Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

►**B**

SMĚRNICE RADY

ze dne 29. července 1991

o rozvoji železnic Společenství

(91/440/EHS)

(Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►**M1**	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001	L 75	1	15.3.2001
►**M2**	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004	L 164	164	30.4.2004
►**M3**	Směrnice Rady 2006/103/ES ze dne 20. listopadu 2006	L 363	344	20.12.2006
►**M4**	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007	L 315	44	3.12.2007

Ve znění:

►**A1**	Akt o podmínkách přistoupení České republiky, Estonské republiky, Kyperské republiky, Lotyšské republiky, Litevské republiky, Maďarské republiky, Republiky Malta, Polské republiky, Republiky Slovinsko a Slovenské republiky a o úpravách smluv, na nichž je založena Evropská unie	L 236	33	23.9.2003

▼B

SMĚRNICE RADY

ze dne 29. července 1991

o rozvoji železnic Společenství

(91/440/EHS)

RADA EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství, a zejména na článek 75 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ([1]),

s ohledem na stanovisko Evropského parlamentu ([2]),

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ([3]),

vzhledem k tomu, že větší integrace dopravního trhu Společenství má zásadní význam pro vnitřní trh a že železnice jsou důležitým článkem dopravního trhu Společenství;

vzhledem k tomu, že by se za účelem integrace do konkurenčního trhu měla zlepšit výkonnost železničního systému, s ohledem na jeho zvláštní rysy;

vzhledem k tomu, že má-li být železniční doprava výkonná a konkurenceschopná v porovnání s ostatními druhy dopravy, musí členské státy zajistit, že železniční podniky budou mít status nezávislého provozovatele a budou se tudíž moci chovat tržně a podle požadavků trhu;

vzhledem k tomu, že budoucí rozvoj a hospodárné využití železniční sítě lze usnadnit odlišením poskytování dopravních služeb od provozování železniční infrastruktury; že za takové situace musí oba úseky mít oddělené účetnictví a moci být řízeny odděleně;

vzhledem k tomu, že za účelem podpory hospodářské soutěže v řízení železniční dopravy ve smyslu zlepšení pohodlí a služeb poskytovaných uživatelům je vhodné, aby si členské státy nadále zachovaly obecnou odpovědnost za rozvoj přiměřené železniční infrastruktury;

vzhledem k tomu, že neexistují společná pravidla pro rozdělování nákladů na železniční infrastrukturu a že proto musí členské státy po konzultaci s provozovatelem železniční infrastruktury stanovit pravidla, pokud jde o platby železničních podniků a jejich seskupení za používání železniční infrastruktury; že tyto platby musí být v souladu se zásadou nediskriminace mezi železničními podniky;

vzhledem k tomu, že členské státy by měly zajistit zejména zdravou finanční strukturu stávajících veřejných železničních podniků a provedení potřebné finanční úpravy v souladu s odpovídajícími ustanoveními Smlouvy;

vzhledem k tomu, že pro usnadnění dopravy mezi členskými státy musí mít železniční podniky možnost tvořit seskupení se železničními podniky usazenými v jiných členských státech;

vzhledem k tomu, že těmto mezinárodním seskupením by měla být poskytnuta práva přístupu a tranzitu v členských státech, ve kterých jsou usazeny podniky tvořící seskupení, jakož i práva tranzitu

([1]) Úř. věst. C 34, 14.2.1990, s. 8 a Úř. věst. C 87, 4.4.1991, s. 7.
([2]) Úř. věst. C 19, 28.1.1991, s. 254.
([3]) Úř. věst. C 225, 10.9.1990, s. 27.

▼B

v ostatních členských státech, pokud to dané služby mezinárodní dopravy vyžadují;

vzhledem k tomu, že s ohledem na podporu kombinované dopravy je vhodné, aby železničním podnikům, které provozují mezinárodní kombinovanou přepravu zboží, byl umožněn přístup k železniční infrastruktuře jiných členských států;

vzhledem k tomu, že je potřebné zřídit poradní výbor, který by byl nápomocen Komisi a sledoval uplatňování této směrnice;

vzhledem k tomu, že směrnice Rady 75/327/EHS ze dne 20. května 1975 o zlepšení situace železničních podniků a o harmonizaci předpisů týkajících se finančních vztahů mezi těmito podniky a státy ([1]) by měla být zrušena,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

ODDÍL I

▼M1

Oblast působnosti a definice

_____

▼B

Článek 2

1. Tato směrnice se vztahuje na správu železniční infrastruktury a poskytování služeb železniční dopravy železničními podniky usazenými ve členském státě.

2. Z oblasti působnosti této směrnice jsou vyloučeny železniční podniky, jejichž činnost je omezena výlučně na městskou, příměstskou nebo regionální dopravu.

▼M1

3. Podniky, jejichž činnosti při provozu vlaků jsou omezeny pouze na poskytování služeb kyvadlové dopravy při přepravě silničních vozidel tunelem pod Lamanšským průlivem, jsou vyloučeny z oblasti působnosti této směrnice, vyjma čl. 6 odst. 1, článek 10 a článek 10a.

▼M4

4. Členské státy mohou vyloučit z oblasti působnosti této směrnice jakýkoli tranzitní železniční spoj přes Společenství, který začíná a končí mimo území Společenství.

▼B

Článek 3

Pro účely této směrnice se:

▼M1

— „železničním podnikem“ rozumí každý veřejný nebo soukromý podnik licencovaný v souladu s příslušnými právními předpisy Společenství, jehož hlavní činností je železniční přeprava zboží a cestujících, přičemž tento podnik musí zajišťovat trakci; jsou zde rovněž zahrnuty podniky, které pouze poskytují trakci,

— „provozovatelem infrastruktury“ rozumí každý subjekt nebo podnik pověřený zejména zřízením a udržováním železniční infrastruktury a případně provozováním řídících a bezpečnostních systémů infrastruktury. Funkce provozovatele infrastruktury na železniční síti nebo části železniční sítě je možné přidělit různým subjektům nebo podnikům,

([1]) Úř. věst. L 152, 12.6.1975, s. 3.

▼B

— „železniční infrastrukturou“ rozumí všechny položky uvedené v příloze I části A nařízení Komise (EHS) č. 2598/70 ze dne 18. prosince 1970, kterým se stanoví obsah jednotivých položek účtové osnovy uvedené v příloze I nařízení Rady (EHS) č. 1108/70 ze dne 4. června 1970 ([1]), kromě poslední odrážky, kterou se pouze pro účely této směrnice rozumí: „služební objekty správy infrastruktury“,

▼M4

———————

▼M1

— „mezinárodní přepravou zboží“ rozumí doprava, při které vlak překročí nejméně jednu hranici členského státu; vlak může být spojen nebo rozdělen a různé jeho části mohou mít různý původ a určení s podmínkou, že všechny vagóny překročí nejméně jednu hranici,

▼M4

— „mezinárodní osobní dopravou“ osobní doprava, při níž vlak překračuje alespoň jednu hranici členského státu a při níž je hlavním účelem této dopravy přepravit cestující mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech; vlak je možné připojit nebo rozdělit a jednotlivé části mohou být různého původu a místa určení za předpokladu, že všechny vozy překročí alespoň jednu státní hranici,

▼B

— „městskou a příměstskou dopravou“ rozumí doprava uspokojující dopravní potřeby městského centra nebo aglomerace, jakož i dopravní potřeby mezi nimi a jejich okolím,

▼M4

— „tranzitem“ průjezd územím Společenství, který se uskutečňuje bez nakládky nebo vykládky nákladu a bez nástupu a výstupu cestujících na území Společenství,

▼B

— „regionální dopravou“ rozumí doprava uspokojující dopravní potřeby regionu.

ODDÍL II

▼M1

Nezávislost řízení

Článek 4

1. Členské státy přijmou opatření nezbytná k zajištění nezávislého postavení železničních podniků, pokud jde o vedení, správu, vnitřní řízení a kontrolu správních, hospodářských a účetních záležitostí, v souladu s nímž mají zejména vlastní majetek, rozpočet a účetnictví oddělené od státu.

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

▼B

Článek 5

1. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby umožnily 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.

([1]) Úř. věst. L 278, 23.12.1970, s. 1. Nařízení ve znění nařízení (EHS) č. 2116/78 (Úř. věst. L 246, 8.9.1978, s. 7).

▼B

Železniční podniky jsou řízeny v souladu se zásadami platnými pro obchodní společnosti; to platí také pro závazky veřejné služby uložené státem a pro smlouvy o veřejných dopravních službách uzavřených s příslušnými orgány členského státu.

2. Železniční podniky si stanoví plány činnosti včetně programů investic a financování. Cílem plánování je vyrovnaná finanční struktura podniku a dosahování dalších cílů technického, obchodního a finančního řízení podniku; stanoví také prostředky pro dosažení těchto cílů.

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

▼M4

_____

▼B

— vymezovat svou vnitřní organizaci, aniž je dotčen oddíl III,

— kontrolovat poskytování a prodej služeb a stanovit jejich ceny, aniž je dotčeno nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách ([1]),

— rozhodovat o personálu, investičním majetku a vlastním zásobování,

— rozšiřovat svůj podíl na trhu, vyvíjet nové technologie a služby a zavádět inovační techniky řízení,

— zřizovat nové činnosti v oblastech souvisejících s železniční dopravou.

ODDÍL III

Oddělení správy infrastruktury od poskytování dopravních služeb

▼M1

Článek 6

1. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby se vedly a zveřejňovaly výkazy zisků a ztrát a rozvahy odděleně pro poskytování dopravních služeb železničními podniky na jedné straně a na straně druhé pro správu železniční infrastruktury. Převod veřejných podpor z jedné oblasti do druhé není dovolen.

Tento zákaz se odráží v účetnictví obou oblastí.

2. Členské státy mohou dále stanovit, že se obě tyto oblasti činností vykonávají v organizačně oddělených divizích v rámci stejného podniku nebo že infrastrukturu spravuje zvláštní subjekt.

3. Členské státy přijmou opatření nezbytná k zajištění toho, že funkce, na kterých závisí nestranný a nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře uvedené v příloze II jsou svěřeny subjektům nebo podnikům, které samy neprovozují železniční dopravu. Bez ohledu na organizační struktury musí být tento cíl prokazatelně dosažen.

Členské státy mohou nicméně pověřit železniční podniky nebo jiné subjekty vybíráním poplatků a přenést na ně odpovědnost za správu železniční infrastruktury, včetně investic, údržby a financování.

4. O uplatňování odstavce 3 podává Komise v souladu s článkem 10b zprávu, která má být předložena do 15. března 2006.

([1]) Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (EHS) č. 1893/91 (Úř. věst. L 169, 29.6.1991, s. 1).

▼M1

Článek 7

1. Členské státy přijmou opatření nezbytná pro rozvoj vnitrostátní železniční infrastruktury, podle potřeby s přihlédnutím k obecným požadavkům Společenství.

▼M2

_____

▼M1

3. Členské státy mohou provozovateli infrastruktury za podmínek stanovených v článcích 73, 87 a 88 Smlouvy přidělit také prostředky v přiměřeném poměru k úkolům, velikosti a finanční náročnosti, zejména na úhradu nových investic.

4. V rámci všeobecné státní politiky vypracuje provozovatel dráhy obchodní plán včetně programů týkajících se investic a financování. Plán má být vypracován tak, aby zaručoval optimální a hospodárné využití a rozvoj železniční infrastruktury při vyrovnaném finančním rozpočtu, a má stanovit prostředky pro dosažení těchto cílů.

▼B

Článek 8

Provozovatel infrastruktury vybírá poplatek za použití jím spravované infrastruktury od železničních podniků ►M4 ———— ◄ využívajících tuto infrastrukturu. Po konzultaci s provozovatelem stanoví členské státy pravidla stanovení tohoto poplatku.

Poplatek za používání vypočtený tak, aby nedocházelo k žádné diskriminaci mezi železničními podniky, může zohlednit především ujetou vzdálenost, skladbu vlaku a zvláštní požadavky pokud jde o faktory jako je rychlost, zatížení nápravy a rozsah nebo doba používání infrastruktury.

ODDÍL IV

Zlepšení finanční situace

Článek 9

1. Členské státy vytvoří spolu se stávajícími veřejnými železničními podniky vhodné mechanismy na pomoc snížení zadlužení těchto podniků na úroveň umožňující řídit podnik na dobrém finančním základě a ke zlepšení finanční situace podniku.

2. K tomuto účelu mohou členské státy přijmout potřebná opatření vyžadující vytvoření odděleného amortizačního účtu v účetnictví těchto podniků.

V účetní rozvaze mohou být do úplného splacení účtovány všechny půjčky, které podnik přijal na financování investic nebo na krytí podnikových schodků vzniklých z poskytování železničních služeb nebo ze správy železniční infrastruktury. K dluhům z činnosti dceřiných společností nelze přihlížet.

▼M1

3. Podporu při splácení dluhů podle tohoto článku poskytují členské státy v souladu s články 73, 87 a 88 Smlouvy.

4. V případě železničních podniků jsou výkazy zisků a ztrát a rozvaha nebo roční výkaz aktiv a pasiv vedeny a zveřejňovány pro činnosti spojené s provozováním železniční přepravy zboží. Finanční prostředky za činnosti související se zajišťováním přepravy cestujících jako úhrady za veřejné služby jsou vykazovány samostatně na příslušných účtech a nesmějí se převádět na činnosti související

▼M1

s poskytováním jiných dopravních služeb nebo s jakoukoli jinou činností.

▼B

ODDÍL V

Přístup k železniční infrastruktuře

▼M1

Článek 10

▼M4

_____

▼M1

2. Železniční podniky podle článku 2 získávají pro účely využívání dopravních služeb v mezinárodní kombinované přepravě zboží právo přístupu k infrastruktuře ostatních členských států za srovnatelných podmínek.

▼M2

3. Železničním podnikům ve smyslu článku 2 se za srovnatelných podmínek uděluje přístup k transevropské železniční síti nákladní dopravy vymezené v článku 10a a v příloze I, a nejpozději do 1. ledna 2006 k celé železniční síti za účelem provozování služeb mezinárodní přepravy zboží.

Dále je železničním podnikům ve smyslu článku 2 nejpozději do 1. ledna 2007 udělen za srovnatelných podmínek přístup k infrastruktuře ve všech členských státech za účelem poskytování všech druhů služeb nákladní železniční dopravy.

▼M4

3a. Železničním podnikům, na něž se vztahuje článek 2, se do 1. ledna 2010 udělí právo na přístup k infrastruktuře ve všech členských státech pro účely provozování mezinárodní osobní dopravy. Železniční podniky mají v průběhu mezinárodní osobní dopravy oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na kterékoli stanici umístěné na mezinárodní trase, včetně stanic umístěných v témže členském státě.

Právo na přístup k infrastruktuře členských států, u nichž podíl na mezinárodní železniční přepravě osob tvoří více než polovinu objemu cestujících železničních podniků v daném členském státě, se udělí nejpozději 1. ledna 2012.

Příslušný regulační subjekt nebo subjekty podle článku 30 směrnice 2001/14/ES na žádost příslušných orgánů nebo dotčených železničních podniků rozhodnou o tom, zda je hlavním účelem dané dopravní služby přeprava cestujících mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech.

3b. Členské státy mohou omezit právo na přístup stanovené v odstavci 3a týkající se spojů mezi výchozí a cílovou stanicí, na něž se vztahuje jedna nebo více smluv na veřejné služby v souladu s právními předpisy Společenství. Toto omezení nesmí mít dopad na oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na kterékoli železniční stanici, včetně stanic umístěných v témže členském státě, s výjimkou případů, kdy by uplatnění tohoto práva ohrozilo hospodářskou vyváženost smlouvy na veřejné služby.

Příslušný regulační subjekt nebo subjekty uvedené v článku 30 směrnice 2001/14/ES rozhodnou na základě objektivní hospodářské analýzy a na základě předem stanovených kritérií o tom, zda je hospodářská vyváženost ohrožena, a to na žádost

— příslušného orgánu nebo orgánů, jež uzavřely smlouvu na veřejné služby,

— jakéhokoli jiného dotčeného příslušného orgánu, který je oprávněn omezit přístup podle tohoto článku,

▼M4

— provozovatele infrastruktury nebo

— 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 odůvodněně požadované 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. Regulační subjekt uvede důvody svého rozhodnutí a stanoví lhůtu a podmínky, za nichž mohou

— příslušný orgán nebo příslušné orgány,

— provozovatel infrastruktury,

— železniční podnik, který plní smlouvu na veřejné služby, nebo

— železniční podnik žádající o přístup

požádat o opětovné posouzení tohoto rozhodnutí.

3c. 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 postupu spravedlivého výběrového řízení a v souladu s odpovídajícími zásadami právních předpisů Společenství. Toto omezení může platit po původní dobu trvání takové smlouvy nebo patnáct let podle toho, která lhůta uplyne dříve.

3d. Tato směrnice nevyžaduje, aby členský stát udělil před 1. lednem 2010 právo přístupu uvedené v odstavci 3a železničním podnikům a jimi přímo nebo nepřímo ovládaným společnostem licencovaným v členském státě, v němž nejsou práva přístupu podobné povahy udělována.

3e. Členské státy přijmou opatření nezbytná pro zajištění toho, aby rozhodnutí uvedená v odstavcích 3b, 3c a 3d podléhala soudnímu přezkumu.

3f. Aniž je dotčen odstavec 3b, 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 poskytující vnitrostátní nebo mezinárodní přepravní služby podléhají stejnému zpoplatnění provozu na těch trasách v působnosti tohoto orgánu.

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

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

Příslušné orgány uchovávají nezbytné informace, aby zajistily možnost sledování zdroje poplatků a jejich využití. Členské státy poskytnou tyto informace Komisi.

▼M1

4. Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu Komise ve zvláštních případech posoudí uplatňování a prosazování tohoto článku a do dvou měsíců ode dne obdržení takové žádosti po konzultaci s výborem uvedeným v čl. 11a odst. 2 rozhodne, zda dané opatření může nadále zůstat v platnosti. Komise sdělí své rozhodnutí Evropskému parlamentu, Radě a členským státům.

Aniž je dotčen článek 226 Smlouvy, může se každý členský stát ve lhůtě jednoho měsíce proti rozhodnutí Komise odvolat k Radě. Rada může ve lhůtě jednoho měsíce kvalifikovanou většinou přijmout ve výjimečných případech jiné rozhodnutí.

▼M2

5. Každý železniční podnik provozující železniční dopravu uzavře nezbytné veřejnoprávní nebo soukromoprávní dohody s provozovateli využívané železniční infrastruktury. Podmínky těchto dohod vztahují musí být nediskriminační a transparentní, v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti ([1]).

6. Přístupové tratě k terminálům a přístavům souvisejícím s činnostmi železniční dopravy uvedenými v odstavcích 1, 2 a 3, které slouží nebo mohou sloužit více než jednomu koncovému uživateli, a nabídka služeb v těchto terminálech a přístavech se poskytují všem železničním podnikům nediskriminačně a transparentně a požadavky železničních podniků mohou být omezovány pouze v případě, že v rámci železnice existují alternativy proveditelné za tržních podmínek.

▼M1

7. Aniž jsou dotčeny předpisy Společenství a vnitrostátní předpisy týkající se hospodářské soutěže a orgánů příslušných pro tuto oblast, sleduje regulační subjekt zřízený podle článku 30 směrnice 2001/14/ES nebo kterýkoli jiný subjekt se stejným stupněm nezávislosti hospodářskou soutěž na trhu železničních dopravních služeb, včetně trhu železniční přepravy zboží.

Tento orgán je zřízen podle pravidel stanovených v čl. 30 odst. 1 uvedené směrnice. Každý žadatel nebo dotčená strana může podat stížnost na tento orgán, pokud se domnívá, že je s ním jednáno nespravedlivě, je diskriminován nebo jinak poškozen. Na základě stížnosti a případně z vlastního podnětu regulační orgán rozhodne při nejbližší příležitosti o příslušných opatřeních k nápravě nežádoucího vývoje tohoto trhu. Aby se zajistila vhodná možnost soudní kontroly a náležitá spolupráce mezi vnitrostátními regulačními orgány, použijí se v této souvislosti čl. 30 odst. 6 a článek 31 uvedené směrnice.

▼M4

8. Do 1. ledna 2009 předloží Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o provádění této směrnice.

Tato zpráva se zaměří na

— provádění této směrnice v členských státech, zejména její dopad na členské státy uvedené v odst. 3a druhém pododstavci a skutečnou činnost jednotlivých zúčastněných subjektů,

— vývoj trhu, zejména směry vývoje v oblasti mezinárodní dopravy, činnosti a podíly na trhu u všech účastníků trhu, včetně nově vstupujících.

9. Do 31. prosince 2012 předloží Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o provádění odstavců 3a až 3f.

([1]) Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29. Směrnice ve znění rozhodnutí Komise 2002/844/ES (Úř. věst. L 289, 26.10.2002, s. 30).

▼M4

Uplatňování této směrnice se vyhodnotí na základě zprávy, kterou Komise předloží dva roky po otevření trhu mezinárodní osobní dopravy.

Tato zpráva rovněž zhodnotí rozvoj trhu, včetně stavu příprav na další otevření trhu osobní 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 Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o službách ve veřejné osobní železniční a silniční dopravě ([1]) a strukturální rozdíly mezi členskými státy (hustota sítě, počet cestujících, průměrná délka cesty). Ve své zprávě Komise případně navrhne doplňující opatření k usnadnění otevření trhu, a vyhodnotí jejich dopad.

▼M1

Článek 10a

1. Transevropská železniční síť nákladní dopravy se skládá z těchto základních prvků:

a) železniční tratě vyznačené na mapách v příloze I;

b) objížďkové tratě, jsou-li třeba, zejména při nedostatku kapacity železniční infrastruktury ve smyslu směrnice 2001/14/ES. Jsou-li tyto tratě nabízeny, mají zaručovat dodržení celkové doby trvání jízdy pokud je to možné;

c) přístup do konečných stanic, které slouží nebo mohou sloužit více než jednomu konečnému zákazníkovi, a do ostatních míst a zařízení včetně přípojných tratí tam a zpět;

d) přístup do přístavů a z přístavů na dráze uvedených v příloze I, včetně přípojných tratí.

2. Přípojné tratě uvedené v odst. 1 písm. c) a d) zahrnují u každého konce cesty 50 km nebo 20 % délky cesty železničních spojů uvedených v odst. 1 písm. a), podle toho, co je větší.

Belgie a Lucembursko jako členské státy s poměrně malou nebo zahuštěnou sítí smějí omezit minimální délku přípojných tratí v prvním roce po 15. březnu 2003 na 20 km a do konce druhého roku na 40 km.

ODDÍL Va

Kontrolní úkoly Komise

Článek 10b

1. Nejpozději do 15. září 2001 vypracuje Komise nezbytná opatření pro sledování technických a ekonomických podmínek a rozvoje trhu evropské železniční dopravy. Komise zajistí zpřístupnění vhodných zdrojů, které umožní účinné sledování tohoto odvětví.

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

3. Komise sleduje využívání sítě a vývoj rámcových podmínek v odvětví železniční dopravy, zejména stanovení poplatků za použití infrastruktury, přidělování kapacity, bezpečnostní opatření a udělování licencí a stupeň dosažené harmonizace. Zajišťuje aktivní spolupráci mezi vhodnými regulačními orgány v členských státech.

4. Komise podává zprávu Evropskému parlamentu a Radě o

a) vývoji vnitřního trhu služeb železniční dopravy;

([1]) Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.

▼M1

b) rámcových podmínkách;

▼M2

c) stavu evropské železniční sítě;

▼M1

d) využívání práv přístupu;

e) překážkách vyšší účinnosti služeb železniční dopravy;

f) omezeních železniční infrastruktury a

g) potřebě vytvoření právních předpisů.

▼B

ODDÍL VI

Závěrečná ustanovení

▼M1

Článek 11

1. Členské státy mohou předložit Komisi jakékoli otázky týkající se uplatňování této směrnice. Odpovídající rozhodnutí se přijímají poradním postupem stanoveným v čl. 11a odst. 2.

▼M4

2. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, týkající se úpravy jejích příloh, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 11a odst. 3.

▼M1

Článek 11a

1. Komisi je nápomocen výbor.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 uvedeného rozhodnutí.

▼M4

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem článek 8 zmíněného rozhodnutí.

▼M1

4. Výbor přijme svůj jednací řád.

▼B

Článek 12

Ustanoveními této směrnice není dotčena směrnice Rady 90/531/EHS ze dne 17. září 1990 o postupech při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a telekomunikací ([1]).

Článek 13

Rozhodnutí 75/327/EHS se zrušuje s účinkem od 1. ledna 1993.

Odkazy na zrušené rozhodnutí se považují za odkazy na tuto směrnici.

([1]) Úř. věst. L 297, 29.10.1990, s. 1.

▼M2

———————

▼M1

Článek 14a

1. Po dobu pěti let počínaje 15. březnem 2003 tyto členské státy:

— Irsko jako členský stát umístěný na ostrově s železničním spojením pouze s jedním členským státem,

— Spojené království, v případě Severního Irska, ze stejného důvodu a

— Řecko jako členský stát, který nemá žádné přímé železniční spojení s jiným členským státem,

nemusí uplatňovat požadavek týkající se pověření nezávislého subjektu funkcemi určujícími nestranný a nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře podle čl. 6 odst. 3 prvního pododstavce a úkoly stanovené v čl. 7 odst. 2 prvním pododstavci, pokud tyto články ukládají členským státům povinnost zřídit nezávislé subjekty, které vykonávají funkce stanovené v uvedených článcích.

2. Pokud však

a) více než jeden železniční podnik licencovaný podle článku 4 směrnice 95/18/ES, nebo v případě Irska a Severního Irska, železniční podnik licencovaný kdekoli jinde podá úřední žádost o povolení provozování konkurenčních železničních služeb v Irsku, Severním Irsku nebo Řecku, do nich nebo z nich, bude o další použitelnosti této odchylky rozhodnuto poradním postupem stanoveným v čl. 11a odst. 2, nebo

b) železniční podnik provozující železniční služby v Irsku, Severním Irsku nebo Řecku, podá úřední žádost o povolení provozování železničních služeb na území jiného členského státu (Irsko, Spojené království v případě Severního Irska, nebo obou, jiného členského státu mimo jejich území), do něj nebo z něj, odchylka stanovená v odstavci 1 se nepoužije.

Do jednoho roku od obdržení buď rozhodnutí podle písmene a) přijatého poradním postupem stanoveným v čl. 11a odst. 2 nebo od podání úřední žádosti podle písmene b) daný členský stát nebo státy (Irsko, Spojené království v případě Severního Irska nebo Řecko) zavedou právní předpisy k provedení článků uvedených v odstavci 1.

3. Odchylku stanovenou v odstavci 1 je možné prodloužit na dobu nejvýše pěti let. Nejpozději 12 měsíců před vypršením doby platnosti odchylky může členský stát používající tuto odchylku požádat Komisi o její prodloužení. Taková žádost musí být odůvodněná. Komise ji posoudí a rozhodne poradním postupem stanoveným v čl. 11a odst. 2. Uvedený poradní postup se použije pro jakékoli rozhodnutí týkající se takové žádosti.

Při přijímání tohoto rozhodnutí Komise přihlíží k vývoji geopolitické situace a vývoji trhu železniční dopravy v členském státě, který požádal o prodloužení odchylky, do něj a z něj.

4. Lucembursko jako členský stát s poměrně malou železniční dopravní sítí nemusí do 31. srpna 2004 uplatnit požadavek na přidělení funkcí rozhodných pro nestranný a nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře nezávislému subjektu podle čl. 6 odst. 3 prvního pododstavce, pokud ukládá členským státům povinnost zřídit nezávislé subjekty vykonávající úlohy stanovené v tomto článku.

▼B

Článek 15

Členské státy po konzultaci s Komisí přijmou právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 1. ledna 1993. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

▼B

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

▼M4

Povinnost provést a uplatňovat tuto směrnici se nevztahuje na Kypr a Maltu po dobu, po kterou na jejich území neexistuje žádný železniční systém.

▼B

Článek 16

Tato směrnice je určena členským státům.

▼M1

PŘÍLOHA I

PŘÍSTAVY

BELGIE/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers

Gent/Gand

Zeebrugge/Zeebruges

▼M3

БЪЛГАРИЯ

Варна

Бургас

Русе

Лом

Видин

▼A1

ČESKÁ REPUBLIKA

▼M1

DANMARK

Ålborg

Århus

Esbjerg

Fredericia

København

Nyborg

Odense

DEUTSCHLAND

Brake

Bremen/Bremerhaven

Brunsbüttel

Cuxhaven

Emden

Hamburg

Kiel

Lübeck

Nordenham

Puttgarden

Rostock

Sassnitz

Wilhelmshaven

Wismar

▼A1

EESTI

Muuga sadam

Paljassaare sadam

Vanasadam

▼A1

Paldiski põhjasadam

Paldiski lõunasadam

Kopli põhjasadam

Kopli lõunasadam

Bekkeri sadam

Kunda sadam

▼M1

ΕΛΛΑΣ

Αλεξανδρούπολις

Ελευσίνα

Πάτρα

Πειραιάς

Θεσσαλονίκη

Βόλος

ESPAÑA

Algeciras

Almería

Barcelona

Bilbao

Cartagena-Escombreras

Gijón

Huelva

Tarragona

Valencia

Vigo

FRANCE

Bayonne

Bordeaux

Boulogne

Calais

Cherbourg

Dunkerque

Fos-Marseille

La Rochelle

Le Havre

Nantes

Port-la-Nouvelle

Rouen

Sète

St-Nazaire

IRELAND

Cork

Dublin

▼M1

ITALIA

Ancona

Bari

Brindisi

C. Vecchia

Genova

Gioia Tauro

La Spezia

Livorno

Napoli

Piombino

Ravenna

Salerno

Savona

Taranto

Trieste

Venezia

▼A1

ΚΥΠΡΟΣ

LATVIJA

Rīga

Ventspils

Liepāja

LIETUVA

Klaipėda

▼M1

LUXEMBOURG

▼A1

MAGYARORSZÁG

MALTA

▼M1

NEDERLAND

Amsterdam Zeehaven

Delfzijl/Eemshaven

Vlissingen

Rotterdam Zeehaven

Terneuzen

ÖSTERREICH

▼A1

POLSKA

Szczecin

Świnoujście

▼A1

Gdańsk

Gdynia

▼M1

PORTUGAL

Leixões

Lisboa

Setúbal

Sines

▼M3

ROMÂNIA

Constanța

Mangalia

Midia

Tulcea

Galați

Brăila

Medgidia

Oltenița

Giurgiu

Zimnicea

Calafat

Turnu Severin

Orșova

▼A1

SLOVENIJA

Koper

SLOVENSKO

▼M1

SUOMI/FINLAND

Hamina

Hanko

Helsinki

Kemi

Kokkola

Kotka

Oulu

Pori

Rauma

Tornio

Turku

SVERIGE

Göteborg-Varberg

Helsingborg

Luleå

▼M1

Malmö

Norrköping

Oxelösund

Stockholm

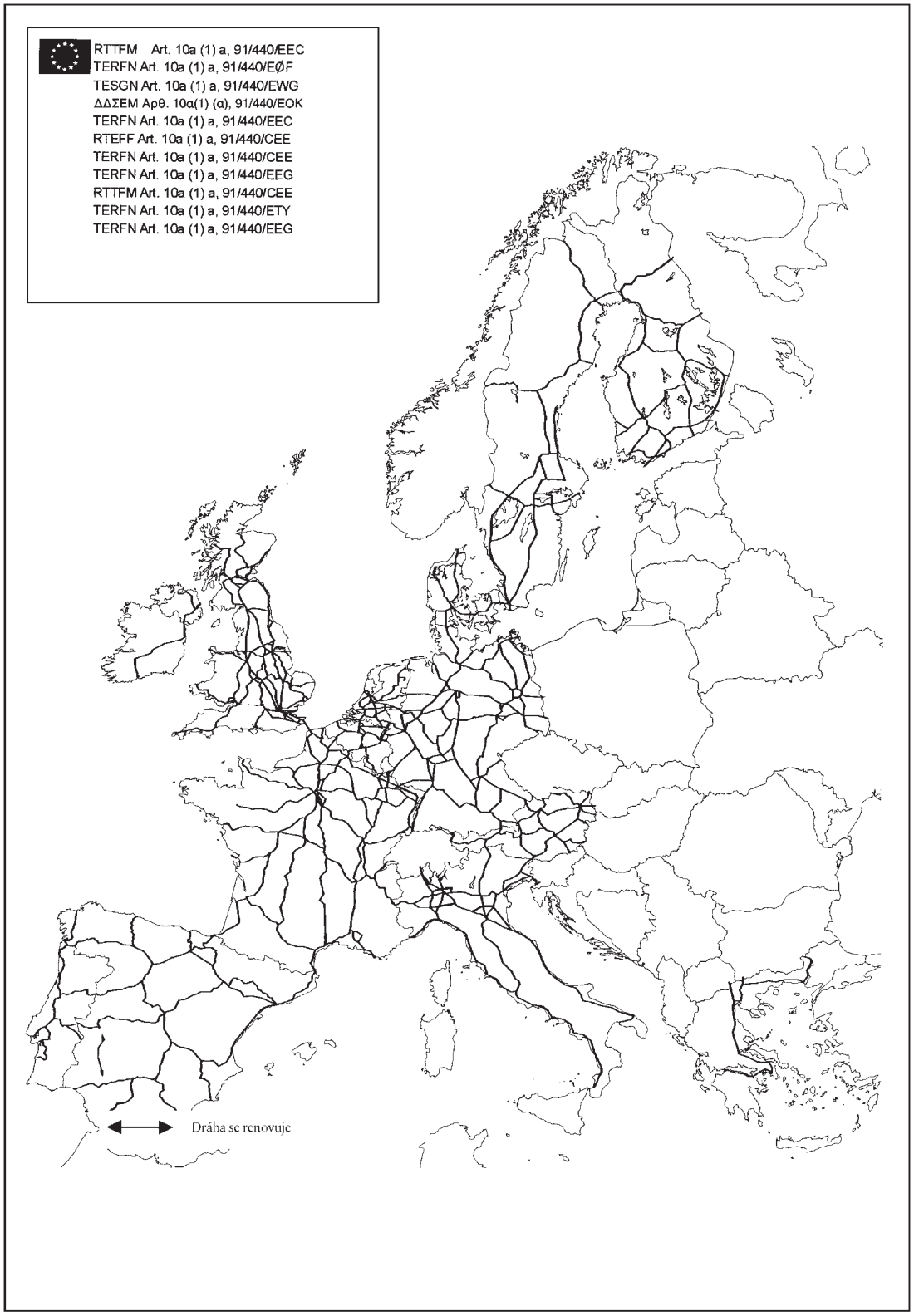
Trelleborg-Ystad

Umeå

UNITED KINGDOM

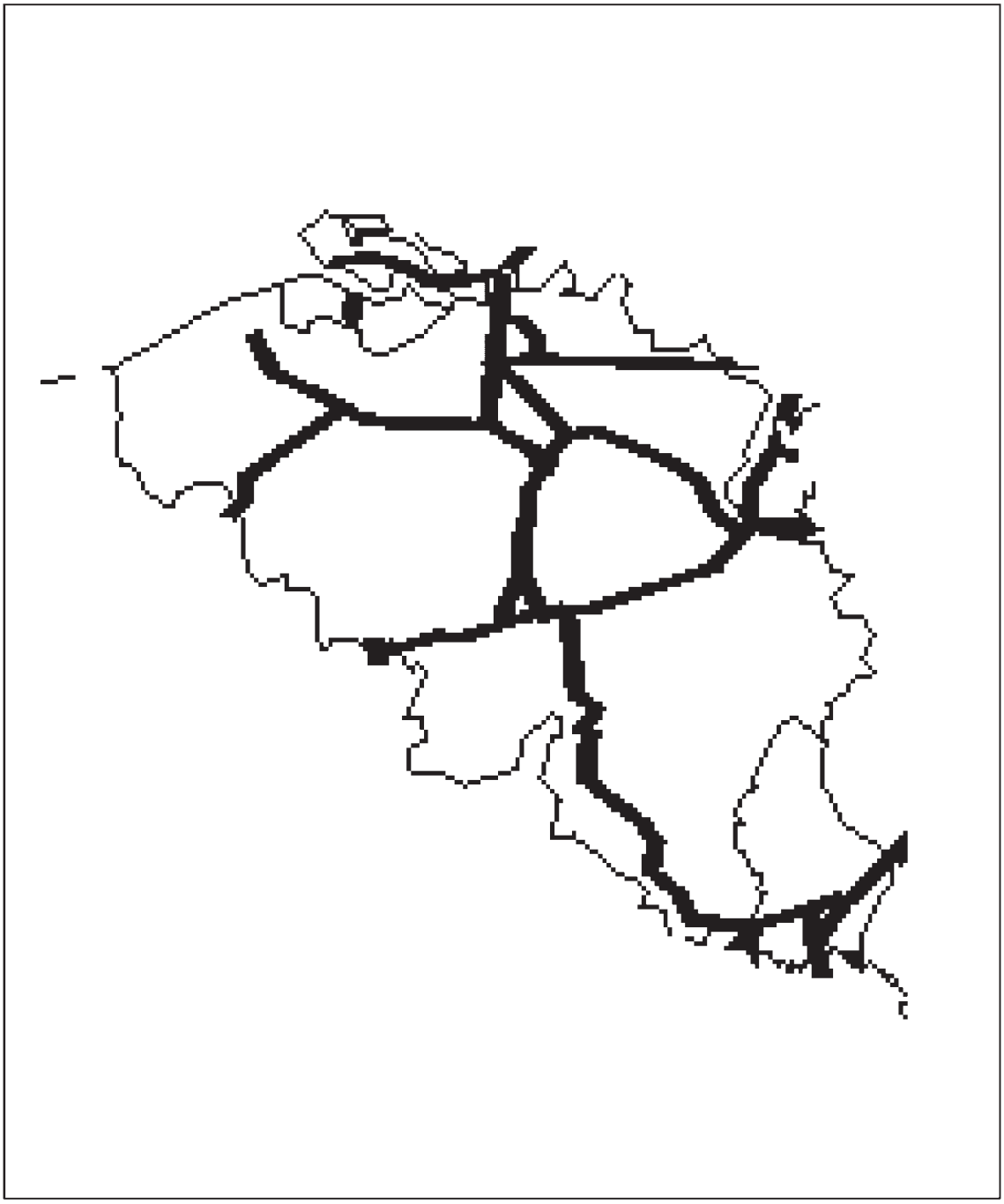
Všechny přístavy s železničním spojením

▼**M1**

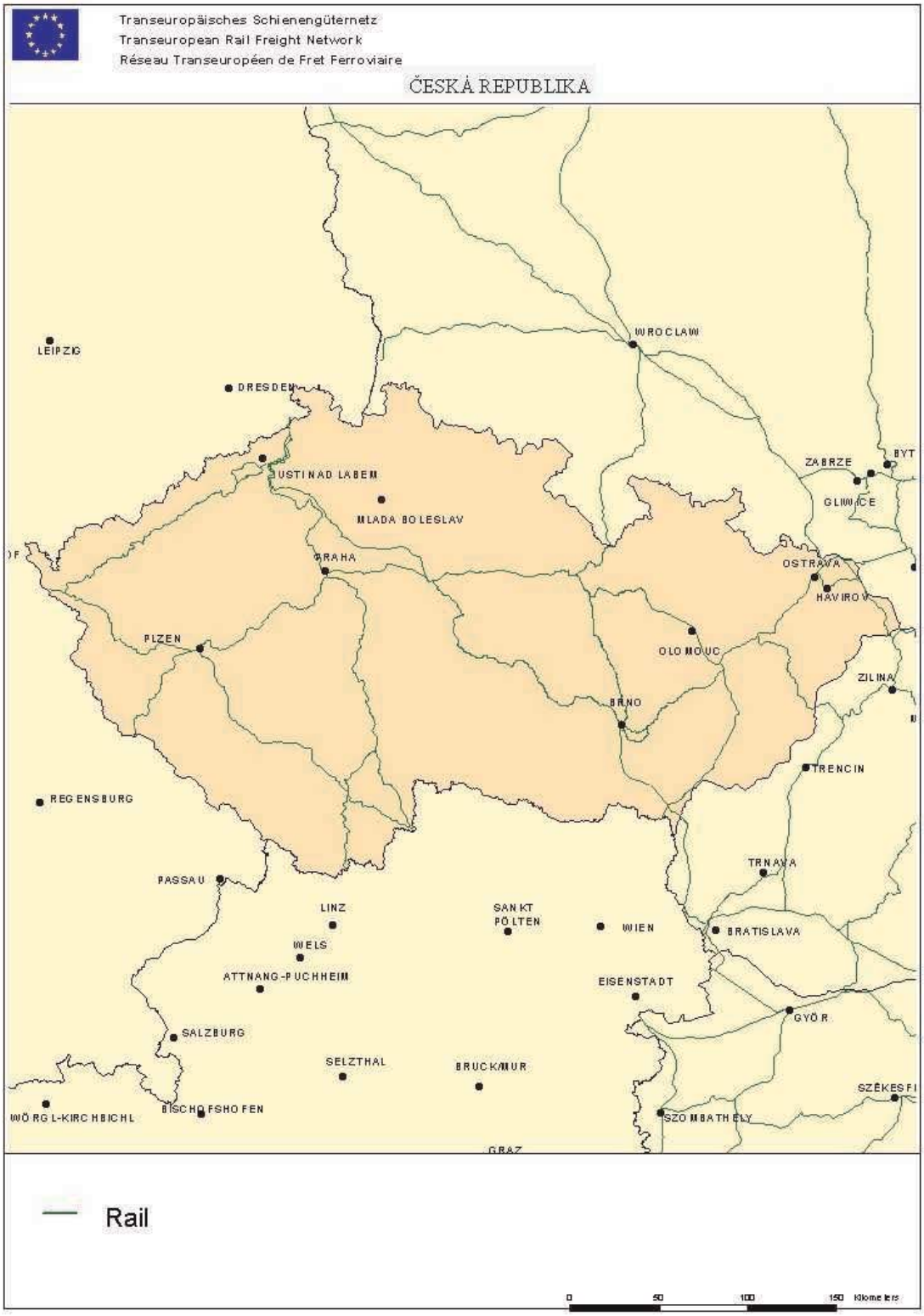

RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EØF
TESGN Art. 10a (1) a, 91/440/EWG
ΔΔΣΕΜ Αρθ. 10α(1) (α), 91/440/ΕΟΚ
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG
RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/ETY
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG
Dráha se renovuje

▼M1

BELGIQUE/BELGIË



▼A1


Transeuropäisches Schienengüternetz
Transeuropean Rail Freight Network
Réseau Transeuropéen de Fret Ferroviaire
ČESKÁ REPUBLIKA
LEIPZIG
DRESDEN
ÚSTÍ NAD LABEM
MLADÁ BOLESLAV
PRAHA
PLZEŇ
REGENSBURG
PASSAU
LINZ
WELS
ATTNANG-PUCHHEIM
SALZBURG
SELZTHAL
BRUCK/MUR
GRAZ
WÖRGL-KIRCHBICHL
BISCHOFSHOFEN
WROCŁAW
ZABRZE
BYTOM
GLIWICE
OSTRAVA
HAVÍŘOV
OLOMOUC
ZILINA
BRNO
TRENČÍN
TRNAVA
SANKT PÖLTEN
WIEN
BRATISLAVA
EISENSTADT
GYŐR
SZOMBATHELY
SZÉKESFI
Rail
0
50
100
150
Kilometers

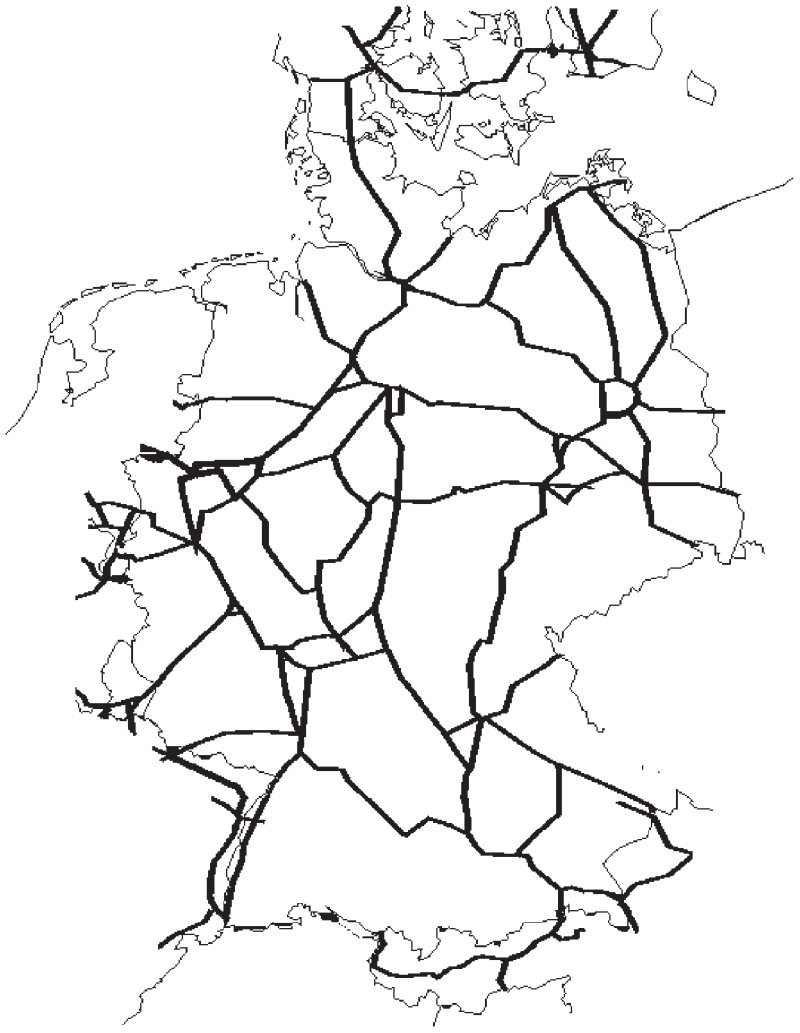
▼M1

DANMARK

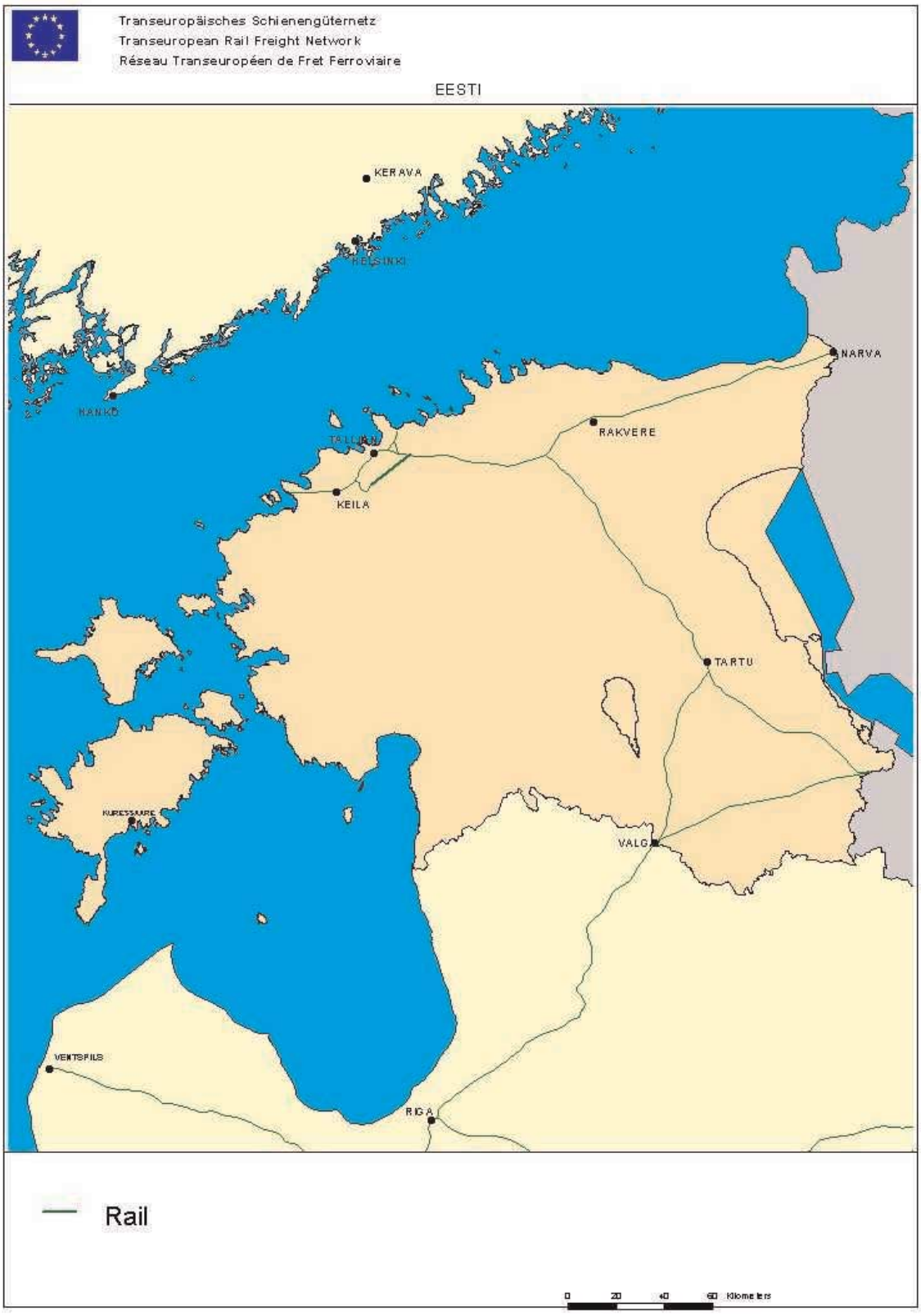


▼M1

DEUTSCHLAND

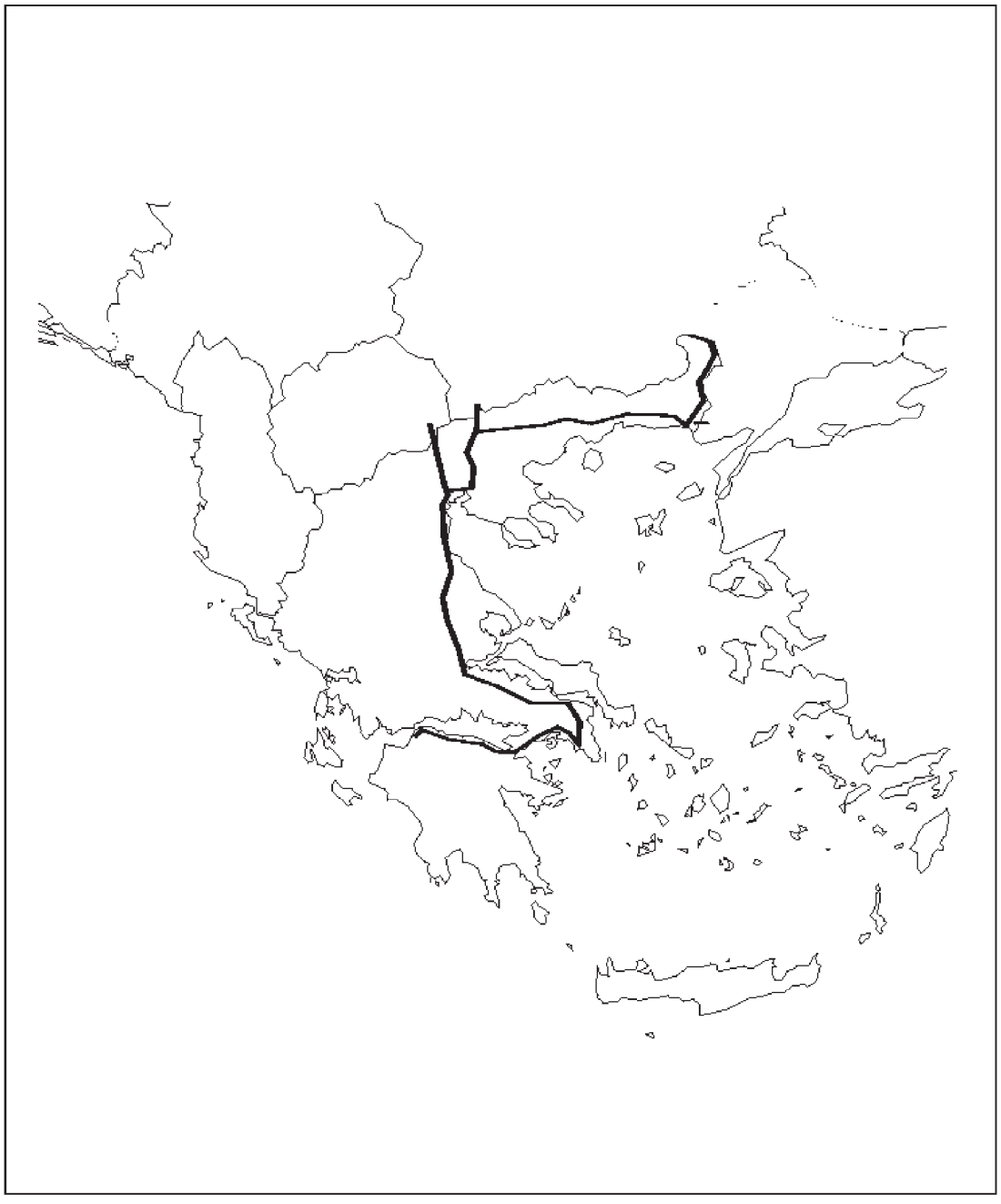


▼A1


Transeuropäisches Schienengüternetz
Transeuropean Rail Freight Network
Réseau Transeuropéen de Fret Ferroviaire
EESTI
KERAVA
HELSINKI
HANKO
TALLINN
KEILA
NARVA
RAKVERE
TARTU
KURESSAARE
VALGA
VENTSPILS
RIGA
Rail
0 20 40 60 Kilometers

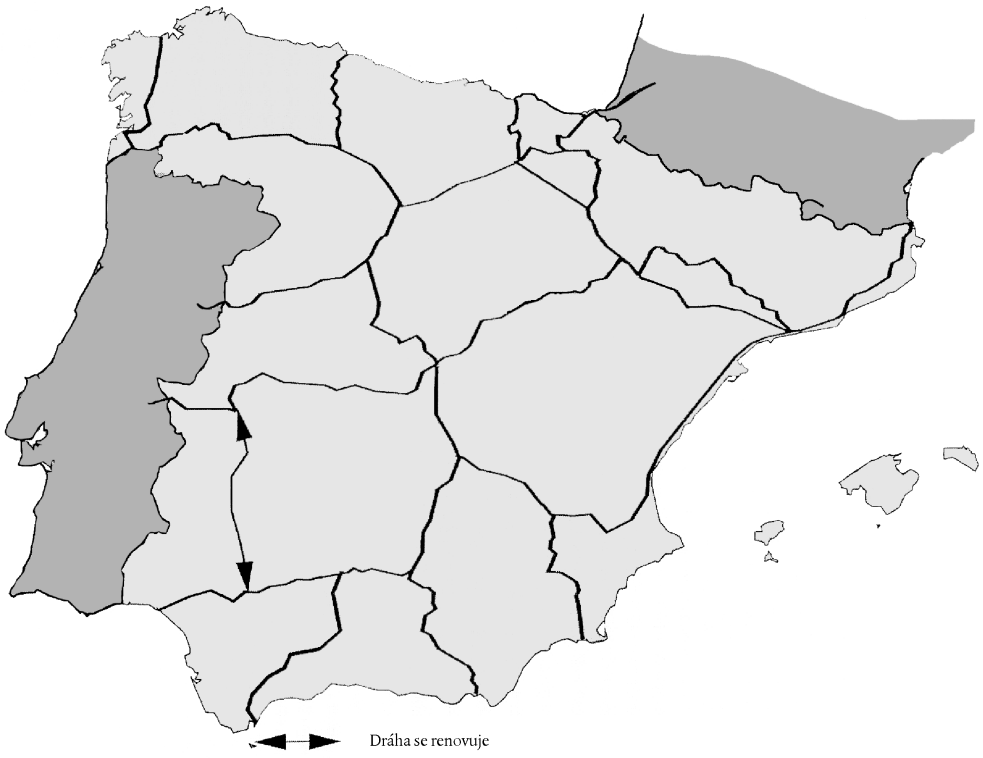
▼**M1**

ΕΛΛΑΣ



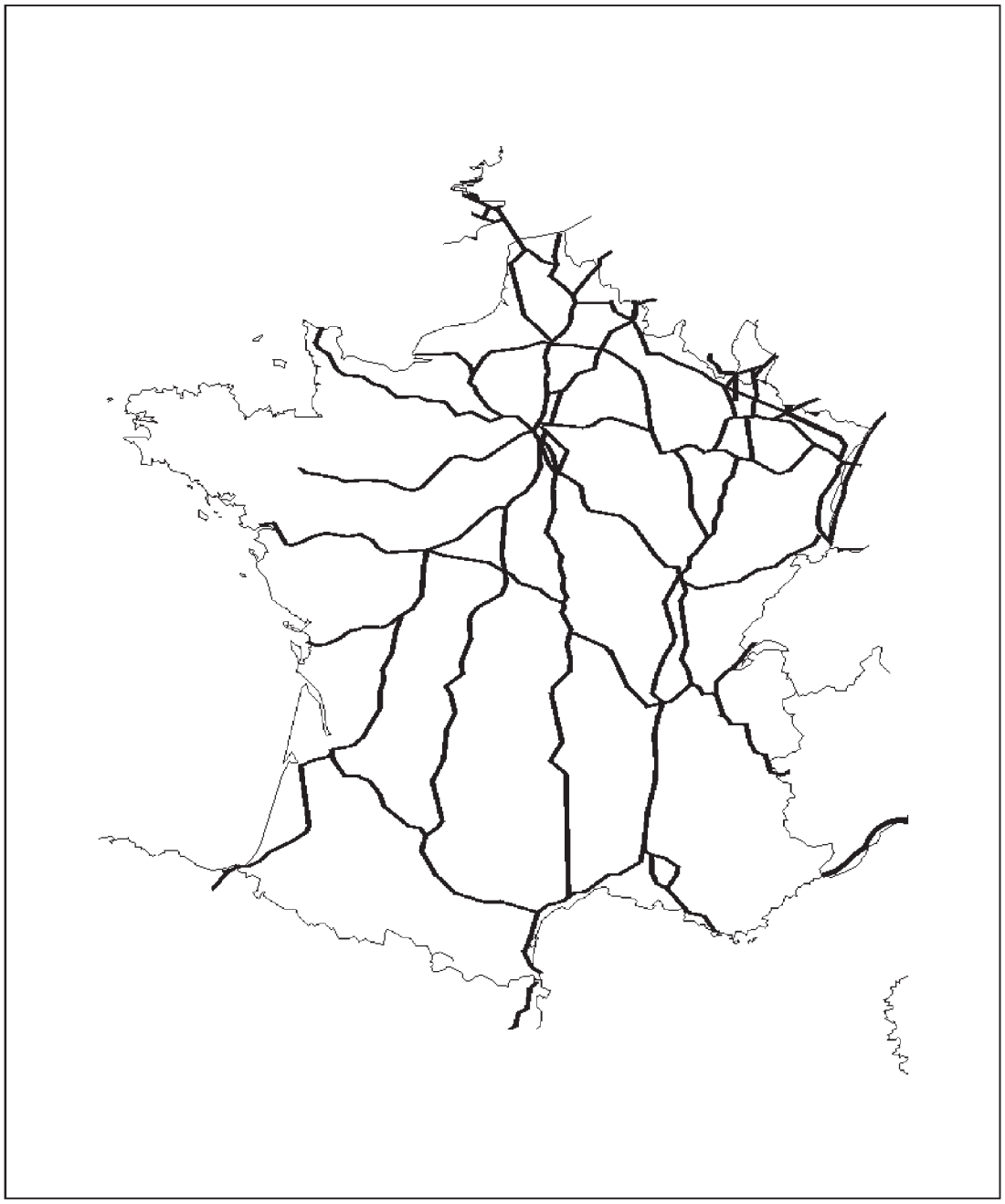
▼**M1**

ESPAÑA



▼M1

FRANCE



▼M1

IRELAND



▼M1

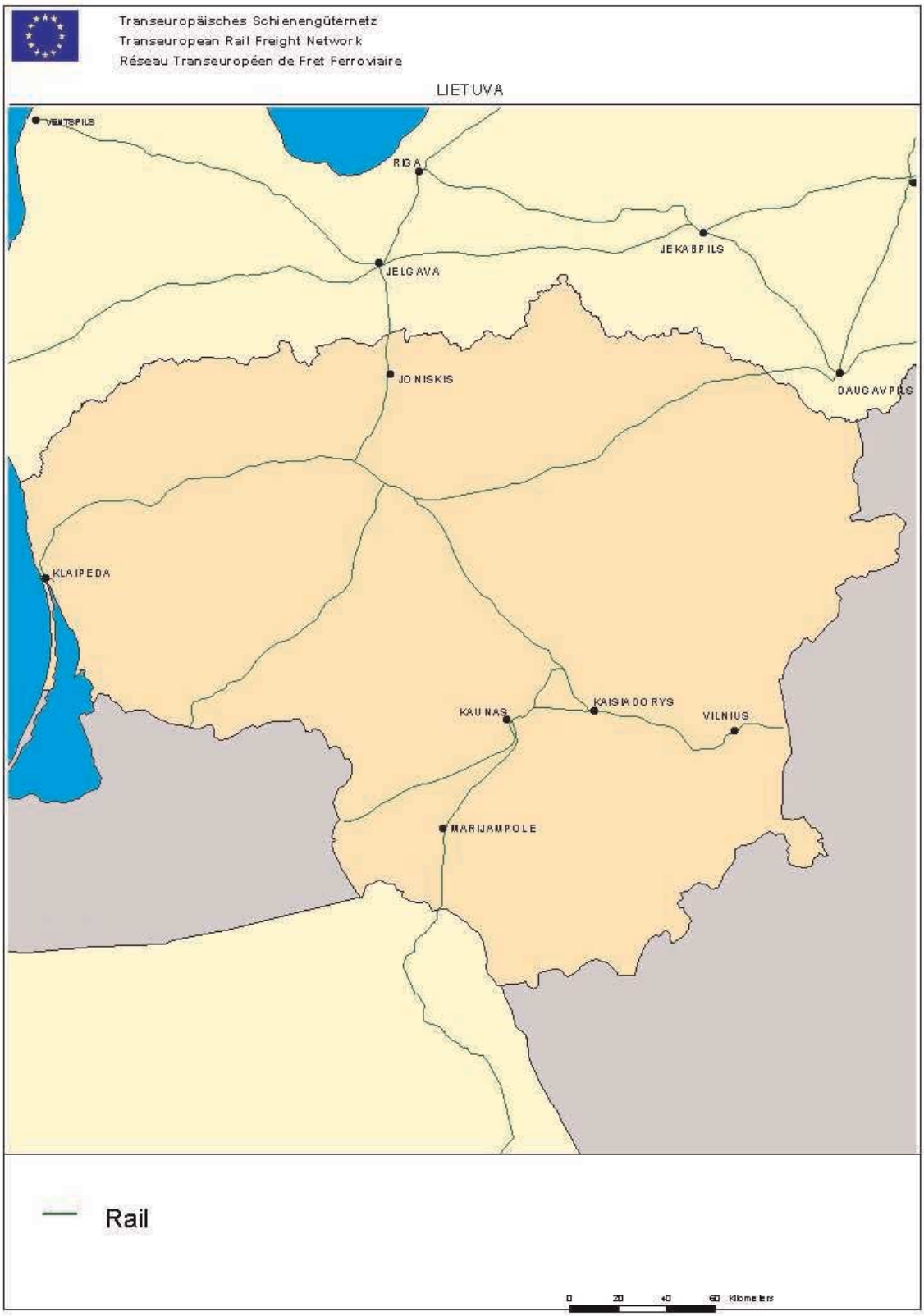
ITALIA



▼A1


Transeuropäisches Schienengüternetz
Transeuropean Rail Freight Network
Réseau Transeuropéen de Fret Ferroviaire
LATVIJA
KEILA
TARTU
VALGA
VENTSPILS
RIGA
REZEKNE
JEKABPILS
JELGAVA
KRASLAVA
LIEPAJA
JONISKIS
DAUGAVPILS
KLAIPEDA
KAUNAS
KAISIADORYS
VILNIUS
Rail
0
50
100
150
Kilometers

▼A1


Transeuropäisches Schienengüternetz
Transeuropean Rail Freight Network
Réseau Transeuropéen de Fret Ferroviaire
LIETUVA
VENTSPILS
RIGA
JEKABPILS
JELGAVA
JONISKIS
DAUGAVPILS
KLAIPEDA
KAUNAS
KAISIADORYS
VILNIUS
MARIJAMPOLE
Rail
0 20 40 60 Kilometers

▼M1

LUXEMBOURG



▼A1


Transeuropäischen Schienengüternetz
Transeuropean Rail Freight Network
Réseau Transeuropéen de Fret Ferroviaire
MAGYARORSZAG
OSTRAVA
BIELSKO-BIALA
HAVIROV
OLOMOUC
ZILINA
POPRAD
PRESOV
BRNO
MARTIN
KOSICE
TRENCIN
ZVOLEN
TRNAVA
MISKOLC
NYÍREGYHÁZA
WIEN
BRATISLAVA
DEBRECEN
EISENSTADT
GYÖR
BUDAPEST
SZOLNOK
SZÉKESFEHÉRVÁR
SZOMBATHELY
KECSKEMÉT
SZEGED
PÉCS
RAIL
0
50
100
150 Kilometers

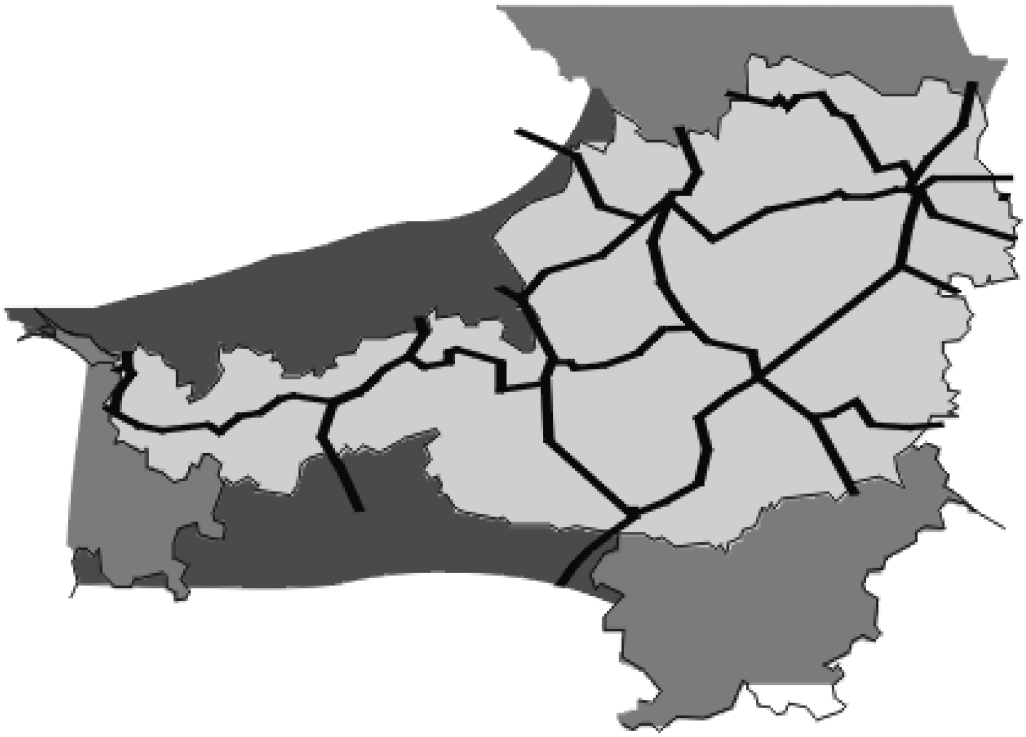
▼M1

NEDERLAND



▼M1

ÖSTERREICH

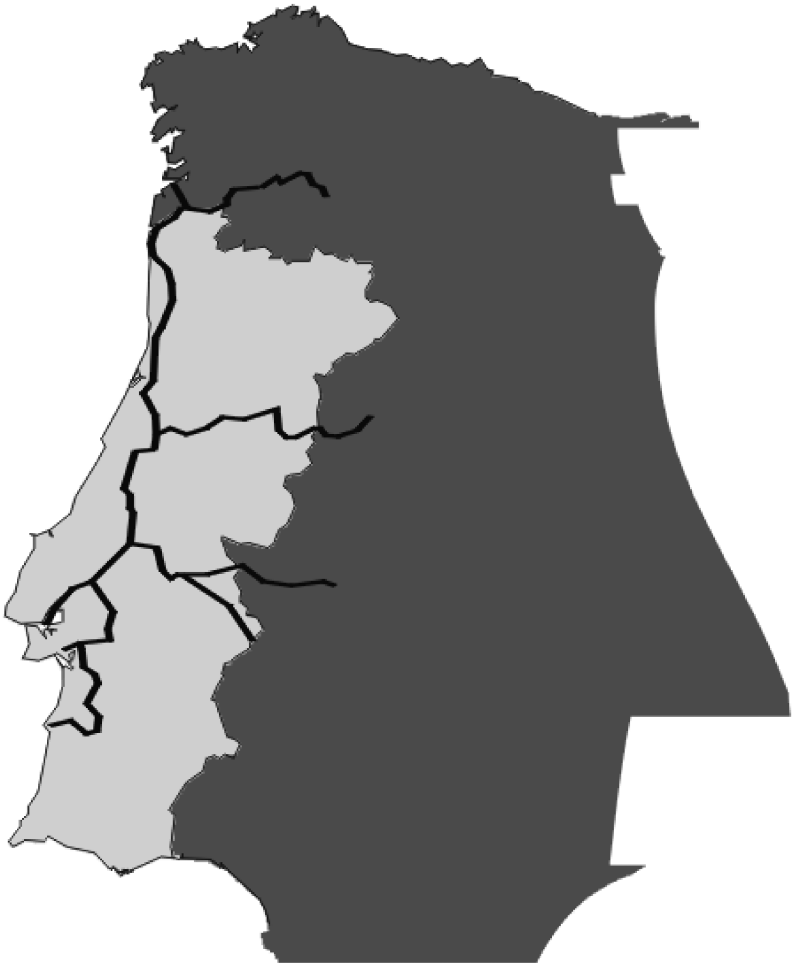


▼A1

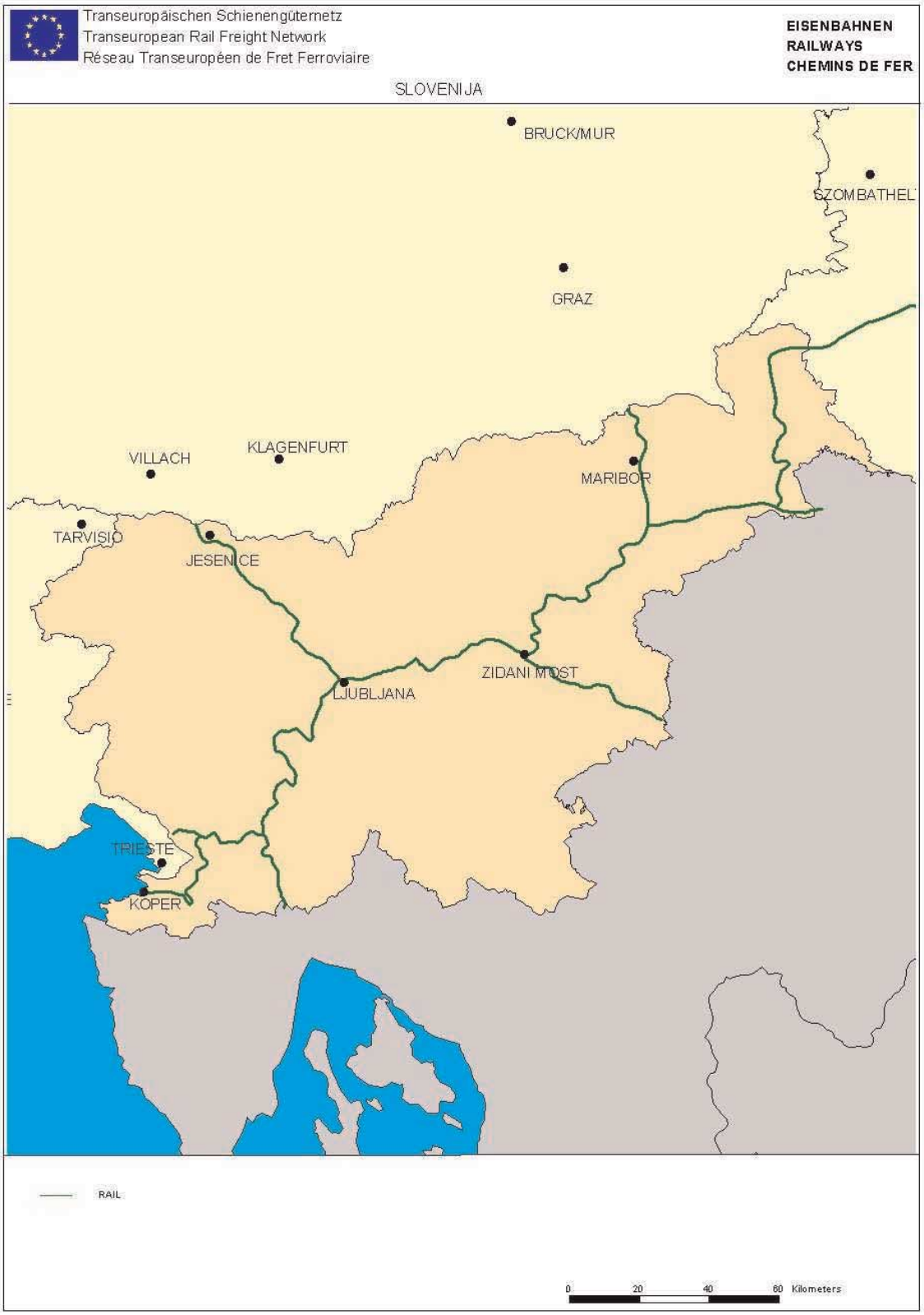

Transeuropäisches Schienengüternetz
Transeuropean Rail Freight Network
Réseau Transeuropéen de Fret Ferroviaire
POLSKA
KAUNAS
KAISIADORYS
VILNIUS
MARIJAMPOLE
GDYNIA
GDANSK
BIALYSTOK
SZCZECIN
TORUN
WARSZAWA
POZNAN
LODZ
LUBLIN
WROCLAW
DRESDEN
USTINAD LABEM
MLADA BOLESLAV
PRAHA
ZABRZE
BYTOM
GLIWICE
KRAKOW
OSTRAVA
BIELSKO-BIALA
HAVIROV
OLOMOUC
ZILINA
POPRAD
PRESOV
BRNO
MARTIN
KOSICE
TRENCIN
ZVOLEN
TRNAVA
MISKOLC
NYIREGYHAZA
Rail
0
50
100
150
Kilometers

▼M1

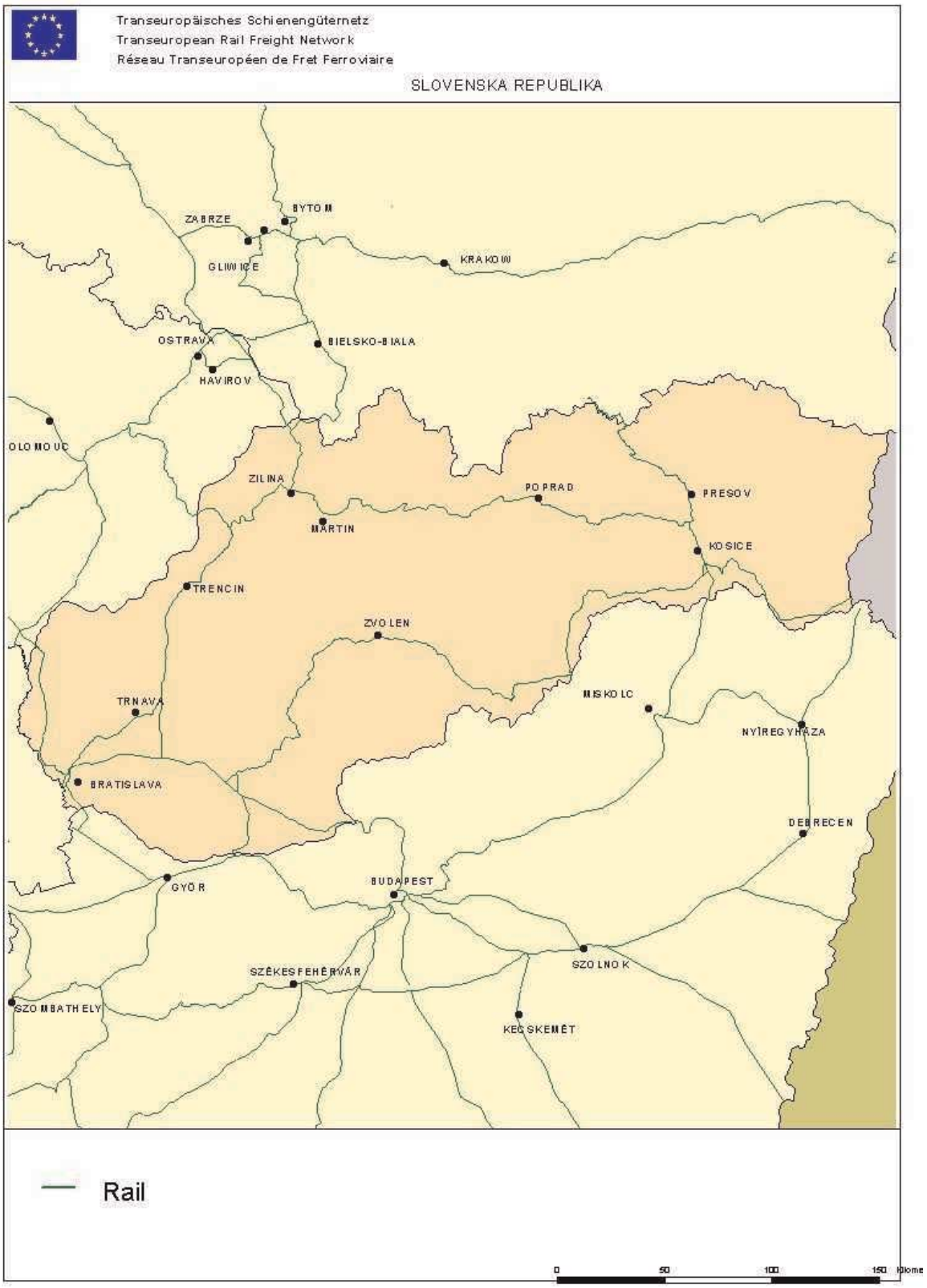
PORTUGAL



▼A1

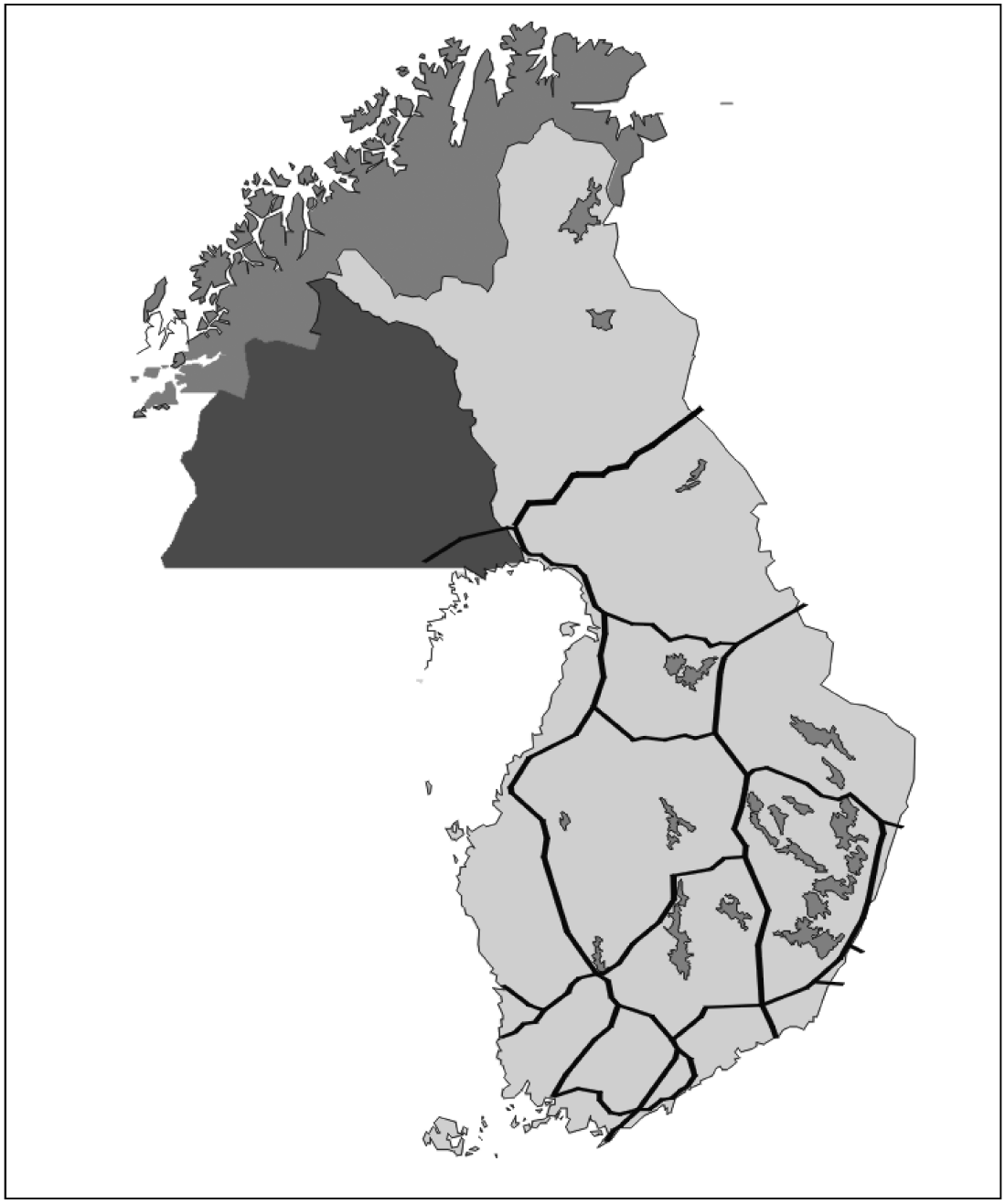

Transeuropäischen Schienengüternetz
Transeuropean Rail Freight Network
Réseau Transeuropéen de Fret Ferroviaire
EISENBAHNEN
RAILWAYS
CHEMINS DE FER
SLOVENIJA
BRUCK/MUR
SZOMBATHEL
GRAZ
VILLACH
KLAGENFURT
MARIBOR
TARVISIO
JESENICE
ZIDANI MOST
LJUBLJANA
TRIESTE
KOPER
RAIL
0
20
40
60
Kilometers

▼A1


Transeuropäisches Schienengüternetz
Transeuropean Rail Freight Network
Réseau Transeuropéen de Fret Ferroviaire
SLOVENSKA REPUBLIKA
ZABRZE
BYTOM
GLIWICE
KRAKOW
OSTRAVA
BIELSKO-BIALA
HAVIROV
OLOMOUC
ZILINA
POPRAD
PRESOV
MARTIN
KOSICE
TRENCIN
ZVOLEN
TRNAVA
MISKOLC
NYÍREGYHÁZA
BRATISLAVA
DEBRECEN
GYÖR
BUDAPEST
SZOLNOK
SZÉKESFEHÉRVÁR
SZOMBATHELY
KECSKEMÉT
Rail
0
50
100
150
Kilome

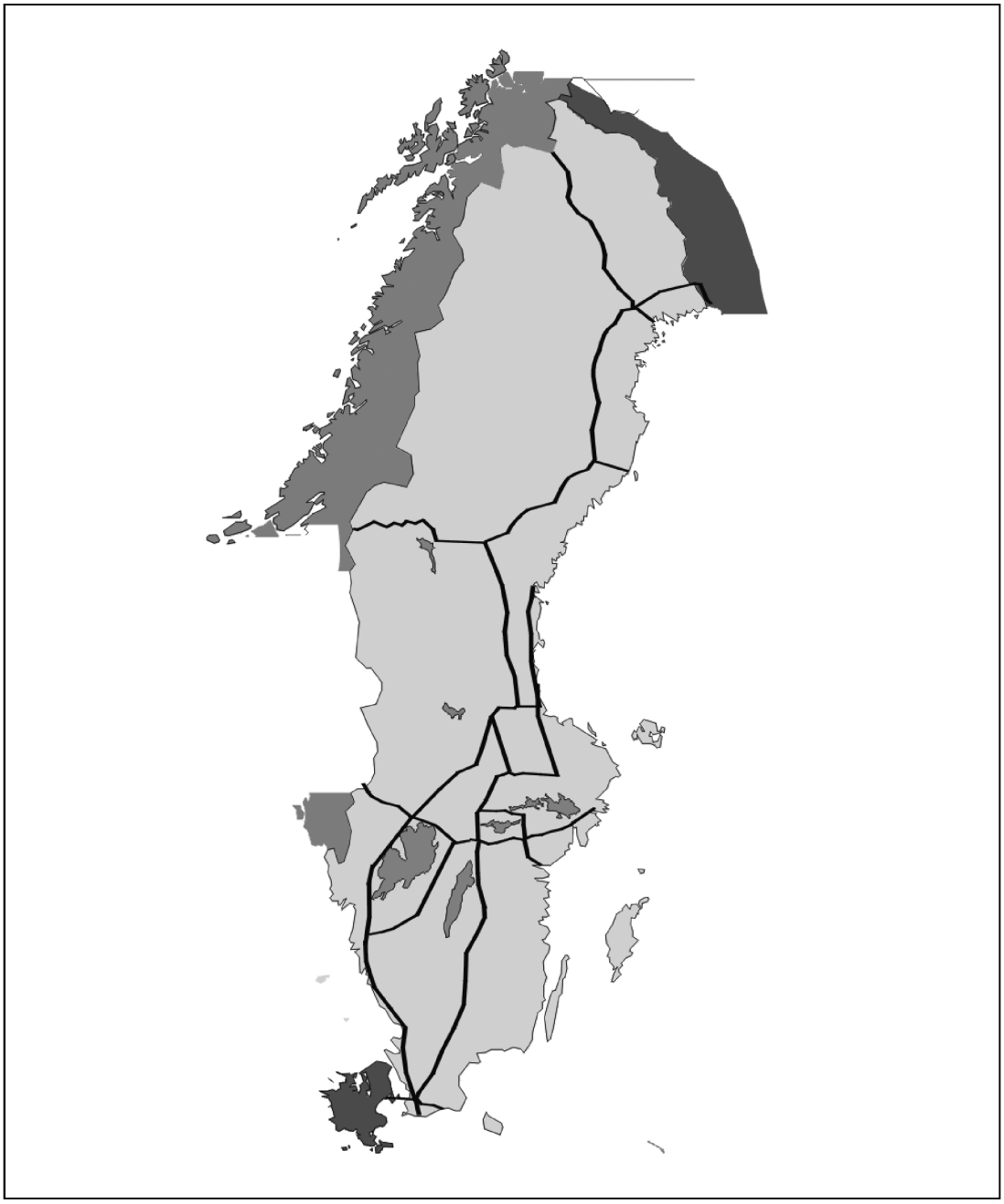
▼M1

SUOMI/FINLAND



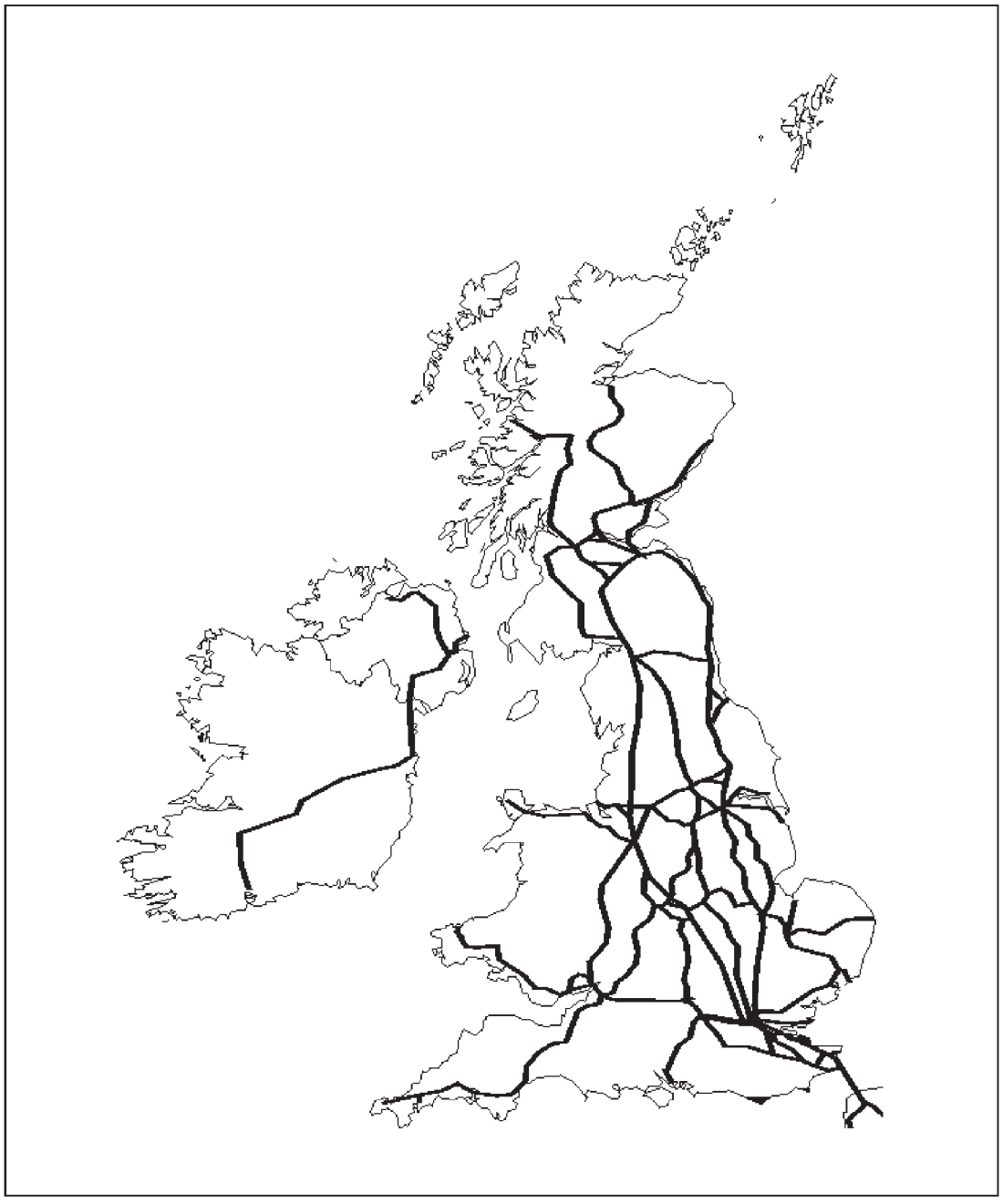
▼M1

SVERIGE



▼M1

UNITED KINGDOM



▼**M1**

PŘÍLOHA II

Seznam hlavních funkcí uvedených v čl. 6 odst. 3:

— příprava a rozhodování související s udělováním licencí železničním podnikům včetně udělování individuálních licencí,

— rozhodování související s přidělováním trasy včetně definice a posouzení dostupnosti a přidělování individuálních tras vlaků,

— rozhodování související se stanovením poplatků za infrastrukturu,

— sledování dodržování povinností vyžadovaných při provozování některých služeb.