této infrastruktury jinými druhy dopravy, pokud je k dispozici volná kapacita.

3. Pokud byla infrastruktura určena podle odstavce 2, uvede se to ve zprávě o síti.

Článek 50

Analýza kapacity

1. Cílem analýzy kapacity je určit omezení kapacity infrastruktury, která znemožňují vyhovět žádostem o přidělení kapacity, a navrhnout způsob uspokojení dodatečných žádostí. Analýza kapacity zjišťuje důvody přetížení a možnosti přijetí krátkodobých a střednědobých opatření k odlehčení přetížení infrastruktury.

2. Analýza kapacity se zabývá infrastrukturou, provozními postupy, povahou různých provozovaných dopravních služeb a vlivem všech těchto faktorů na kapacitu infrastruktury. Zvažovaná opatření zahrnují zejména přesměrování dopravních služeb, změny v časovém rozvržení dopravních služeb, změny rychlosti jízdy a zdokonalení infrastruktury.

3. Analýza kapacity se dokončí do šesti měsíců od zjištění přetížení infrastruktury.

Článek 51

Plán na rozšíření kapacity

1. Provozovatel infrastruktury vypracuje do šesti měsíců od dokončení analýzy kapacity plán na rozšíření kapacity.

2. Plán na rozšíření kapacity se vypracuje po konzultaci s uživateli příslušné přetížené infrastruktury.

Plán určí:

a) důvody přetížení;

b) pravděpodobný budoucí vývoj dopravy;

c) omezení v rozvoji infrastruktury;

d) možnosti a náklady rozšíření kapacity, včetně pravděpodobných změn poplatků za přístup.

Plán na základě analýzy efektivity nákladů možných opatření rovněž určí akce, které je třeba provést k rozšíření kapacity infrastruktury, včetně časového rozvrhu provádění těchto opatření.

Plán může podléhat předchozímu schválení členským státem.

3. Provozovatel infrastruktury zastaví výběr všech poplatků za příslušnou infrastrukturu podle čl. 31 odst. 4, pokud:

a) nevypracoval plán na rozšíření kapacity; nebo

b) neplní akce určené v plánu na rozšíření kapacity.

Provozovatel infrastruktury však může se souhlasem regulačního subjektu uvedeného v článku 55 nadále vybírat poplatky, pokud:

a) plán na rozšíření kapacity nemůže být proveden z důvodů, které provozovatel nemůže ovlivnit; nebo

b) dostupné možnosti nejsou ekonomicky nebo finančně únosné.

Článek 52

Využití tras vlaků

1. Provozovatel infrastruktury ve zprávě o síti uvede podmínky, za nichž lze při stanovení priorit v procesu přidělování přihlédnout k předchozí úrovni využívání tras vlaků.

2. Zejména v případě přetížené infrastruktury vyžaduje provozovatel infrastruktury vzdání se trasy vlaku, která byla po dobu nejméně jednoho měsíce využívána méně, než činí mezní kvóta stanovená ve zprávě o síti, pokud to nebylo způsobeno jinými než hospodářskými důvody, které žadatel nemohl ovlivnit.

Článek 53

Kapacita infrastruktury pro údržbovou práci

1. Žádosti o kapacitu infrastruktury pro provádění údržbových prací se předkládají během procesu plánování.

2. Provozovatel infrastruktury věnuje přiměřenou pozornost vlivu vyhrazení kapacity infrastruktury pro plánované práce na údržbě trati na žadatele.

3. Provozovatel infrastruktury co nejdříve informuje zúčastněné strany o nedostupnosti kapacity infrastruktury z důvodu neplánovaných údržbových prací.

Článek 54

Zvláštní opatření pro případ narušení provozu

1. V případě narušení provozu vlaků následkem technického selhání nebo nehody učiní provozovatel infrastruktury veškeré nezbytné kroky k obnovení běžného stavu. K tomu vypracuje provozovatel infrastruktury havarijní plán se seznamem různých subjektů, které je třeba uvědomit v případě vážných nehod nebo vážného narušení provozu vlaků.

2. V nouzových situacích a v případech naprosté nutnosti uzavření infrastruktury kvůli poruše lze odebrat přidělené trasy vlaků bez předchozího upozornění po dobu nezbytnou k opravení systému.

Provozovatel infrastruktury může požadovat, pokud to považuje za nezbytné, aby mu železniční podniky daly k dispozici prostředky, které pokládá za nejvhodnější k obnovení běžného stavu v co nejkratší době.

3. Členské státy mohou od železničních podniků vyžadovat, aby se podílely na zajišťování prosazování a sledování vlastního dodržování bezpečnostních norem a pravidel.

ODDÍL 4

Regulační subjekt

Článek 55

Regulační subjekt

1. Každý členský stát zřídí jediný vnitrostátní regulační subjekt pro železniční odvětví. Aniž je dotčen odstavec 2, tento subjekt je samostatným orgánem, který je, pokud jde o organizaci, funkce, hierarchii a rozhodování, právně odlišný od jakéhokoli jiného soukromého nebo veřejnoprávního subjektu a na něm nezávislý. Je rovněž nezávislý, pokud jde o organizaci, rozhodnutí o financování, právní strukturu a rozhodování, na jakémkoli provozovateli infrastruktury, správci poplatků, přidělujícím subjektu nebo žadateli. Tento subjekt je dále funkčně nezávislý na kterémkoli příslušném orgánu, který se účastní se uzavírání smlouvy na veřejné služby.

2. Členské státy mohou zřídit regulační subjekty, které jsou příslušné pro několik regulovaných odvětví, pokud takové integrované regulační subjekty splňují požadavky na nezávislost uvedené v odstavci 1. Regulační subjekt pro železniční odvětví může být z organizačního hlediska rovněž spojen s vnitrostátním orgánem pro hospodářskou soutěž uvedeným v článku 11 nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v článcích 101 a 102 Smlouvy [1], s bezpečnostním orgánem zřízeným podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství [2] nebo s orgánem vydávajícím licence uvedeným v kapitole III, splňuje-li takový společný subjekt požadavky na nezávislost stanovené v odstavci 1.

3. Členské státy zajistí, aby byl regulační subjekt personálně zajištěn a spravován způsobem, jenž zaručí jeho nezávislost. Zejména zajistí, aby osoby odpovědné za rozhodnutí regulačního subjektu podle článku 56, jako jsou v příslušných případech například členové jeho výkonné rady, jednaly nezávisle na jakémkoliv tržním zájmu souvisejícím s železničním odvětvím, a nevázal je tedy k regulovaným podnikům nebo subjektům žádný zájem a nepojil je k nim obchodní vztah, a aby při plnění funkcí regulačního subjektu nepožadovaly ani nepřijímaly pokyny od žádné vlády ani jiného veřejného či soukromého subjektu.

Osoby odpovědné za rozhodnutí regulačního subjektu podle článku 56 mají plné oprávnění k náboru a řízení pracovníků regulačního subjektu.

[1] Úř. věst. L 1, 4.1.2003, s. 1. Redakční poznámka: Název nařízení Rady (ES) č. 1/2003 byl upraven, aby se zohlednilo přečíslování článků Smlouvy o založení Evropského společenství v souladu s článkem 5 Lisabonské smlouvy, původní odkaz byl na články 81 a 82 Smlouvy.

[2] Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 29.

Článek 56

Funkce regulačního subjektu

1. Aniž je dotčen čl. 46 odst. 6, má žadatel právo podat stížnost regulačnímu subjektu, pokud se domnívá, že se s ním nejedná poctivě, že je diskriminován nebo jinak poškozen, a zejména může podat žádost o přezkum rozhodnutí přijatého provozovatelem infrastruktury nebo případně železničním podnikem nebo provozovatelem zařízení služeb, která se týkají:

a) zprávy o síti v předběžném i konečném znění;

b) kritérií v ní stanovených;

c) procesu přidělování a jeho výsledků;

d) systému zpoplatnění;

e) výše nebo struktury poplatků za infrastrukturu, které jsou nebo mohou být účtovány;

f) úpravy přístupu podle článků 10, 11, 12 a 13;

g) přístupu ke službám a zpoplatnění služeb podle článku 13.

2. Aniž jsou dotčeny pravomoci vnitrostátních orgánů pro hospodářskou soutěž týkající se zajištění hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy, má regulační subjekt pravomoc sledovat situaci v oblasti hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy a z vlastní iniciativy a s cílem předcházet diskriminaci žadatelů zejména kontroluje odst. 1 písm. a) až g). Kontroluje zejména to, zda zpráva o síti neobsahuje diskriminační ustanovení či nedává provozovateli infrastruktury prostor pro volné uvážení, který by mohl být využit k diskriminaci žadatelů.

3. Členské státy mohou rozhodnout o tom, že regulačnímu subjektu bude svěřen úkol vydávat nezávazná stanoviska k předběžným zněním obchodního plánu uvedeného v čl. 8 odst. 3, smluvního ujednání a plánu na rozšíření kapacity, a to s cílem určit, zda jsou tyto nástroje slučitelné se situací na trzích železniční dopravy, pokud jde o hospodářskou soutěž.

4. Regulační subjekt má organizační kapacitu potřebnou k plnění svých funkcí.

5. Regulační subjekt zajistí, aby poplatky stanovené provozovatelem infrastruktury byly v souladu s kapitolou IV oddílem 2 a byly nediskriminační. Vyjednávání mezi žadateli a provozovatelem infrastruktury o výši poplatků za využití infrastruktury jsou přípustná pouze tehdy, pokud se uskutečňují pod dohledem regulačního subjektu. Regulační subjekt zasáhne, pokud hrozí, že při jednání budou porušeny požadavky této kapitoly.

6. Regulační subjekt je oprávněn požadovat příslušné informace od provozovatele infrastruktury, žadatelů a jakékoli zúčastněné třetí osoby z dotyčného členského státu.

Požadované informace se poskytnou bez zbytečného prodlení. Regulačnímu subjektu musí být umožněno prosazovat takové požadavky příslušnými sankcemi, včetně pokut. Informace, které se mají regulačnímu subjektu poskytnout, zahrnují veškeré údaje, které regulační subjekt požaduje v rámci své funkce přezkoumávání rozhodnutí a funkce sledování hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy v souladu s odstavcem 2. To zahrnuje i údaje nezbytné pro statistické účely a účely sledování trhu.

7. Regulační subjekt rozhoduje o všech stížnostech a přijímá opatření k nápravě situace nejpozději do dvou měsíců ode dne obdržení veškerých informací. Aniž jsou dotčeny pravomoci vnitrostátních orgánů v oblasti hospodářské soutěže pro zajištění hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy, regulační subjekt v případech, kdy je to vhodné, rozhodne z vlastní iniciativy o vhodných opatřeních k nápravě nežádoucího vývoje na těchto trzích, zejména ve vztahu k odst. 1 písm. a) až g).

Rozhodnutí regulačního subjektu je závazné pro všechny strany, na něž se toto rozhodnutí vztahuje, a nepodléhá kontrole jiné správní instance. Regulační subjekt musí být schopen prosazovat svá rozhodnutí příslušnými sankcemi, včetně pokut.

V případě žádosti o přezkum odmítnutí žádosti o poskytnutí kapacity infrastruktury nebo proti podmínkám nabídky kapacity regulační subjekt buď potvrdí, že není zapotřebí žádná změna rozhodnutí provozovatele infrastruktury, nebo si vyžádá změnu tohoto rozhodnutí v souladu s pokyny, které stanoví.

8. Členské státy zajistí, aby rozhodnutí přijatá regulačním subjektem podléhala soudnímu přezkumu. Žádost o přezkum může mít vůči rozhodnutí regulačního subjektu odkladný účinek, pouze pokud okamžitý účinek rozhodnutí regulačního subjektu může u strany žádající o přezkum rozhodnutí vést k nenapravitelným nebo zjevně nepřiměřeným škodám. Tímto ustanovením nejsou v příslušných případech dotčeny pravomoci soudu projednávajícího žádost o přezkum rozhodnutí stanovené ústavním právem.

9. Členské státy zajistí, aby rozhodnutí regulačního subjektu byla zveřejněna.

10. Regulační subjekt je oprávněn provádět audity či iniciovat externí audity u provozovatelů infrastruktury, provozovatelů zařízení služeb a případně železničních podniků za účelem ověření souladu s ustanoveními o oddělení účetnictví stanovenými v článku 6. V tomto ohledu je regulační subjekt oprávněn žádat jakékoliv relevantní informace. Regulační subjekt má zejména pravomoc vyžadovat od provozovatele infrastruktury,

provozovatele zařízení služeb a všech podniků nebo jiných subjektů provozujících nebo integrujících různé typy železniční dopravy nebo zajišťujících správu infrastruktury, jak jsou uvedeny v čl. 6 odst. 1 a 2 a v článku 13, aby předložili všechny nebo některé účetní údaje uvedené v příloze VIII, a to s dostatečnou mírou podrobnosti, jež je pokládána za nezbytnou a přiměřenou.

Aniž jsou dotčeny pravomoci vnitrostátních orgánů odpovědných za záležitosti týkající se státní podpory, může regulační subjekt z těchto účtů rovněž vyvodit závěry týkající se otázek státní podpory, které oznámí těmto orgánům.

11. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 60, pokud jde o některé změny přílohy VIII. Příloha VIII tak může být změněna za účelem jejího přizpůsobení vývoji postupů v oblasti účetnictví a dohledu nebo za účelem jejího doplnění o další prvky, jež jsou nezbytné pro ověření oddělení účetnictví.

Článek 57

Spolupráce regulačních subjektů

1. Regulační subjekty si vyměňují informace o své práci, zásadách rozhodování a praxi a i jiným způsobem spolupracují za účelem koordinace svého rozhodování napříč Unií. Za tímto účelem se účastní činnosti a společně pracují v rámci pracovní skupiny, která se schází v pravidelných intervalech. V zájmu zajištění aktivní spolupráce příslušných regulačních subjektů Komise dané subjekty v tomto úkolu podpoří.

2. Regulační subjekty úzce spolupracují, a to i prostřednictvím pracovních ujednání, za účelem vzájemné podpory při svých úkolech týkajících se sledování trhu, vyřizování stížností či provádění šetření.

3. V případě stížnosti nebo šetření z vlastní iniciativy o otázkách přístupu nebo zpoplatnění vztahujících se k mezinárodní trase vlaku, jakož i v rámci sledování hospodářské soutěže na trhu vztahující se k mezinárodní železniční dopravě konzultuje dotčený regulační subjekt regulační subjekty všech ostatních členských států, jimiž mezinárodní trasa vlaku prochází, a před přijetím rozhodnutí si od nich vyžádá veškeré potřebné informace.

4. Regulační subjekty konzultované podle odstavce 3 poskytnou veškeré informace, které jsou samy podle svých vnitrostátních právních předpisů oprávněny požadovat. Tyto informace mohou být použity pouze pro účely řešení stížnosti či šetření podle odstavce 3.

5. Regulační subjekt, který obdrží stížnost nebo provádí šetření z vlastní iniciativy, předá příslušné informace odpovědnému regulačnímu subjektu, aby tento subjekt přijal opatření týkající se dotčených stran.

6. Členské státy zajistí, aby všichni sdružení zástupci provozovatelů infrastruktury podle čl. 40 odst. 1 bez prodlení předložili veškeré informace nezbytné pro účely vyřízení stížnosti či provedení šetření podle odstavce 3 tohoto článku a požadované regulačním subjektem členského státu, v němž se sdružený zástupce nachází. Uvedený regulační subjekt je oprávněn předat takové informace týkající se dotčené mezinárodní trasy vlaku regulačním subjektům uvedeným v odstavci 3.

7. Regulační subjekty vypracují společné zásady a postupy pro rozhodování, k němuž jsou zmocněny podle této směrnice. Na základě zkušeností regulačních subjektů a na základě činnosti pracovní skupiny uvedené v odstavci 1, a je-li to třeba k zajištění účinné spolupráce regulačních subjektů, může Komise přijmout opatření, kterými se tyto společné zásady a postupy stanoví. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

8. Regulační subjekty přezkoumávají rozhodnutí a postupy sdružení provozovatelů infrastruktury podle článku 37 a čl. 40 odst. 1, kterými se provádějí ustanovení této směrnice či jinak usnadňuje mezinárodní železniční doprava.

KAPITOLA V

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 58

Zadávání veřejných zakázek

Ustanoveními této směrnice není dotčena směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb ([1]).

Článek 59

Odchylky

1. Do dne 15. března 2013 Irsko, jako ostrovní členský stát s železničním spojením pouze s jedním dalším členským státem, a Spojené království, pokud jde o Severní Irsko, ze stejného důvodu:

a) nemusí pověřovat nezávislý subjekt funkcemi směrodatnými pro nestranný a nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře podle čl. 7 odst. 1 prvního pododstavce, pokud

([1]) Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 1.

uvedený článek ukládá členským státům povinnost zřídit nezávislé subjekty, které vykonávají funkce stanovené v čl. 7 odst. 2;

b) nemusí uplatňovat požadavky stanovené v článku 27, čl. 29 odst. 2, článcích 38, 39 a 42, čl. 46 odst. 4, čl. 46 odst. 6, článku 47, čl. 49 odst. 3, článcích 50 až 53, článku 55 a článku 56 za podmínky, že lze přezkoumat rozhodnutí o přidělení kapacity infrastruktury nebo zpoplatnění, pokud o to železniční podnik písemně požádá, a tento subjekt vydá do dvou měsíců ode dne předložení veškerých příslušných informací rozhodnutí podléhající soudnímu přezkumu.

2. Pokud více než jeden licencovaný železniční podnik podle článku 17 nebo v případě Irska a Severního Irska železniční podnik licencovaný jinde předloží úřední žádost o povolení provozování konkurenční železniční dopravy v Irsku nebo Severním Irsku anebo do těchto zemí nebo z nich, rozhodne se o další použitelnosti této odchylky poradním postupem podle čl. 62 odst. 2.

Odchylky uvedené v odstavci 1 se nepoužijí, pokud železniční podnik provozující železniční dopravu v Irsku nebo Severním Irsku předloží úřední žádost o povolení provozování železniční dopravy na území jiného členského státu, směrem na toto území nebo z něj, s výjimkou Irska pro železniční podniky provozující železniční dopravu v Severním Irsku a Spojeného království pro železniční podniky provozující železniční dopravu v Irsku.

Do jednoho roku od obdržení rozhodnutí podle prvního pododstavce tohoto odstavce nebo od podání úřední žádosti podle druhého pododstavce tohoto odstavce zavede zúčastněný členský stát nebo státy (Irsko nebo Spojené království, pokud jde o Severní Irsko) právní předpisy k provedení článků uvedených v odstavci 1.

3. Odchylku podle odstavce 1 lze prodloužit na dobu nejvýše pěti let. Nejpozději 12 měsíců před koncem doby platnosti odchylky může členský stát využívající takovou odchylku podat Komisi žádost o její prodloužení. Žádost musí být odůvodněná. Komise ji posoudí a rozhodne poradním postupem podle čl. 62 odst. 2. Uvedený postup se použije pro všechna rozhodnutí týkající se těchto žádostí.

Při přijímání rozhodnutí přihlíží Komise k vývoji geopolitické situace a k vývoji na trhu železniční dopravy v členském státu, z členského státu a do členského státu žádajícího o prodloužení odchylky.

Článek 60

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 20, čl. 35 odst. 3, čl. 43 odst. 2 a čl. 56 odst. 11 je svěřena Komisi na dobu pěti let od … (*). Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomocí nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 20, čl. 35 odst. 3, čl. 43 odst. 2 a čl. 56 odst. 11 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 20, čl. 35 odst. 3, čl. 43 odst. 2 a čl. 56 odst. 11 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 61

Opatření upravující uplatňování

Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu posoudí Komise konkrétní opatření přijatá vnitrostátními orgány s ohledem na uplatňování této směrnice, pokud jde o podmínky přístupu k železniční infrastruktuře a službám, vydávání licencí železničním podnikům, zpoplatnění infrastruktury a přidělování kapacity, a to do dvanácti měsíců od přijetí těchto opatření. Komise do čtyř měsíců od obdržení takové žádosti rozhodne postupem podle čl. 62 odst. 2, zda lze dotyčné opatření dále uplatňovat.

(*) Úř. věst.: Vložte prosím den vstupu této směrnice v platnost.

Článek 62

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Nevydá-li výbor stanovisko, Komise návrh prováděcího aktu nepřijme.

Článek 63

Zpráva

Nejpozději do 31. prosince 2012 předloží Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o provádění kapitoly II.

Tato zpráva rovněž zhodnotí rozvoj trhu, včetně stavu příprav na další otevření trhu železniční dopravy. Komise ve zprávě rovněž provede analýzu různých modelů organizace tohoto trhu a dopadu této směrnice na smlouvy na veřejné služby a jejich financování. Přitom Komise vezme v úvahu provádění nařízení (ES) č. 1370/2007 a strukturální rozdíly mezi členskými státy (hustota sítě, počet cestujících, průměrná délka cesty). Ve své zprávě Komise případně navrhne doplňující legislativní opatření k usnadnění otevření trhu a vyhodnotí jejich dopad.

Článek 64

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí, mimo jiné pokud jde o shodu dosaženou ze strany podniků, provozovatelů, žadatelů, orgánů a jiných dotčených subjektů, do … (*). Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Musí rovněž obsahovat prohlášení, že odkazy ve stávajících právních a správních předpisech na směrnice zrušené touto směrnicí se považují za odkazy na tuto směrnici. Způsob odkazu a znění prohlášení si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 55 odst. 1 se použije od … (**).

Povinnost provést a uplatňovat kapitoly II a IV této směrnice se nevztahuje na Kypr a Maltu po dobu, po kterou na jejich území neexistuje žádný železniční systém.

Článek 65

Zrušení

Směrnice 91/440/EHS, 95/18/ES a 2001/14/ES ve znění směrnic uvedených v příloze IX části A se zrušují s účinkem ode dne … (***), aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v části B přílohy IX ve vnitrostátním právu.

Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze X.

Článek 66

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 67

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V… dne…

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda nebo předsedkyně*
…	…

(*) 36 měsíců od vstupu této směrnice v platnost.

(**) 60 měsíců od vstupu této směrnice v platnost.

(***) Úř. věst.: vložte prosím den vstupu této směrnice v platnost.

PŘÍLOHA I

SEZNAM POLOŽEK ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY

Železniční infrastruktura zahrnuje níže uvedené položky, pokud jsou součástí stálé železniční cesty, včetně pomocných kolejí, avšak s výjimkou tratí uvnitř železničních dílen, dep nebo vozoven a soukromých železničních přípojek nebo vleček:

— pozemky;

— železniční těleso a pláň, zejména náspy, zářezy, drenáže a odvodňovací příkopy, propustky malé těsnosti, zárubní zdi a osázení jako ochrana svahu; nástupiště pro cestující a rampy pro nakládku zboží (též na osobních nádražích a nákladních terminálech); stezky a chodníky; uzavírací zdi, živé ploty, oplocení; protipožární pásma; zařízení na vytápění výhybek; křižovatky atd.; sněhové zábrany;

— inženýrské stavby: mosty, nadjezdy a ostatní nadúrovňová křížení tratě; tunely, kryté zářezy a ostatní podúrovňová křížení tratě; podpůrné zdi a ochranné stavby proti lavinám, padajícím kamenům atd.;

— úrovňová křížení tratě, včetně zařízení pro zajištění bezpečnosti silničního provozu;

— železniční svršek, zejména: kolejnice, žlábkové kolejnice a přídržné kolejnice; příčné a podélné pražce; drobný svrškový materiál ke spojování kolejí; zátěž, včetně štěrku a písku; výhybky a křižovatky; točny a posuvny (s výjimkou těch, které jsou výhradně určeny výhradně pro lokomotivy);

— přístupové komunikace pro cestující a zboží, včetně silnic;

— zabezpečovací, signalizační a telekomunikační zařízení na otevřené trati, ve stanicích a seřaďovacích nádražích, včetně zařízení pro výrobu, přeměnu a rozvod elektrického proudu pro signalizaci a telekomunikaci; budovy patřící k uvedenému zařízení; kolejové brzdy;

— osvětlovací zařízení pro provozní a bezpečnostní účely,

— zařízení pro přeměnu a přívod proudu pro elektrickou trakci: měnírny, napájecí kabely mezi měnírnami a trolejemi, elektrické vedení se stožáry, třetí kolejnice s podpěrami;

— služební objekty správy infrastruktury, včetně poměrné části zařízení pro výběr poplatků za dopravu.

PŘÍLOHA II

SLUŽBY PRO ŽELEZNIČNÍ PODNIKY

(uvedené v článku 13)

1. Minimální přístupový balík obsahuje:

   a) zpracování žádostí o kapacitu železniční infrastruktury;

   b) právo na využití přidělené kapacity;

   c) použití železniční infrastruktury, včetně výhybek a železničních křižovatek;

   d) provoz vlaku včetně signalizace, řízení, dispečinku a hlášení a poskytování informací o pohybu vlaku;

   e) použití zařízení pro dodávku trakčního proudu, je-li k dispozici;

   f) veškeré další informace potřebné k zavedení nebo k provozování dopravní služby, pro niž byla poskytnuta kapacita.

2. Je poskytnut přístup, včetně přístupu po trati, k následujícím zařízením služeb, pokud existují, a ke službám poskytovaným v těchto zařízeních:

   a) osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení, včetně zařízení pro zobrazení cestovních informací a prostoru pro služby prodeje přepravních dokladů;

   b) nákladní terminály;

   c) seřaďovací nádraží a zařízení pro sestavování vlaků, včetně zařízení pro seřaďování;

   d) odstavné koleje;

   e) zařízení pro údržbu, s výjimkou služeb těžké údržby poskytovaných v zařízeních údržby určených výlučně specifickému druhu vozového parku, a ostatní technická zařízení, včetně zařízení pro čištění a mytí;

   f) zařízení přímořských i vnitrozemských přístavů související s činnostmi železniční dopravy;

   g) pomocná zařízení;

   h) čerpací stanice a dodávky paliva v těchto stanicích, jehož zpoplatnění se na fakturách vykáže odděleně.

3. Doplňkové služby mohou zahrnovat:

   a) trakční proud, přičemž poplatky za něj jsou na fakturách uvedeny odděleně od poplatků za používání zařízení pro dodávku trakčního proudu;

   b) předtápění osobních vlaků;

   c) nadstandardní smlouvy týkající se

      — řízení dopravy nebezpečných nákladů,

      — pomoci při provozu mimořádných vlaků.

4. Pomocné služby mohou zahrnovat:

   a) přístup k telekomunikačním sítím;

   b) poskytování doplňujících informací;

   c) technickou kontrolu vozového parku;

   d) služby prodeje přepravních dokladů ve stanicích osobní přepravy;

   e) služby těžké údržby poskytované v zařízeních údržby výlučně určených pro specifický druh vozového parku.

PŘÍLOHA III

FINANČNÍ ZPŮSOBILOST

(uvedená v článku 20)

Informace, které podniky žádající o licenci předkládají v souladu s článkem 20, zahrnují následující aspekty:

a) dostupné finanční prostředky, včetně prostředků uložených v bankách, přislíbených kontokorentních úvěrů a půjček;

b) finanční prostředky a aktiva použitelné jako záruky;

c) provozní kapitál;

d) příslušné náklady, včetně výdajů na nákup vozidel, pozemků, budov, zařízení a vozového parku;

e) zatížení podnikových aktiv;

f) daně a příspěvky na sociální zabezpečení.

PŘÍLOHA IV

OBSAH ZPRÁVY O SÍTI

(uvedený v článku 27)

Zpráva o síti podle článku 27 obsahuje tyto informace:

1. Oddíl stanovící povahu infrastruktury, která je k dispozici železničním podnikům, a podmínky přístupu k ní. Informace v tomto oddíle jsou každoročně uváděny v soulad s registry železniční infrastruktury, které se mají zveřejnit v souladu s článkem 35 směrnice 2008/57/ES, nebo na takové registry odkazují.

2. Oddíl o zásadách zpoplatnění a o tarifech. Tento oddíl obsahuje odpovídající údaje o systému zpoplatnění, dostatečné informace o poplatcích, jakož i další příslušné informace o přístupu týkající se služeb uvedených v příloze II, které poskytuje pouze jediný dodavatel. Upřesňuje metodiku, pravidla a případně tabulky k provedení článků 31 až 36, pokud jde o náklady i poplatky. Obsahuje informace o změnách poplatků, o kterých již bylo rozhodnuto, nebo které se předpokládají v příštích pěti letech, jsou-li takové informace k dispozici.

3. Oddíl o zásadách a kritériích pro přidělování kapacity. Tento oddíl stanoví všeobecné kapacitní vlastnosti infrastruktury, která je k dispozici železničním podnikům, a veškerá omezení jejího použití, včetně předpokládaných požadavků na kapacitu z důvodu údržby. Tento oddíl také stanoví postupy a lhůty v procesu přidělování kapacity. Obsahuje specifická kritéria uplatňovaná při tomto procesu, zejména:

   a) postupy, podle kterých mohou žadatelé od provozovatele infrastruktury požadovat kapacitu;

   b) požadavky, které musí žadatel splňovat;

   c) časový rozvrh postupu podávání žádostí a přidělování kapacit a postupy, které je třeba dodržet při žádostech o informace o plánování, jakož i postupy pro stanovení časového rámce plánované i neplánované údržby;

   d) zásady platné pro koordinační proces a systém řešení sporů, který je k dispozici jako součást tohoto procesu;

   e) postupy, které mají být dodrženy, a kritéria, která se mají použít v případě přetížení infrastruktury;

   f) podrobnosti o omezení využití infrastruktury;

   g) podmínky, za nichž se při stanovení priorit v procesu přidělování přihlíží k předchozí úrovni využívání kapacity.

   Podrobně uvádí opatření přijatá k zajištění přiměřeného přístupu k službám nákladní dopravy, mezinárodním službám a žádostem, na něž se vztahuje postup ad hoc. Obsahuje vzor formuláře žádosti o kapacitu. Provozovatel infrastruktury rovněž zveřejní podrobné informace o postupech přidělování mezinárodních tras vlaků.

4. Oddíl s informacemi týkajícími s žádostí o licenci podle článku 25 této směrnice a osvědčení o bezpečnosti vydaných v souladu se směrnicí 2004/49/ES nebo s odkazem na internetové stránky, kde jsou takové informace bezplatně dostupné v elektronické podobě.

5. Oddíl s informacemi o postupech řešení sporů a postupech pro přezkum rozhodnutí vztahujících se na otázky přístupu k železniční infrastruktuře a službám, jakož i systému odměňování výkonu podle článku 35.

6. Oddíl s informacemi o přístupu k zařízením služeb uvedeným v příloze II a jejich zpoplatnění. Provozovatelé zařízení služeb, kteří nejsou ovládáni provozovatelem infrastruktury, poskytnou informace o poplatcích za získání přístupu k zařízení a za poskytování služeb a informace o technických podmínkách přístupu pro účely zařazení do zprávy o síti nebo uvedou odkaz na internetové stránky, kde jsou takové informace bezplatně dostupné v elektronické podobě.

7. Vzorová dohoda pro uzavření rámcových dohod mezi provozovatelem infrastruktury a žadatelem v souladu s článkem 42.

PŘÍLOHA V

ZÁKLADNÍ ZÁSADY A PARAMETRY SMLUVNÍCH UJEDNÁNÍ MEZI PŘÍSLUŠNÝMI ORGÁNY A PROVOZOVATELI INFRASTRUKTURY

(uvedené v článku 30)

Smluvní ujednání konkretizuje ustanovení článku 30 a obsahuje přinejmenším tyto prvky:

1. rozsah působnosti ujednání, pokud jde o infrastrukturu a zařízení služeb, v členění podle přílohy II. Zahrnuje všechny aspekty správy infrastruktury, včetně údržby a obnovy infrastruktury již provozované;

2. podrobnosti o platbách nebo finančních prostředcích pro služby infrastruktury uvedené v příloze II, údržbu a řešení stávajícího skluzu údržby;

3. výkonnostní cíle zaměřené na uživatele v podobě ukazatelů a kritérií kvality zahrnujících prvky jako:

   a) výkon vlaku, pokud jde například o traťovou rychlost a spolehlivost a spokojenost zákazníků,

   b) kapacita sítě,

   c) správa aktiv,

   d) objem činnosti,

   e) úroveň bezpečnosti a

   f) ochrana životního prostředí;

4. rozsah případného skluzu údržby a aktiva, která budou vyřazena z používání, a tudíž vyvolají rozdílné finanční toky;

5. pobídky podle čl. 30 odst. 1, s výjimkou pobídek prováděných prostřednictvím regulačních opatření podle čl. 30 odst. 3;

6. minimální povinnosti provozovatele infrastruktury podávat zprávy, pokud jde o obsah a četnost podávání zpráv, včetně informací, které se mají zveřejňovat každoročně;

7. dohodnutá doba platnosti ujednání, která je podle potřeby synchronizována s dobou platností obchodního plánu, koncese nebo licence provozovatele infrastruktury a musí být v souladu s rámcovými podmínkami a pravidly zpoplatnění stanovenými státem;

8. pravidla pro řešení vážnějších narušení provozu a nouzových situací, včetně havarijních plánů a předčasného ukončení smluvního ujednání, a informování uživatelů;

9. nápravná opatření, která budou přijata, pokud některá ze stran poruší své smluvní povinnosti, nebo za výjimečných okolností, jež ovlivní dostupnost veřejného financování; to zahrnuje podmínky a postupy pro opětovné sjednání a předčasné ukončení.

PŘÍLOHA VI

POŽADAVKY NA NÁKLADY A POPLATKY SOUVISEJÍCÍ S ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUROU

(uvedené v čl. 32 odst. 1 a v článku 35)

1. Páry, které provozovatelé infrastruktury zváží při stanovení seznamu segmentů trhu s ohledem na zavedení přirážek v systému zpoplatnění podle čl. 32 odst. 1, zahrnují alespoň tyto páry:

   a) osobní v. nákladní doprava;

   b) vlaky přepravující nebezpečný náklad v. jiné nákladní vlaky;

   c) vnitrostátní v. mezinárodní doprava;

   d) kombinovaná doprava v. přímé vlakové spojení;

   e) městská nebo regionální v. meziměstská osobní doprava;

   f) ucelené vlaky v. nákladní vlaky sestavené z jednotlivých vozů;

   g) pravidelná v. příležitostná železniční doprava.

2. Systém odměňování výkonu podle článku 35 je založen na těchto základních zásadách:

   a) Aby bylo dosaženo dohodnuté úrovně výkonu a nebyla ohrožena hospodářská životaschopnost služby, dohodne provozovatel infrastruktury s žadateli hlavní parametry systému odměňování výkonu, zejména hodnotu zpoždění a prahové hodnoty, při jejichž dosažení vznikne na základě systému odměňování výkonu povinnost platby, a to jak pro jednotlivé jízdy, tak pro všechny jízdy vlaků železničního podniku v daném časovém období;

   b) Provozovatel infrastruktury sdělí železničním podnikům jízdní řád sítě, na jehož základě budou vypočítávána zpoždění, nejméně pět dní před jízdou vlaku. V případě vyšší moci nebo pozdějších změn jízdního řádu sítě může provozovatel infrastruktury použít kratší lhůtu;

   c) Veškerá zpoždění lze zařadit do jedné z následujících tříd a podtříd zpoždění:

      1. Řízení provozu/plánování, za které odpovídá provozovatel infrastruktury

      1.1. Sestavení jízdního řádu

      1.2. Sestavování vlaku

      1.3. Chyby v provozním postupu

      1.4. Chybné uplatnění pravidel přednosti

      1.5. Zaměstnanci

      1.6. Jiné příčiny

      2. Zařízení infrastruktury, za která odpovídá provozovatel infrastruktury

      2.1. Návěstní zařízení

      2.2. Návěstní zařízení na úrovňových kříženích tratí

      2.3. Telekomunikační zařízení

      2.4. Napájecí zařízení

      2.5. Kolej

2.6. Stavby

2.7. Zaměstnanci

2.8. Jiné příčiny

3. Stavební příčiny, za které odpovídá provozovatel infrastruktury

3.1. Plánované stavební práce

3.2. Nesrovnalosti při provádění stavebních prací

3.3. Omezení rychlosti z důvodu vadné koleje

3.4. Jiné příčiny

4. Příčiny, za které odpovídá jiný provozovatel infrastruktury

4.1. Způsobené předchozím provozovatelem infrastruktury

4.2. Způsobené následujícím provozovatelem infrastruktury

5. Obchodní příčiny, za které odpovídá železniční podnik

5.1. Překročení doby zastavení

5.2. Žádost železničního podniku

5.3. Nakládkové operace

5.4. Nesrovnalosti při nakládce

5.5. Obchodní příprava vlaku

5.6. Zaměstnanci

5.7. Jiné příčiny

6. Vozový park, za který odpovídá železniční podnik

6.1. Plánování oběhu / změna plánu oběhu

6.2. Sestavení vlaku železničním podnikem

6.3. Problémy týkající se osobních vozů (osobní doprava)

6.4. Problémy týkající se vagónů (nákladní doprava)

6.5. Problémy týkající se vozů, lokomotiv a motorových vozů

6.6. Zaměstnanci

6.7. Jiné příčiny

7. Příčiny, za které odpovídají jiné železniční podniky

7.1. Způsobené následujícím železničním podnikem

7.2. Způsobené předchozím železničním podnikem

8. Vnější příčiny, za které neodpovídá ani provozovatel infrastruktury ani železniční podnik

8.1. Stávka

8.2. Administrativní záležitosti

8.3. Vnější vlivy

8.4. Dopady počasí a přírodní vlivy

8.5. Zpoždění z vnějších důvodů na následující síti

8.6. Jiné příčiny

9. Druhotné příčiny, za které neodpovídá ani provozovatel infrastruktury ani železniční podnik

9.1. Nebezpečné události a nehody a nebezpečí

9.2. Obsazení koleje zapříčiněné zpožděním téhož vlaku

9.3. Obsazení koleje zapříčiněné zpožděním jiného vlaku

9.4. Obrat v konečné stanici

9.5. Vlakový přípoj

9.6. Je zapotřebí dalšího šetření;

d) Kdykoli je to možné, je za zpoždění odpovědná jediná organizace, přičemž se přihlíží jak k odpovědnosti za narušení, tak ke schopnosti obnovit běžné provozní podmínky;

e) Při výpočtu plateb se bere v úvahu průměrné zpoždění železniční dopravy, pro kterou platí podobné požadavky na včasnost;

f) Provozovatel infrastruktury co nejdříve sdělí železničním podnikům výpočet plateb splatných v rámci systému odměňování výkonu. Tento výpočet zahrnuje všechny zpožděné jízdy vlaků za období nejvýše jednoho měsíce;

g) Aniž jsou dotčeny stávající postupy pro přezkum rozhodnutí a ustanovení článku 56, je v případě sporů ohledně systému odměňování výkonu k dispozici systém řešení sporů umožňující okamžité vyřešení těchto sporů. Tento systém řešení sporů je ve vztahu ke zúčastněným stranám nestranný. Dojde-li k použití tohoto systému, musí být rozhodnutí přijato ve lhůtě deseti pracovních dnů;

h) Jednou ročně zveřejní provozovatel infrastruktury průměrnou roční úroveň výkonu dosaženou železničními podniky na základě hlavních parametrů dohodnutých v rámci systému odměňování výkonu.

PŘÍLOHA VII

ČASOVÝ ROZVRH PROCESU PŘIDĚLOVÁNÍ

(uvedený v článku 43)

1. Jízdní řád sítě se sestavuje jednou za kalendářní rok.

2. Změna jízdního řádu sítě se uskutečňuje o půlnoci druhou sobotu v prosinci. Je-li změna nebo úprava provedena po skončení zimy, zejména s ohledem na případné změny v jízdních řádech regionální osobní dopravy, uskuteční se tato změna o půlnoci druhou sobotu v červnu a podle potřeby též v jiných okamžicích mezi těmito daty. Provozovatelé infrastruktury se mohou dohodnout na jiných datech, a v tom případě, pokud by to mohlo ovlivnit mezinárodní dopravu, informují Komisi.

3. Lhůta pro přijetí žádostí o přidělení kapacity, která má být začleněna do jízdního řádu sítě, nesmí uplynout dříve než 12 měsíců před vstupem jízdního řádu sítě v platnost.

4. Nejpozději 11 měsíců před vstupem jízdního řádu sítě v platnost zajistí provozovatelé infrastruktury ve spolupráci s ostatními příslušnými provozovateli infrastruktury, aby byly stanoveny prozatímní mezinárodní trasy vlaků. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby tyto trasy byly pokud možno zachovány i v průběhu následujících postupů.

5. Nejpozději čtyři měsíce po uplynutí lhůty pro podání nabídek žadateli připraví provozovatel infrastruktury návrh jízdního řádu sítě.

PŘÍLOHA VIII

ÚČETNÍ ÚDAJE, KTERÉ SE MAJÍ NA ŽÁDOST PŘEDKLÁDAT REGULAČNÍMU SUBJEKTU

(uvedené v čl. 56 odst. 10)

1. Oddělení účtů

   a) oddělené výkazy zisků a ztrát a rozvahy za činnosti v oblasti nákladní dopravy, osobní dopravy a správy infrastruktury;

   b) transparentním a podrobným způsobem poskytnuté podrobné informace o jednotlivých zdrojích a využití veřejných prostředků a jiných forem kompenzace, včetně podrobného přehledu peněžních toků podniků, aby se určilo, jak byly tyto veřejné prostředky a jiné formy kompenzace využity;

   c) kategorie nákladů a zisku v souladu s požadavky regulačního subjektu, umožňující určit, zda došlo ke křížovým dotacím mezi těmito různými činnostmi;

   d) metodika použitá k rozdělení nákladů mezi různé činnosti;

   e) pokud je regulovaný podnik částí skupiny, úplné podrobnosti o platbách mezi společnostmi.

2. Sledování poplatků za přístup k infrastruktuře

   a) různé kategorie nákladů, zejména dostatečné informace o mezních/přímých nákladech u různých služeb nebo skupin služeb, aby bylo možné sledovat poplatky za infrastrukturu;

   b) dostatečné informace, které umožní sledovat jednotlivé poplatky hrazené za služby (nebo skupiny služeb); požaduje-li to regulační subjekt, tyto informace obsahují údaje o objemu jednotlivých služeb, cenách za jednotlivé služby a celkových výnosech z jednotlivých služeb placených interními a externími zákazníky;

   c) náklady a výnosy za jednotlivé služby (nebo skupiny služeb) s použitím příslušné metodiky nákladů, jak požaduje regulační subjekt, s cílem zjistit potenciálně protisoutěžní stanovení cen (křížové dotace, predátorské ceny a stanovení nadměrných cen).

3. Uvedení finančních výsledků

   a) výkaz finančních výsledků;

   b) souhrnný výkaz výdajů;

   c) výkaz výdajů na údržbu;

   d) výkaz provozních výdajů;

   e) výkaz příjmů;

   f) doplňkové poznámky, které výkazy rozvádí a vysvětlují, kde je to vhodné.

PŘÍLOHA IX

Část A

ZRUŠOVANÉ SMĚRNICE A SEZNAM JEJICH NÁSLEDNÝCH ZMĚN

(podle článku 65)

Směrnice Rady 91/440/EHS (Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25)	
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1)	
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164)	
Směrnice Rady 2006/103/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 344)	pouze bod B přílohy
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 44)	pouze článek 1
Směrnice Rady 95/18/ES (Úř. věst. L 143, 27.6.1995, s. 70)	
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26)	
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44)	pouze článek 29
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29)	
Rozhodnutí Komise 2002/844/ES (Úř. věst. L 289, 26.10.2002, s. 30)	
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44)	pouze článek 30
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 44)	pouze článek 2

Část B

SEZNAM LHŮT PRO PROVEDENÍ VE VNITROSTÁTNÍM PRÁVU

(podle článku 65)

Směrnice	Lhůta pro provedení
91/440/EHS	1. ledna 1993
95/18/ES	27. června 1997
2001/12/ES	15. března 2003
2001/13/ES	15. března 2003
2001/14/ES	15. března 2003
2004/49/ES	30. dubna 2006
2004/51/ES	31. prosince 2005
2006/103/ES	1. ledna 2007
2007/58/ES	4. června 2009

PŘÍLOHA X

SROVNÁVACÍ TABULKA

Směrnice 91/440/EHS	Směrnice 95/18/ES	Směrnice 2001/14/ES	Tato směrnice
Čl. 2 odst. 1	Čl. 1 odst. 1	Čl. 1 odst. 1 první pododstavec	Čl. 1 odst. 1
		Čl. 1 odst. 2	Čl. 1 odst. 2
Čl. 2 odst. 2			Čl. 2 odst. 1
	Čl. 1 odst. 2		Čl. 2 odst. 2
		Čl. 1 odst. 3	Čl. 2 odst. 3
			Čl. 2 odst. 4 až 9
Čl. 2 odst. 4			Čl. 2 odst. 10
Článek 3			Čl. 3 body 1 až 8
			Čl. 3 body 9 až 11
	Čl. 2 písm. b) a c)		Čl. 3 body 12 a 13
			Čl. 3 body 14 a 15
		Článek 2	Čl. 3 body 16 až 26
Článek 4			Článek 4
Článek 5			Článek 5
Čl. 6 odst. 1 a 2			Čl. 6 odst. 1 a 2
Čl. 9 odst. 4			Čl. 6 odst. 3
Čl. 6 odst. 1 druhý pododstavec			Čl. 6 odst. 4
Čl. 6 odst. 3 a příloha II			Čl. 7 odst. 1
		Čl. 4 odst. 2 a čl. 14 odst. 2	Čl. 7 odst. 2
Čl. 7 odst. 1, 3 a 4			Čl. 8 odst. 1, 2 a 3
		Čl. 6 odst. 1	Čl. 8 odst. 4
Čl. 9 odst. 1 a 2			Čl. 9 odst. 1 a 2
Čl. 10 odst. 3 a 3a			Čl. 10 odst. 1 a 2
Čl. 10 odst. 3b			Čl. 11 odst. 1, 2 a 3
			Čl. 11 odst. 4
Čl. 10 odst. 3c a 3e			Čl. 11 odst. 5 a 6
Čl. 10 odst. 3f			Čl. 12 odst. 1 až 4
			Čl. 12 odst. 5
		Článek 5	Článek 13
			Článek 14

Směrnice 91/440/EHS	Směrnice 95/18/ES	Směrnice 2001/14/ES	Tato směrnice
Článek 10b			Článek 15
	Článek 3		Článek 16
	Čl. 4 odst. 1 až 4		Čl. 17 odst. 1 až 4
	Článek 5		Článek 18
	Článek 6		Článek 19
	Čl. 7 odst. 1		Čl. 20 odst. 1
	Příloha, část 1,bod 1		Čl. 20 odst. 2
			Čl. 20 odst. 3
	Článek 8		Článek 21
	Článek 9		Článek 22
	Čl. 4 odst. 5		Čl. 23 odst. 1
	Článek 10		Čl. 23 odst. 2 a 3
	Článek 11		Článek 24
	Článek 15		Článek 25
		Čl. 1 odst. 1 druhý pododstavec	Článek 26
		Článek 3	Článek 27
Čl. 10 odst. 5			Článek 28
		Čl. 4 odst. 1, 3, 4, 5 a 6	Článek 29
		Čl. 6 odst. 2 až 5	Článek 30
		Článek 7	Článek 31
		Článek 8	Článek 32
		Článek 9	Článek 33
		Článek 10	Článek 34
		Článek 11	Článek 35
		Článek 12	Článek 36
			Článek 37
		Článek 13	Článek 38
		Čl. 14 odst. 1 a 3	Článek 39
		Článek 15	Článek 40
		Článek 16	Článek 41
		Článek 17	Článek 42
		Článek 18	Článek 43
		Článek 19	Článek 44
		Čl. 20 odst. 1, 2 a 3	Čl. 45 odst. 1, 2, a 3
			Čl. 45 odst. 4

Směrnice 91/440/EHS	Směrnice 95/18/ES	Směrnice 2001/14/ES	Tato směrnice
		Čl. 20 odst. 4	Čl. 45 odst. 5
		Článek 21	Článek 46
		Článek 22	Článek 47
		Článek 23	Článek 48
		Článek 24	Článek 49
		Článek 25	Článek 50
		Článek 26	Článek 51
		Článek 27	Článek 52
		Článek 28	Článek 53
		Článek 29	Článek 54
		Čl. 30 odst. 1	Článek 55
		Čl. 30 odst. 2	Čl. 56 odst. 1
		Článek 31	Článek 57
Článek 12			Článek 58
Článek 14a		Čl. 33 odst. 1, 2 a 3	Článek 59
			Článek 60
		Čl. 34 odst. 2	Článek 61
Článek 11a		Čl. 35 odst. 1, 2 a 3	Článek 62
Čl. 10 odst. 9			Článek 63
		Článek 38	Článek 64
			Článek 65
	Článek 17	Článek 39	Článek 66
Článek 16	Článek 18	Článek 40	Článek 67
			Příloha I
		Příloha II	Příloha II
	Příloha		Příloha III
		Příloha I	Příloha IV
			Příloha V
			Příloha VI
		Příloha III	Příloha VII
			Příloha VIII

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

Dne 21. září 2010 Komise předložila Radě návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepracované znění) ([1]).

Dne 16. listopadu 2011 Evropský parlament hlasoval v prvním čtení o svém stanovisku ([2]).

Dne 12. prosince 2011 Rada dosáhla ve věci návrhu směrnice politické dohody. Po provedení právní a jazykové revize Rada přijala postoj v prvním čtení dne 8. března 2012, v souladu s řádným legislativním postupem stanoveným v článku 294 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Při své práci Rada vzala v úvahu stanovisko Hospodářského a sociálního výboru a stanovisko Výboru regionů.

II. ANALÝZA POSTOJE V PRVNÍM ČTENÍ

1. Obecné

Cílem návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepracované znění) je přepracovat první železniční balíček tak, aby došlo ke zjednodušení a modernizaci regulačního prostředí železničního sektoru v Evropě a aby bylo zároveň dosaženo pokroku směrem ke strategii Evropa 2020. Cílem iniciativy směřující k přepracování znění je poskytnout právní zjednodušení prostřednictvím konsolidace a vyjasnění právních předpisů týkajících se přístupu k železničnímu trhu. Dalším záměrem je aktualizovat právní předpisy odstraněním zastaralých ustanovení a zavedením ustanovení nových, která lépe odpovídají fungování současného železničního trhu.

Přepracovaný návrh předložený Komisí se týká hlavně:

— financování a zpoplatnění železničních infrastruktur;

— podmínek přístupu na železniční trh a hospodářské soutěže na tomto trhu;

— regulačního dohledu na železniční trh.

Rada sice souhlasí s Komisí, pokud jde o cíl návrhu, přístup Rady však zahrnuje některé úpravy původního návrhu. Řada navrhovaných ustanovení není přijatelná, protože jejich dopad je považován za příliš dalekosáhlý, zejména pokud jde o podmínky přístupu podniků v odvětví železnic k zařízením služeb, o zásady zpoplatnění používání železniční infrastruktury a dopravních zařízení, jakož i o funkce regulačního orgánu. Další ustanovení jsou přeformulována s cílem učinit stávající tři směrnice jednoduššími a jasnějšími.

Na základě tohoto přístupu se postojem Rady v prvním čtení původní návrh Komise do určité míry mění; návrh se přepracovává a některá ustanovení se vypouštějí. Z toho vyplývá, že změny zavedené ve stanovisku Evropského parlamentu v prvním čtení, které se vztahují k těmto vypuštěným ustanovením, nemohou být Radou přijaty.

([1]) Dokument 13789/10.
([2]) TA/2011/503/P7

2. **Klíčové politické otázky**

i) Podmínky přístupu železničních podniků k zařízením služeb a ke službám poskytovaným těmito zařízeními (článek 13 a příloha III)

S cílem poskytnout novým železničním podnikům řádný přístup na trh, a tím zvýšit hospodářskou soutěž v železničním odvětví Komise navrhuje zavedení požadavku na nezávislost, konkrétně právní, organizační a rozhodovací nezávislost pro správu zařízení služeb a pro poskytování železniční dopravy, aby se vyloučily střety zájmů mezi poskytovateli služeb souvisejících s železniční dopravou nebo vlastníky zařízení služeb na jedné straně a zavedenými železničními podniky na straně druhé.

Rada má za to, že návrh Komise je třeba v tomto smyslu pozměnit, a to nahrazením odkazu na „právní nezávislost" požadavkem na nezávislost „pokud jde o organizační aspekty a o otázku rozhodování". Konkrétněji Rada zavádí rozlišení mezi základními dopravními zařízeními, u nichž je třeba zaručit zvýšenou úroveň hospodářské soutěže, na jedné straně a zbývajícími dopravními zařízeními na straně druhé. V případě zbývajících dopravních zařízení Rada stanoví pouze oddělení účtů; pro zařízení poskytující základní služby, jejichž dostupnost je třeba zlepšit, Rada zavádí požadavek nezávislosti, pokud jde o organizaci a rozhodování.

Rada navíc doplňuje, že taková nezávislost nebude mít za následek požadavek na zřízení samostatného subjektu nebo podniku pro zařízení služeb a je možno jí dosáhnout pomocí organizace s oddělenými složkami v rámci jednoho podniku.

Kromě toho Komise ve svém původním znění navrhuje zavedení ustanovení „používej nebo pronajmi", pokud jde o správu železničních zařízení služeb. Když není dopravní zařízení po určitou dobu využíváno, musí jej jeho vlastník učinit dostupným (formou nájmu nebo pronájmu) jiné straně, která o ně vyjádří zájem. Navrhované opatření zvyšuje dostupnost zařízení na trhu tím, že předchází problému umělého naplnění kapacity.

Rada s navrhovaným přístupem souhlasí, ale navrhuje stanovit tříletou lhůtu, namísto lhůty dvouleté obsažené v původním návrhu Komise. Rada má kromě toho za to, že železniční podnik bude muset provozovatele informovat o zájmu využívat zařízení, který bude založen na prokázaných potřebách. Navíc bude mít provozovatel právo zamezit nájmu a pronájmu takového zařízení, pokud prokáže, že probíhá proces přeměny.

Evropský parlament navrhuje rozšířit kritéria pro požadavky na oddělení uvedené v čl. 13 odst. 2, zatímco pro Radu není přijatelné, aby byla další zařízení služeb vystavena požadavkům na oddělení.

V této souvislosti nebyla přijata změna 62 zavedená Parlamentem.

ii) Zásady zpoplatnění a výjimky ze zásad zpoplatnění (články 31 a 32 a příloha VIII)

Přímé náklady

Ve svém původním návrhu Komise uvádí, že poplatky za „minimální přístupový balík" za služby uvedené v příloze III, bodě 1 se stanoví ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy podle přílohy VIII bodu 1. Posledně zmíněný bod obsahuje seznam prvků, které se do výpočtu přímých nákladů minimálního přístupového balíku nezahrnují. Komise navrhuje, aby byla stanovena možnost tento seznam měnit prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci.

Rada podporuje zásadu, že výše poplatků za minimální přístupový balík a za přístup k infrastruktuře propojující zařízení služeb se stanoví na úroveň nákladů přímo vynaložených na provoz železničních služeb, ale má za to, že je třeba vypustit bod 1 přílohy VII a že metodika pro výpočet nákladů přímo

vynaložených na provoz železničních služeb by měla být přijata prostřednictvím prováděcích předpisů, aby bylo zajištěno harmonizované provádění tohoto článku. Rada navíc zavádí možnost, aby provozovatel infrastruktury rozhodl o postupné úpravě metodiky pro výpočet přímých nákladů v průběhu pětiletého období po uplynutí lhůty pro provedení směrnice. Účelem tohoto ustanovení je poskytnout členským státům čas k postupnému zvyšování financování infrastruktury určeného k dosažení souladu s touto společnou metodikou.

Zpoplatnění hluku

Komise navrhuje, aby v případě, že je právními předpisy Unie povoleno zpoplatňování nákladů působení hluku pro silniční nákladní dopravu, byly upraveny poplatky za infrastrukturu za účelem zohlednění nákladů za působení hluku způsobeného provozem na železnici. Navrhované rozlišení poplatků za přístup k trati na základě emisí hluku má za účel vytvoření jasného podnětu k modernizaci vozového parku.

Rada má za to, že přístup Komise, pokud jde o zpoplatnění nákladů na působení hluku, by měl zůstat pro členské státy volitelným systémem, aby se tak předešlo negativním finančním dopadům pro provozovatele infrastruktury. Dále se zavádí možnost, aby Komise přijala prováděcí opatření, v nichž stanoví pravidla, které je třeba dodržovat při zpoplatnění působení hluku, a zajistila tak, že v rozlišení poplatků je ve vhodných případech zohledněna citlivost dotčené oblasti, zejména pokud jde o počet dotčených obyvatel a složení vlaků s dopadem na úroveň emisí hluku.

Evropský vlakový zabezpečovací systém

Návrh předložený Komisí stanoví, že vlakům vybaveným evropským vlakovým zabezpečovacím systémem jsou dočasně sníženy poplatky za infrastrukturu. Rada podporuje volitelný přístup a je proti veškerým povinným opatřením v tomto ohledu.

Na obecné úrovni Evropský parlament souhlasí s přístupem Komise, pokud jde o základní pravidla zpoplatnění infrastruktury. Dokonce navrhuje posílit návrh Komise ohledně podmínek pro zpoplatnění hluku, zejména aby bylo povinné bez ohledu na opatření v odvětví silničního provozu. Parlament rovněž trvá na tom, aby snížení poplatků pro vlaky vybavené evropských vlakovým zabezpečovacím systémem bylo povinné. Parlament dále navrhuje omezit možnost zpoplatnění jiných nákladů týkajících se životního prostředí pouze na případy, kdy je takovéto zpoplatnění stanoveno právními předpisy Unie pro silniční nákladní dopravu, a trvá na tom, aby potenciální příjmy byly věnovány dopravním systémům.

V této souvislosti Rada nemohla vzít v úvahu změny 78, 79, 80 a 132.

iii) Financování provozovatele infrastruktury a náklady na infrastrukturu a účetnictví (články 8 a 30 a příloha VII)

Ve svém původním návrhu Komise stanoví, že provozovatelům infrastruktury se poskytují pobídky ke snižování nákladů na zajištění infrastruktury a výše poplatků za přístup. Navrhuje se, aby se tyto pobídky mohly uplatnit pouze na základě smluvního ujednání mezi příslušným vnitrostátním orgánem a provozovatelem infrastruktury o nákladech na infrastrukturu a poplatcích za přístup. Návrh Komise rovněž stanoví, že smluvní ujednání mezi vnitrostátními orgány a provozovateli infrastruktury se uzavírají na dobu nejméně pěti let. Celkovým cílem Komise v této otázce je podnítit zavádění dlouhodobých strategií rozvoje železnic.

Rada v zásadě souhlasí s přístupem Komise k této otázce, ale přeje si zachovat možnost použít k provádění výše uvedených podnětů regulativní opatření, jako alternativy výše uvedených smluvních ujednání, jakož i zkrátit minimální dobu trvání smluvních ujednání na tři roky. Rada kromě toho navrhuje objasnit, že určení výše veřejných finančních prostředků, které budou věnovány na financování infrastruktury, je odpovědností členských států.

Rada sdílí cíl Komise stanovit pro provozovatele železniční infrastruktury rozvojovou strategii, pokud zveřejnění této strategie zůstane orientační. Rada navíc není pro zavedení pevné lhůty pro ručení za vyrovnané rozpočty provozovatelů infrastruktury a místo toho si přeje odkaz na přiměřenou dobu, která nepřesáhne dobu smluvního ujednání podle čl. 30 odst. 2.

Evropský parlament navrhuje prodloužit dobu vyhrazenou pro vnitrostátní strategie rozvoje infrastruktury, rozšířit konzultaci zúčastněných stran ohledně strategií rozvoje, posílit povinnost členských států poskytovat financování z veřejných prostředků a zkrátit lhůtu pro ručení za vyrovnané rozpočty provozovatelů infrastruktury navrženou Komisí v původním znění. V této souvislosti nebyly přijaty změny 55 a 78 zavedené Evropským parlamentem.

iv) Oddělení provozovatelů infrastruktury od železničních podniků (článek 6 a 7)

Rada sdílí přístup Komise nezabývat se v rámci přepracovaného návrhu o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru oddělením provozovatelů infrastruktury od železničních podniků.

Evropský parlament však navrhuje zavést konkrétní požadavky týkající se služeb IT a personální politiky. Evropský parlament dále mění dosavadní požadavky týkající se oddělení účtů provozovatelů infrastruktury od účtů železničních podniků. Parlament navíc vyzývá Komisi, aby do konce roku 2012 předložila nový legislativní návrh ohledně této otázky, s cílem zajistit úplné oddělení provozování infrastruktury od poskytování dopravních služeb; Parlament trvá na tom, aby nový návrh rovněž stanovil otevření trhu vnitrostátní osobní železniční dopravy.

Rada proto nemohla zohlednit změny 51, 52, 53 a 54.

v) Funkce regulačního subjektu (články 55 až 57)

Návrh Komise obsahuje několik nových ustanovení, jejichž cílem je zajistit, aby regulační subjekty byly schopny účinně konat své povinnosti na základě posílené nezávislosti, rozšířených kompetencí a dalších zdrojů, jimiž disponují.

Navrhuje se proto modernizovat ustanovení o nezávislosti regulačních subjektů tím, že se jasně stanoví, že musí být nezávislé na jakémkoli jiném veřejném nebo soukromém orgánu. Cílem navrhovaného opatření je snížit možnosti vzniku střetu zájmů, a posílit tak kapacitu regulačních subjektů v oblasti dohledu.

Návrh Komise dále obsahuje rozšíření pravomocí regulačních subjektů na tyto funkce: 1) rozhodnutí spojená s přístupem ke službám souvisejícím s železniční dopravou, které jsou zásadní pro umožnění vstupu na trh a zajištění rovné hospodářské soutěže, a s jejich zpoplatňováním; 2) předcházení tomu, aby státní prostředky určené na neziskové činnosti byly přesměrovány na financování obchodních činností; rovněž se navrhuje, aby regulační subjekty měly pravomoc provádět audity či iniciovat externí audity u železničních podniků a provozovatelů infrastruktury za účelem ověření souladu s ustanoveními o oddělení účetnictví stanovenými v článku 6. Komise ve své iniciativě směřující k přepracování znění navíc navrhuje, aby provozovatelé infrastruktury poskytovali údaje z nákladového účetnictví v souhrnné a standardizované podobě „regulačních účtů“, což umožní regulačním subjektům účinněji fungovat.

Ačkoli Rada se obecně řídí přístupem Komise, pokud se jedná o posílení regulačních subjektů, považuje za nutné přezkoumat navrhovaná ustanovení týkající se požadavků na nezávislost zaměstnanců regulátora. Rada navíc činí případný zásah regulátora do finančních otázek volitelným a odmítá zveřejňování regulačních účtů.

Rada rovněž rozhodla, že udělí regulačnímu subjektu pravomoc monitorovat konkurenční situaci na trzích železniční dopravy a přijímat přiměřená opatření k nápravě nežádoucího vývoje na těchto trzích, aniž jsou dotčeny pravomoci vnitrostátních orgánů v oblasti hospodářské soutěže zajišťovat hospodářskou soutěž. Rada rovněž souhlasí se zásadou zřízení koordinovaného rámce pro spolupráci mezi vnitrostátními regulačními subjekty.

Evropský parlament hodlá udělit vnitrostátní regulačním subjektům rozsáhlé pravomoci, pokud jde o dozor nad prováděním směrnice, a navrhuje dále posílit nezávislost vnitrostátních regulátorů a prostředky, jimiž disponují, a zároveň omezit jejich dosavadní pravomoci na nápravu nežádoucího vývoje na trhu. Evropský parlament navíc podporuje formalizaci spolupráce mezi vnitrostátními regulátory vytvořením sítě a žádá Komisi o předložení legislativního návrhu o vytvoření evropského regulačního subjektu.

V této souvislosti Rada nepřijala změny 48, 96, 97, 98, 99 a 100.

vi) Akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty

V původním návrhu Komise jsou akty v přenesené pravomoci navrženy jakožto nástroj pro pozměňování různých příloh a jejich oddílů.

Rada má však za to, že je třeba zredukovat přílohy a oddíly, pro něž by měla být Komise oprávněna přijímat akty v přenesené pravomoci, a omezit je na některé změny příloh V, VIII bod 4c, IX a X. Rada tudíž vylučuje možnost, aby Komise přijímala změny přílohy I (položky železniční infrastruktury), II (hlavní funkce provozovatele infrastruktury), III (služby pro železniční podniky), VI (zpráva o síti), VII (smluvní ujednání), část přílohy VIII (poplatky) prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci, neboť tyto přílohy obsahují podstatné prvky.

Rada navíc zavádí prováděcí opatření pro přijímání jednotných podmínek pro uplatňování některých prvků v přílohách a oddílech, jako je článek 13 o podmínkách přístupu k službám souvisejícím s železniční dopravou, čl. 31 odst. 3 pro stanovení metody pro výpočet přímých nákladů, čl. 31 odst. 5 pro stanovení společné metody pro zpoplatnění hluku, článek 32 pro stanovení společné metody pro modulaci evropského vlakového zabezpečovacího systému.

V obecné rovině Evropský parlament navrhuje dále omezit pravomoci Komise přijímat akty v přenesené pravomoci nebo tyto pravomoci Komisi odejmout; Parlament dále odmítá používání prováděcích aktů pro přijímání jednotných podmínek používání některých prvků v přílohách a oddílech.

V této souvislosti nebyly Radou přijaty změny 62, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 78, 80, 81–82, a 87.

3. **Jiné politické otázky**

V obecné rovině Rada odmítá změny zavedené Evropským parlamentem, které se odchylují od ustanovení interinstitucionální dohody o systematičtějším využívání metody přepracování právních aktů (2002/ C 77/01). V bodě 8 této interinstitucionální dohody se uvádí, že „*pokud se v průběhu zákonodárného postupu prokáže, že je nezbytné provést podstatné změny ustanovení přepracovaného aktu, která zůstávají podle návrhu Komise nezměněna, provedou se tyto změny aktu postupem stanoveným ve Smlouvě na použitelném právním základě.*“

Rada má za to, že změny zavedené Evropským parlamentem, které se týkají ustanovení, které Komise do návrhu přepracovaného znění nezahrnula, nejsou z hlediska zachování důslednosti a jasnosti nezbytné. Rada tudíž nemohla vzít v úvahu změny 16, 17, 27, 29–30, 33, 36, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 57, 59, 67, 73, 85, 88, 89, 90, 94 a 95.

4. **Jiné změny přijaté Evropským parlamentem**

Jiné změny zavedené Evropským parlamentem a nezahrnuté do postoje v prvním čtení se týkají:

— zahrnutí dalších požadavků ohledně informací pro cestující a zakoupení jízdenek (změna 57);

— ustanovení o lhůtách, v nichž mají vnitrostátní regulační subjekty přijímat rozhodnutí (změna 59);

— rozšíření rozsahu sledování trhu na zaměstnanost a pracovní podmínky, jakož i na investice do železniční infrastruktury (změna 65);

— požadavku, podle něhož žádající železniční podnik při podávání žádosti rovněž prokáže, že je držitelem osvědčení o bezpečnosti (změna 73);

— povinnosti zveřejňovat zprávu o síti v angličtině (změna 75);

— omezující lhůty uvalené na správce infrastruktury, pokud jde o informování zúčastněných stran o neplánované údržbě (změna 93);

— lhůty pro provedení o délce 12 měsíců (změna 112);

— posílených ustanovení o službách dostupných cestujícím na nádraží (změna 115);

— zahrnutí odkazu na směrnici 2009/72/ES, pokud jde o dodávku trakčního proudu (změna 115);

— rozšíření informací pro účely sledování trhu železniční dopravy, jak je uvedeno v příloze IV. Bod 1 ohledně shromažďování údajů o mimořádných událostech, nehodách a vážných nehodách (změna 116);

— další požadavky týkající se pokrytí občanskoprávní odpovědnosti (změna 140).

III. **ZÁVĚR**

Při vypracovávání postoje v prvním čtení Rada plně zohlednila návrh Komise a stanovisko Evropského parlamentu v prvním čtení. Pokud jde o změny navržené Evropským parlamentem, Rada poukazuje na to, že určitá část změn je již v zásadě, zčásti nebo zcela obsažena v tomto postoji v prvním čtení.