

III

(Přípravné akty)

RADA

POSTOJ RADY (EU) č. 2/2010 V PRVNÍM ČTENÍ

k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu

Přijato Radou dne 22. února 2010

(Text s významem pro EHP)

(2010/C 114 E/01)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

pokud jde o nákladní dopravu, základem pro pokrok směrem k dosažení udržitelné mobility.

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

- (2) Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství⁽⁴⁾ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury⁽⁵⁾ byly významnými kroky pro vytvoření vnitřního železničního trhu.

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

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁽²⁾,

- (3) Aby mohly být služby mezinárodní a vnitrostátní železniční nákladní dopravy, které jsou otevřené hospodářské soutěži od 1. ledna 2007, konkurenceschopné vůči ostatním druhům dopravy, musí mít k dispozici kvalitní a dostatečně financovanou železniční infrastrukturu, tj. takovou, která umožňuje poskytování služeb nákladní dopravy za řádných podmínek z hlediska přepravní rychlosti a doby přepravy a která je spolehlivá, čímž se rozumí, že poskytovaná služba skutečně odpovídá přijatým smluvním závazkům s železničními podniky.

v souladu se zvláštním legislativním postupem⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V rámci Lisabonské strategie pro růst a zaměstnanost a strategie Evropské unie pro udržitelný rozvoj je vytvoření vnitřního trhu v oblasti železniční dopravy, zejména

- (4) Otevření trhu železniční nákladní dopravy umožnilo novým provozovatelům vstup na železniční síť. Pro optimalizaci využití sítě a pro zajištění její spolehlivosti je užitečné zavést doplňkové postupy na posílení spolupráce mezi jednotlivými provozovateli infrastruktury při přidělování mezinárodních tras pro nákladní vlaky.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 317, 23.12.2009, s. 94.

⁽²⁾ Úř. věst. C 79, 27.3.2010, s. 45.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 23. dubna 2009 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), postoj Rady ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29.

- (5) Rada na zasedání ve dnech 7. a 8. dubna 2008 dospěla k závěru, že je třeba podporovat efektivní využívání infrastruktury a popřípadě zlepšit kapacitu železniční infrastruktury opatřeními přijatými na evropské a vnitrostátní úrovni, a zejména prostřednictvím právních aktů.
- (6) V této souvislosti by zřízení mezinárodních železničních koridorů pro evropskou železniční síť pro konkurenceschopnou nákladní dopravu, v níž budou moci nákladní vlaky fungovat za řádných podmínek a budou moci snadno přejíždět z jedné vnitrostátní sítě do druhé, umožnilo zlepšit podmínky využívání infrastruktury.
- (7) Pokud jde o vytvoření mezinárodních železničních koridorů pro evropskou železniční síť pro konkurenceschopnou nákladní dopravu, ukazují již realizované iniciativy v oblasti železniční infrastruktury, že vytvoření mezinárodních koridorů, které reagují na konkrétní potřeby v jednom či několika jasně identifikovaných segmentech trhu nákladní dopravy, představuje nejvhodnější způsob.
- (8) Tímto nařízením by neměla být dotčena práva a povinnosti provozovatelů infrastruktury uvedená ve směrnici 91/440/EHS a směrnici 2001/14/ES a případně i práva a povinnosti přidělovajících subjektů podle čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14/ES. Uvedené akty zůstanou v platnosti, a to i pokud jde o ustanovení, která se vztahují na koridory pro nákladní dopravu, zejména pokud jde o právo provozovatelů infrastruktury odmítnout nebo přijmout žádosti o kapacitu od jiných právních subjektů, než jsou železniční podniky.
- (9) Mezinárodní železniční koridory pro evropskou železniční síť pro konkurenceschopnou nákladní dopravu by měly být vytvořeny způsobem, jenž je v souladu s koridory transevropské dopravní sítě (dále jen „TEN-T“) nebo evropského systému řízení železničního provozu (dále jen „ERTMS“). Za tímto účelem je nezbytný koordinovaný rozvoj sítí, zejména pokud jde o začlenění mezinárodních koridorů pro konkurenceschopnou železniční nákladní dopravu do stávajících koridorů sítě TEN-T a ERTMS. Dále je třeba stanovit na úrovni Unie harmonizační pravidla týkající se koridorů pro nákladní dopravu. V případě potřeby by mělo být vytváření těchto koridorů finančně podporováno v rámci programů TEN-T, výzkumných programů a programu Marco Polo a jiných politik a fondů Unie, jako je Evropský fond pro regionální rozvoj a Fond soudržnosti.
- (10) V rámci koridoru pro nákladní dopravu je třeba zajistit náležitou koordinaci mezi členskými státy a příslušnými provozovateli infrastruktury, dostatečně upřednostnit železniční nákladní dopravu, vytvořit účinná a dostatečná propojení s ostatními druhy dopravy a stanovit vhodné podmínky pro rozvoj hospodářské soutěže mezi poskytovateli služeb nákladní železniční dopravy.
- (11) Společně s koridory pro nákladní dopravu zřízenými v souladu s článkem 3 tohoto nařízení by měly být na úrovni Unie posouzeny a schváleny další koridory pro nákladní dopravu podle jasně stanovených a transparentních kritérií a postupů, jež ponechají členským státům a provozovatelům infrastruktury dostatečný prostor pro rozhodování a řízení tak, aby mohli zohlednit stávající iniciativy pro zvláštní koridory, např. ERTMS, RailNetEurope (RNE) a TEN-T, a přijmout opatření přizpůsobená svým zvláštním potřebám.
- (12) S cílem podporovat koordinaci mezi členskými státy a provozovateli infrastruktury by měla být vytvořena odpovídající struktura řízení pro každý koridor pro nákladní dopravu, a to při zohlednění potřeby vyhnout se zdvojování již existujících struktur řízení.
- (13) S cílem reagovat na potřeby trhu by měly být postupy pro vytvoření koridoru pro nákladní dopravu uvedeny v prováděcím plánu, který by měl obsahovat stanovení a harmonogram opatření, kterými by se zlepšila výkonnost a kvalita nákladní dopravy. Aby bylo dále zajištěno, že plánovaná nebo prováděná opatření pro zřízení koridoru pro nákladní dopravu splňují potřeby nebo očekávání všech uživatelů koridoru pro nákladní dopravu, musí být podle postupů stanovených správní radou pravidelně konzultováni žadatelé, kteří budou koridor pro nákladní dopravu pravděpodobně využívat.
- (14) Pro podporu zřizování koridorů pro nákladní dopravu v Unii by mělo být rovněž považováno za nezbytné vytváření intermodálních terminálů pro nákladní dopravu.
- (15) S cílem zajistit, aby kapacita na trase koridoru pro nákladní dopravu byla dostupná rovnoměrně a souvisle, je třeba investice do koridoru pro nákladní dopravu koordinovat mezi členskými státy a dotýcnými provozovateli infrastruktury a plánovat je podle potřeb koridoru pro nákladní dopravu. Měl by být zveřejněn harmonogram provádění investic s cílem zajistit dobrou informovanost všech žadatelů, kteří by mohli na koridoru působit. Investice by měly zahrnovat projekty týkající se rozvoje interoperabilních systémů a zvýšení maximální kapacity vlaků.
- (16) Ze stejných důvodů by všechny práce na infrastruktuře a jejích zařízeních, které by omezily dostupnou kapacitu koridoru pro nákladní dopravu, měly být koordinovány rovněž na úrovni koridoru pro nákladní dopravu a měly by být o nich zveřejňovány aktuální informace.
- (17) K usnadnění žádostí o kapacitu infrastruktury pro vlaky mezinárodní železniční nákladní dopravy je vhodné určit nebo zřídit jediné kontaktní místo pro žádosti o kapacitu pro každý koridor pro nákladní dopravu. K tomu je třeba vycházet ze stávajících iniciativ, zejména iniciativ zahájených ze strany RNE, subjektu, který působí jako koordinací nástroj pro provozovatele infrastruktury a poskytuje řadu služeb provozovatelům mezinárodní nákladní dopravy.

- (18) Řízení koridorů pro nákladní dopravu by mělo rovněž zahrnovat postupy pro přidělování kapacity infrastruktury mezinárodním nákladním vlakům provozovaným v takových koridorech. Tyto postupy by měly zohlednit potřebu kapacity pro jiné segmenty železniční dopravy, včetně osobní dopravy.
- (19) S cílem zajistit lepší využívání železniční infrastruktury je třeba koordinovat provoz těchto infrastruktur a terminálů, které se nacházejí po celém koridoru pro nákladní dopravu.
- (20) Pravidly přednosti se mohou rovněž rozumět prioritní cíle v závislosti na situaci v příslušném členském státě.
- (21) Pro nákladní vlaky jedoucí koridorem pro nákladní dopravu by měla být v případě narušení plynulosti dopravy v nejvyšší možné míře zajištěna dostatečná přenosnost, a to s ohledem na potřeby všech segmentů železniční dopravy.
- (22) S cílem objektivně posoudit přínosy vyplývající z opatření zaměřených na zřízení koridoru pro nákladní dopravu by měl být sledován výkon a kvalita služeb železniční nákladní dopravy v rámci koridoru pro nákladní dopravu a pravidelně by měly být zveřejňovány zprávy o kvalitě. Hodnocení výkonu a kvality by mělo zahrnovat výsledek průzkumů spokojenosti uživatelů koridorů pro nákladní dopravu.
- (23) S cílem zajistit nediskriminační přístup k mezinárodním službám železniční dopravy je nezbytné zajistit účinnou koordinaci mezi regulačními orgány u různých sítí, které koridor pro nákladní dopravu pokrývá.
- (24) S cílem usnadnit přístup k informacím o využívání celé hlavní infrastruktury v koridoru pro nákladní dopravu a s cílem zaručit nediskriminační přístup na tento koridor by správní rada měla vypracovat, pravidelně aktualizovat a zveřejňovat dokument obsahující všechny tyto informace.
- (25) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž zřízení evropské železniční sítě pro konkurenceschopnou nákladní dopravu, která se skládá z koridorů pro nákladní dopravu, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich může být z důvodů rozsahu a účinků tohoto nařízení 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 toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (26) Měla by být zavedena spravedlivá pravidla založená na spolupráci mezi provozovateli infrastruktury, kteří musí poskytovat kvalitní služby provozovatelům nákladní dopravy v rámci mezinárodního železničního koridoru, pokud jde o koordinaci investic, spravování kapacity infrastruktury a řízení dopravy.
- (27) Vzhledem k tomu, že mezinárodní vlaky potřebují jezdit po trasách využívajících více koridorů vymezených tímto nařízením, mohou provozovatelé infrastruktury více koridorů rovněž koordinovat svou činnost s cílem zajistit na příslušných koridorech dostupnost kapacity, plynulost provozu a důsledné uplatňování pravidel přednosti různých segmentů železniční dopravy v případě narušení plynulosti dopravy.
- (28) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (29) Komise by měla být dále zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změny přílohy II. V souladu se závazkem, který Komise učinila ve svém sdělení ze dne 9. prosince 2009 o provádění článku 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, je obzvláště důležité, aby Komise během přípravných prací vedla konzultace s odborníky,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÉ ZÁLEŽITOSTI

Článek 1

Účel a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví pravidla pro zřízení a organizaci mezinárodních železničních koridorů pro evropskou železniční síť pro konkurenceschopnou nákladní železniční dopravu. Stanoví pravidla pro výběr, organizaci a řízení koridorů pro nákladní dopravu.

2. Toto nařízení se vztahuje na řízení a využívání železniční infrastruktury v koridorech pro nákladní dopravu.

Článek 2

Definice

1. Pro účely tohoto nařízení se použijí definice, které jsou uvedeny v článku 2 směrnice 2001/14/ES.

2. Spolu s definicemi uvedenými v odstavci 1 se použijí tyto definice:

- a) „koridorem pro nákladní dopravu“ se rozumí všechny určené železniční tratě v členských státech a popřípadě v třetích evropských zemích, spojující terminály podél hlavní trasy koridoru pro nákladní dopravu, včetně železniční infrastruktury a jejího zařízení, seřadovacích nádraží a zařízení pro vlakotvorbu a případně také tratí tvořících objízdné trasy;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

- b) „prováděcím plánem“ se rozumí dokument představující prostředky a strategii, které dotyčné strany hodlají provádět, aby během stanoveného období přijaly nezbytná a dostatečná opatření pro zřízení koridoru pro nákladní dopravu;
- c) „terminálem“ se rozumí zařízení nacházející se v koridoru pro nákladní dopravu, které je speciálně uspořádáno tak, aby umožňovalo nakládku nebo vykládku zboží nákladních vlaků a integraci železniční nákladní dopravy s dopravou silniční, námořní, vodní a leteckou, jakož i vlakotvorbu či rozřazování nákladních vlaků a případně provádění postupů na hranicích se třetími evropskými zeměmi.

KAPITOLA II

URČENÍ A ŘÍZENÍ MEZINÁRODNÍCH ŽELEZNIČNÍCH KORIDORŮ PRO KONKURENCESCHOPNOU NÁKLADNÍ DOPRAVU

Článek 3

Určení počátečních koridorů pro nákladní dopravu

1. Do ... (*) zřídí členské státy uvedené v příloze I koridory pro nákladní dopravu na hlavních trasách uvedených v této příloze. Dotyčné členské státy podají Komisi informace o zřízení koridorů pro nákladní dopravu.
2. Odchylně od odstavce 1 se koridory pro nákladní dopravu na hlavních trasách uvedených v bodech 3, 5 a 8 přílohy I zřídí do ... (**).

Článek 4

Výběr dalších koridorů pro nákladní dopravu

1. Každý členský stát, který má železniční hraniční přechod s jiným členským státem, se účastní zřízení alespoň jednoho koridoru pro nákladní dopravu, ledaže by tento závazek byl již splněn podle článku 3.
2. Bez ohledu na odstavec 1, se členské státy na žádost kteréhokoli členského státu podílejí na zřízení koridoru pro nákladní dopravu podle odstavce 1 nebo na prodloužení již existujícího koridoru s cílem umožnit sousednímu členskému státu splnit jeho závazek podle uvedeného odstavce.
3. Aniž jsou dotčeny povinnosti členských států podle článku 7 směrnice 91/440/ES, pokud se některý členský stát domnívá, že by zřízení koridoru pro nákladní dopravu nebylo v zájmu žadatelů, kteří by pravděpodobně koridor pro nákladní dopravu využívali, nebo by neznamenal významné socioekonomické přínosy či by znamenal nepřiměřenou zátěž, dotýčný

(*) Pro Úř. věst.: vložte prosím datum odpovídající třem letům ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

(**) Pro Úř. věst.: vložte prosím datum odpovídající pěti letům ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

členský stát není povinen se na zřízení koridoru podílet podle odstavců 1 a 2 tohoto článku, s výhradou rozhodnutí Komise přijaté poradním postupem podle čl. 19 odst. 2.

4. Členský stát není povinen se na zřízení koridoru podílet podle odstavců 1 a 2, pokud má železniční síť s jiným rozchodem kolejí, než je rozchod kolejí hlavní železniční sítě v rámci Unie.

5. Do ... (***) a po konzultaci příslušných provozovatelů infrastruktury a žadatelů navrhnou dotyčné členské státy společně v zájmu splnění povinnosti podle odstavců 1 a 2 Komisi zřízení koridorů pro nákladní dopravu, přičemž zohlední kritéria uvedená v příloze II.

6. Komise posoudí příslušné návrhy na zřízení koridorů pro nákladní dopravu podle odstavce 5 a do devíti měsíců po předložení návrhu přijme regulativním postupem podle čl. 19 odst. 3 rozhodnutí o tom, zda je tento návrh v souladu s tímto článkem.

7. Dotyčné členské státy zřídí koridory pro nákladní dopravu do tří let od přijetí rozhodnutí Komise podle odstavce 6.

8. Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změny přílohy II. Při přípravě aktů v přenesené pravomoci uvedených v odstavci 1 musí Komise postupovat v souladu s ustanoveními směrnice 2001/14/ES a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (přepřelované znění) ⁽¹⁾, zohlední plán implementace týkající se interoperabilních systémů, rozvoj železničních systémů a sítě TEN-T a zejména pak zohlední provádění ERTMS, jakož i vývoj trhu nákladní dopravy, včetně propojení s ostatními druhy dopravy.

Na akty v přenesené pravomoci uvedené v tomto odstavci se použijí postupy uvedené v článcích 20, 21 a 22.

Článek 5

Změna koridorů pro nákladní dopravu

1. Koridory pro nákladní dopravu podle článků 3 a 4 se mohou měnit na základě společného návrhu, který dotyčné členské státy předloží Komisi po konzultaci příslušných provozovatelů infrastruktury a žadatelů.

2. Komise přijme regulativním postupem podle čl. 19 odst. 3 rozhodnutí o návrhu, přičemž zohlední kritéria stanovená v příloze II.

(***) Pro Úř. věst.: vložte prosím datum odpovídající dvěma letům ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

Článek 6

Urovnávání sporů

Pokud se dva nebo více členských států nedohodnou na zřízení nebo změně koridoru pro nákladní dopravu a na otázkách, které se týkají železniční infrastruktury umístěné na jejich území, Komise na žádost jednoho z dotyčných členských států konzultuje o této záležitosti výbor uvedený v článku 19. Stanovisko Komise se oznámí dotyčným členským státům. Dotyčné členské státy zohlední toto stanovisko s cílem nalézt řešení a přijmou rozhodnutí na základě vzájemného souhlasu.

Článek 7

Řízení koridorů pro nákladní dopravu

1. Pro každý koridor pro nákladní dopravu zřídí dotyčné členské státy výkonnou radu odpovídající za definování obecných cílů koridoru pro nákladní dopravu, dohled a přijetí opatření, jak výslovně stanoví články 8, 10 a 23. Výkonná rada se skládá ze zástupců orgánů dotyčných členských států.

2. Pro každý koridor pro nákladní dopravu zřídí dotyční provozovatelé infrastruktury a případně přidávající subjekty podle čl. 14. odst. 2 směrnice 2001/14/ES správní radu odpovědnou za přijetí opatření, jak je výslovně stanoveno v odstavci 6 tohoto článku a člincích 8 a 10, čl. 12 odst. 1, čl. 13 odst. 2, 5 a 6, čl. 15 odst. 1, článku 16 a čl. 17 odst. 2 a 3 tohoto nařízení. Správní rada se skládá ze zástupců provozovatelů infrastruktury.

3. Výkonná rada přijímá rozhodnutí na základě vzájemného souhlasu zástupců orgánů dotyčných členských států.

4. Správní rada přijímá svá rozhodnutí, včetně rozhodnutí o svém právním postavení, zdrojích a personálu, na základě vzájemného souhlasu dotyčných provozovatelů infrastruktury.

5. Odpovědností výkonné a správní rady není dotčena nezávislost provozovatelů infrastruktury podle čl. 4 odst. 2 směrnice 91/440/EHS.

6. Správní rada zřídí poradní skupinu složenou z provozovatelů a vlastníků terminálů koridoru pro nákladní dopravu. Tato poradní skupina může vydat stanovisko k jakémukoli návrhu správní rady, který má přímé dopady na investice a na správu terminálů. Poradní skupina může rovněž vydat stanoviska z vlastního podnětu. Správní rada všechna tato stanoviska zohlední.

Článek 8

Prováděcí opatření týkající se plánu koridoru pro nákladní dopravu

1. Správní rada vypracuje prováděcí plán a předloží jej ke schválení výkonné radě. Tento plán zahrnuje:

- a) popis charakteristik koridoru pro nákladní dopravu, včetně úzkých míst na infrastruktuře, a plán opatření nezbytných pro zřízení koridoru pro nákladní dopravu;
- b) základní aspekty studie o dopravě a provozu podle odstavce 3;
- c) cíle koridorů pro nákladní dopravu, zejména pokud jde o jejich výkonnost a kvalitu vyjádřenou z hlediska kvality služby a kapacity koridoru pro nákladní dopravu v souladu s článkem 17;
- d) plán investic podle článku 10; a
- e) opatření k provedení článků 11 až 17.

2. Správní rada pravidelně přezkoumává prováděcí plán a zohledňuje přitom pokrok dosažený při jeho provádění, situaci na trhu železniční dopravy na daném koridoru pro nákladní dopravu a výkonnost a kvalitu měřenou v souladu s cíli uvedenými v odst. 1 písm. c).

3. Správní rada provádí pravidelné dopravně-provozní studie týkající se zjištěných a očekávaných změn v provozu na koridoru pro nákladní dopravu, které se zabývají různými segmenty železniční dopravy, zahrnující jak nákladní, tak i osobní dopravu.

4. Prováděcí plán zohlední rozvoj terminálů s cílem vyhovět potřebám železniční nákladní dopravy provozované na daném koridoru pro nákladní dopravu.

Článek 9

Konzultace žadatelů

Správní rada zavede konzultační mechanismy umožňující náležité zapojení žadatelů, kteří budou pravděpodobně koridor pro nákladní dopravu využívat. Zejména zajistí, aby byli žadatelé konzultováni před předložením prováděcího plánu výkonné radě podle článku 8.

KAPITOLA III

INVESTICE V KORIDORU PRO NÁKLADNÍ DOPRAVU

Článek 10

Plánování investic

1. Správní rada vypracuje a pravidelně přezkoumává plán investic a předkládá jej ke schválení výkonné radě. Tento plán zahrnuje:

- a) seznam plánovaných projektů pro rozšíření, obnovu nebo modernizaci železniční infrastruktury a jejího zařízení po celém koridoru pro nákladní dopravu a seznam souvisejících finančních potřeb a finančních zdrojů;

- b) plán implementace týkající se interoperabilních systémů na koridoru pro nákladní dopravu a splňující základní požadavky a technické specifikace pro interoperabilitu, které se použijí na příslušnou síť podle definice ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES. Tento plán implementace vychází z analýzy nákladů a přínosů týkající se využití interoperabilních systémů;
- c) plán řízení kapacity nákladních vlaků, které mohou jezdit na koridoru pro nákladní dopravu. Tento plán lze založit na zvýšení délky vlaku, průjezdného průřezu nebo hmotnosti na nápravu, které jsou povoleny pro vlaky provozované na koridoru pro nákladní dopravu; a
- d) případně odkaz na příspěvek Unie plánovaný v rámci finančních programů Unie.

2. Uplatňováním tohoto článku není dotčena pravomoc členských států, pokud jde o plánování a financování železniční infrastruktury.

Článek 11

Koordinace prací

Příslušní provozovatelé infrastruktury koordinují a včas a řádným způsobem zveřejňují své harmonogramy pro provádění všech prací na infrastrukturu a jejím vybavení, které by omezily dostupnou kapacitu na koridoru pro nákladní dopravu.

KAPITOLA IV

ŘÍZENÍ KORIDORU PRO NÁKLADNÍ DOPRAVU

Článek 12

Jediné kontaktní místo pro žádosti o přidělení kapacity infrastruktury

1. Správní rada koridoru pro nákladní dopravu určí nebo zřídí na základě spolupráce mezi provozovateli infrastruktury společný orgán či informační systém, nabízející žadatelům možnost požádat na jediném místě v jediné žádosti o přidělení kapacity infrastruktury pro nákladní vlaky překračující alespoň jednu hranici na trase koridoru pro nákladní dopravu (dále jen „jediné kontaktní místo“).
2. Jediné kontaktní místo rovněž poskytne základní informace týkající se přidělení kapacity infrastruktury, včetně informací podle článku 16.
3. Jediné kontaktní místo předá veškeré žádosti o přidělení kapacity infrastruktury neprodleně příslušným provozovatelům infrastruktury a případně přidělovacím subjektům podle čl. 14. odst. 2 směrnice 2001/14/ES, kteří přijmou rozhodnutí o těchto žádostech v souladu s článkem 13 a kapitolou III uvedené směrnice.
4. Činnosti jediných kontaktních míst se provádí za transparentních a nediskriminačních podmínek. Tyto činnosti podlé-

hají kontrole ze strany regulačních subjektů v souladu s článkem 18.

Článek 13

Kapacita přidělená nákladním vlakům

1. Členské státy spolupracují na vymezení rámce pro přidělování kapacity infrastruktury v koridoru pro nákladní dopravu v souladu se svými pravomocemi podle čl. 14 odst. 1 směrnice 2001/14/ES.
2. Správní rada posoudí kapacitu potřebnou pro nákladní vlaky provozované na příslušném koridoru pro nákladní dopravu, přičemž zohlední dopravně-provozní studii uvedenou v čl. 8 odst. 3 tohoto nařízení, žádosti o kapacitu infrastruktury týkající se období minulých i stávajících jízdních řádů a rámcové dohody.

3. Na základě posouzení uvedeného v odstavci 2 tohoto článku provozovatelé infrastruktury příslušného koridoru pro nákladní dopravu postupem podle článku 15 směrnice 2001/14/ES společně definují a organizují mezinárodní předem plánované vlakové trasy pro nákladní vlaky, přičemž zohlední potřebu kapacity pro jiné segmenty železniční dopravy, včetně osobní dopravy. Tyto předem plánované trasy se zveřejní nejpozději tři měsíce před konečným datem pro přijetí žádostí o kapacitu podle přílohy III směrnice 2001/14/ES. Provozovatelé infrastruktury několika koridorů pro nákladní dopravu mohou v případě potřeby koordinovat mezinárodní předem plánované vlakové trasy, poskytující kapacitu na dotýčných koridorech pro nákladní dopravu.

4. Provozovatelé infrastruktury příslušného koridoru pro nákladní dopravu přidělují tyto předem plánované trasy přednostně nákladním vlakům překračujícím alespoň jednu hranici.

5. Je-li to odůvodněno potřebami trhu a posouzením podle odstavce 2 tohoto článku, provozovatelé infrastruktury společně definují rezervní kapacitu pro mezinárodní nákladní vlaky provozované v koridorech pro nákladní dopravu a zohlední přitom potřebu kapacity pro jiné segmenty železniční dopravy, včetně osobní dopravy, a budou mít tuto rezervu k dispozici v rámci konečných verzí jízdních řádů, aby mohli rychle a přiměřeně reagovat na žádosti ad hoc o kapacitu, jak je uvedeno v článku 23 směrnice 2001/14/ES. Tato kapacita musí být rezervována do určitého okamžiku před plánovaným časem jízdy stanoveného správní radou. Tento okamžik nesmí nastat dříve než 90 dnů před plánovaným časem jízdy.

Rezervní kapacita se určí na základě posouzení uvedeného v odstavci 2. Tato rezervní kapacita bude k dispozici pouze v případě skutečné potřeby trhu.

6. Správní rada podporuje koordinaci pravidel přednosti souvisejících s přidělováním kapacity v koridoru pro nákladní dopravu.

7. S výjimkou případů vyšší moci nesmí být vlaková trasa přidělena nákladnímu vlaku podle tohoto článku zrušena ve lhůtě kratší než jeden měsíc před plánovaným časem jízdy podle jízdního řádu, nedá-li dotčený žadatel s tímto zrušením svůj souhlas. V takovém případě se příslušný provozovatel infrastruktury dotčenému žadateli pokusí navrhnout vlakovou trasu rovnocenné kvality a spolehlivosti, kterou má žadatel právo přijmout nebo odmítnout. Tímto ustanovením nejsou dotčena jakákoli práva, která může mít žadatel podle dohody uvedené v čl. 19 odst. 1 směrnice 2001/14/ES.

8. Provozovatelé infrastruktury dotčeného koridoru pro nákladní dopravu a poradní skupina uvedená v čl. 7 odst. 6 stanoví postupy k zajištění optimální koordinace přidělování kapacity mezi provozovateli infrastruktury jak pro žádosti podle čl. 12 odst. 1, tak pro žádosti obdržené od dotčených provozovatelů infrastruktury. Přitom se rovněž zohlední přístup k terminálům.

9. Odkazy na provozovatele infrastruktury v odstavcích 4 a 8 tohoto článku zahrnují, tam kde je to vhodné, přidělovací subjekty ve smyslu čl. 14. odst. 2 směrnice 2001/14/ES.

Článek 14

Řízení dopravy

1. Provozovatelé infrastruktury koridoru pro nákladní dopravu zavedou postupy pro koordinaci řízení dopravy na celém koridoru pro nákladní dopravu a mohou zavést postupy pro koordinaci řízení dopravy na několika koridorech pro nákladní dopravu.

2. Provozovatelé infrastruktury koridoru pro nákladní dopravu a poradní skupina uvedená v čl. 7 odst. 6 zavedou postupy pro zajištění optimální koordinace mezi provozováním železniční infrastruktury a provozováním příslušných terminálů.

Článek 15

Řízení dopravy v případě narušení plynulosti dopravy

1. Správní rada přijme společné cíle týkající se dodržování jízdního řádu nebo obecné pokyny pro řízení dopravy v případě narušení plynulosti provozu vlaků na koridoru pro nákladní dopravu.

2. Každý dotčený provozovatel infrastruktury vypracuje pravidla přednosti mezi různými segmenty železniční dopravy pro řízení provozu v části koridoru pro nákladní dopravu, která spadá pod odpovědnost tohoto provozovatele infrastruktury, v souladu se společnými cíli nebo obecnými pokyny uvedenými v odstavci 1 tohoto článku. Tato pravidla přednosti se zveřejní ve zprávě o síti uvedené v článku 3 směrnice 2001/14/ES.

3. Zásady pro stanovení pravidel přednosti stanoví alespoň to, že se pokud možno nezmění vlaková trasa uvedená

v čl. 13 odst. 3 a 5 přidělená pro nákladní vlaky, které dodržují své jízdní řády. Zásady pro stanovení pravidel přednosti se zaměří na minimalizaci celkové doby potřebné na obnovení provozu v příslušné síti dle jízdního řádu s přihlédnutím k potřebám všech segmentů železniční dopravy. Za tímto účelem mohou provozovatelé infrastruktury koordinovat řízení mezi různými segmenty železniční dopravy v rámci několika koridorů pro nákladní dopravu.

Článek 16

Informace o podmínkách využívání koridoru pro nákladní dopravu

Správní rada vypracuje, pravidelně aktualizuje a zveřejňuje dokument, který obsahuje:

- a) všechny informace obsažené ve zprávách o sítích pro jednotlivé vnitrostátní sítě, které se týkají koridoru pro nákladní dopravu, vypracovaných postupem podle článku 3 směrnice 2001/14/ES;
- b) seznam a charakteristiky terminálů, zejména informace týkající se podmínek a způsobů přístupu k těmto terminálům;
- c) informace týkající se postupů uvedených v čl. 13 odst. 8 a čl. 14 odst. 2;
- d) prováděcí plán.

Článek 17

Kvalita služby v koridoru pro nákladní dopravu

1. Provozovatelé infrastruktury v příslušném koridoru pro nákladní dopravu podpoří slčitelnost mezi systémy odměňování výkonu a kvality podle článku 11 směrnice 2001/14/ES.

2. Správní rada sleduje výkon a kvalitu služeb železniční nákladní dopravy v rámci koridoru pro nákladní dopravu a jednou ročně výsledky tohoto sledování zveřejní.

3. Správní rada organizuje průzkum spokojenosti uživatelů koridoru pro nákladní dopravu a jednou ročně výsledky tohoto průzkumu zveřejní.

Článek 18

Regulační subjekty

1. Regulační subjekty uvedené v článku 30 směrnice 2001/14/ES spolupracují na sledování hospodářské soutěže v rámci koridoru pro železniční nákladní dopravu. Zejména zajistí nediskriminační přístup k příslušnému koridoru a jsou odvolacími orgány podle čl. 30 odst. 2 uvedené směrnice. Vyměňují si potřebné informace získané od provozovatelů infrastruktury a případně od jiných osob.

2. V případě stížnosti předložené regulačnímu subjektu žadatelem ohledně služeb mezinárodní železniční nákladní dopravy nebo v rámci šetření prováděného z vlastního podnětu regulačním subjektem dotýčný regulační subjekt konzultuje regulační subjekty všech dalších členských států, přes jejichž území vede mezinárodní trasa dotyčného nákladního vlaku, a před přijetím rozhodnutí si vyžádá veškeré nezbytné informace.

3. Regulační subjekty konzultované podle odstavce 2 poskytnou dotyčnému regulačnímu subjektu veškeré informace, které jsou podle svého vnitrostátního práva samy oprávněny požadovat. Tyto informace lze použít výhradně pro účely řešení stížnosti nebo pro účely šetření podle odstavce 2.

4. Regulační subjekt, ke kterému je podána stížnost nebo který zahájil šetření z vlastního podnětu, předá příslušné informace odpovědnému regulačnímu subjektu, aby tento subjekt mohl přijmout opatření týkající se dotyčných stran.

5. Všichni sdružení zástupci provozovatelů infrastruktury podle čl. 15 odst. 1 směrnice 2001/14/ES neprodleně zajistí poskytnutí veškerých informací nezbytných pro řešení stížnosti nebo pro šetření podle odstavce 2 tohoto článku, které jsou požadovány regulačním subjektem členského státu, v němž je dotyčný sdružený zástupce usazen. Tento regulační subjekt je oprávněn předávat tyto informace týkající se příslušné mezinárodní trasy regulačním subjektům uvedeným v odstavci 2 tohoto článku.

KAPITOLA V

Závěrečná ustanovení

Článek 19

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor uvedený v čl. 11 písm. a) směrnice 91/440/EHS.

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

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

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

Článek 20

Výkon přenesení pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 8 je svěřena Komisi na dobu pěti let po vstupu tohoto nařízení v platnost. Komise předloží zprávu o přenesených pravomocích nejpozději šest měsíců před ukončením tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhé období, pokud je Evropský parlament nebo Rada nezruší v souladu s článkem 21.

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

3. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v článcích 21 a 22.

Článek 21

Zrušení přenesení pravomoci

1. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 20 zrušit.

2. Orgán, který zahájí interní postup s cílem rozhodnout, zda zrušit přenesení pravomoci, uvědomí nejpozději jeden měsíc před přijetím konečného rozhodnutí druhý orgán a Komisi a uvede pravomoci, jejichž přenesení by mohlo být zrušeno, a důvody tohoto zrušení.

3. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určených. Nabývá účinku okamžitě nebo k pozdějšímu dni, který v něm je upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci. Bude zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 22

Námítky proti aktům v přenesené pravomoci

1. Evropský parlament nebo Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námitky ve lhůtě tří měsíců ode dne oznámení.

2. Pokud Evropský parlament ani Rada v této lhůtě námitky proti aktu v přenesené pravomoci nevysloví, nebo pokud před uplynutím této lhůty Evropský parlament i Rada uvědomí Komisi o svém rozhodnutí námitky nevyslovit, vstupuje akt v přenesené pravomoci v platnost dnem v něm stanoveným.

3. Akt v přenesené pravomoci nevstoupí v platnost, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada vysloví námitky. Orgán, který vyslovuje námitky proti aktu v přenesené pravomoci, je odůvodní.

Článek 23

Sledování provádění

Každé dva roky od zřízení koridoru pro nákladní dopravu předloží výkonná rada uvedená v čl. 7 odst. 1 Komisi výsledky provádění plánu pro tento koridor. Komise provede analýzu těchto výsledků a uvědomí o této analýze výbor uvedený v článku 19.

Článek 24

Zpráva

Komise pravidelně posuzuje uplatňování tohoto nařízení. Vypracuje zprávu pro Evropský parlament a Radu poprvé do ... (*) a poté každé tři roky.

Článek 25

Přechodná ustanovení

Toto nařízení se nevztahuje na Kyprskou republiku a na Maltu do té doby, dokud nebudou mít na svém území zaveden železniční systém.

Článek 26

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Článek 27

Vyhlášení

Toto nařízení bude vyhlášeno v Úředním věstníku Evropské unie.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne ...

Za Evropský parlament
předseda

...

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

...

(*) Pro Úř. věst.: vložte prosím datum odpovídající pěti letům ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

PŘÍLOHA I

Seznam hlavních tras koridorů pro nákladní dopravu

	Členské státy	Hlavní trasy ⁽¹⁾
1.	BE, NL, DE, IT	Zeebrugge – Antverpy/Rotterdam – Duisburg – [Basilej] – Milán – Ženeva
2.	NL, BE, LU FR,	Rotterdam – Antverpy – Lucemburk – Mety – Dijon – Lyon/[Basilej]
3.	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm – Malmö – Kodaň – Hamburk – Innsbruck – Verona – Palermo
4.	PT, ES, FR	Sines – Lisabon/Leixões –Madrid – San Sebastian – Bordeaux – Paříž Sines – Elvas/Algeciras – Mety
5.	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Gdyně – Katowice – Ostrava/Žilina – Vídeň – Terst/Koper
6.	ES, FR, IT, SI, HU	Almería – Valencie/Madrid – Zaragoza/Barcelona – Marseille – Lyon – Turín – Udine – Terst/Koper – Lublaň – Budapešť – Záhony (maďarsko-ukrajinská hranice)
7.	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL	Praha – Vídeň/Bratislava – Budapešť – Bukurešť – Konstanta Vidin – Sofia – Soluň – Atény
8.	DE, NL, BE, PL, LT	Bremerhaven/Rotterdam/Antverpy – Cáchy/Berlín – Varšava – Terespol (polsko- běloruská hranice)/Kaunas
9.	CZ, SK	Praha – Horní Lideč – Žilina – Košice – Černá nad Tisou – (slovensko-ukrajinská hranice)

⁽¹⁾ Lomítkem „ / “ jsou naznačeny alternativní trasy.

PŘÍLOHA II

Kritéria, která mají být zohledněna podle článků 4 a 5

- a) Soulad koridorů pro nákladní dopravu se sítí TEN-T, koridory ERTMS nebo koridory vymezenými sdružením RNE;
- b) Začlenění prioritních projektů sítě TEN-T ⁽¹⁾ do příslušného koridoru pro nákladní dopravu;
- c) Koridor pro nákladní dopravu překračuje území alespoň tří členských států, nebo dvou členských států, pokud je vzdálenost mezi železničními terminály obsluhovanými dotyčným koridorem pro nákladní dopravu větší než 500 km;
- d) zájem žadatelů o příslušný koridor pro nákladní dopravu;
- e) rovnováha mezi socioekonomickými náklady a přínosy vyplývajícími ze zřízení koridoru pro nákladní dopravu;
- f) soudržnost všech koridorů pro nákladní dopravu navržených členskými státy s cílem dosáhnout zavedení evropské železniční sítě pro konkurenceschopnou nákladní dopravu;
- g) existence náležitého propojení s ostatními druhy dopravy, zejména díky vhodné síti terminálů, včetně terminálů v námořních a vnitrozemských přístavech;
- h) případně lepší propojení mezi členskými státy a sousedními třetími zeměmi.

⁽¹⁾ Viz příloha III rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1).

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

Komise dne 15. prosince 2008 předložila návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o evropské železniční síti zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy.

Evropský parlament dne 23. dubna 2009 přijal stanovisko hlasováním v prvním čtení.

Rada dne 11. června 2009 dosáhla politické dohody o návrhu směrnice.

Dne 22. února 2010 Rada přijala postoj v prvním čtení v souladu s řádným legislativním postupem stanoveným v článku 294 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Při své práci Rada vzala v úvahu stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾ a Výboru regionů. ⁽²⁾

II. ANALÝZA POSTOJE RADY V PRVNÍM ČTENÍ

1. Obecné otázky

Komise dne 15. prosince 2008 předložila návrh nařízení o evropské železniční síti zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy. Cílem navrženého nařízení je vytvořit evropskou železniční síť zajišťující konkurenceschopnou nákladní dopravu sestávající z mezinárodních koridorů, poskytujících provozovatelům efektivní a vysoce kvalitní infrastrukturu nákladní dopravy. V důsledku toho by provozovatelé železnic měli být schopni nabízet efektivní a vysoce kvalitní služby a měli by být konkurenceschopnější na trhu přepravy zboží. Za tímto účelem návrh stanoví pravidla pro vytváření a změnu koridorů pro nákladní dopravu, jejich organizaci a správu a opatření pro provádění koridorů pro nákladní dopravu, investiční plánování a řízení kapacit a provozu.

Postoj Rady v prvním čtení stanoví soudržný rámec pro zavedení evropské železniční sítě zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy. Pro stanovení počátečních koridorů pro nákladní dopravu předpokládá jednodušší postup, založený na seznamu hlavních tras koridorů. Tento počáteční seznam by měl být doplněn členskými státy neuvedenými v příloze I nařízení, které koridory pro nákladní dopravu zavedou později. Přístup Rady navíc předpokládá možnost odchýlit se od stanovených pravidel. Zahrnuje rovněž lépe uspořádaný systém správy koridorů pro nákladní dopravu. Rada se také dohodla na zavedení pružnějšího systému žádostí o trasy pro nákladní vlaky, založeném na posílení spolupráce mezi provozovateli infrastruktur.

2. Hlavní otázky

i) Výběr koridorů pro nákladní dopravu

Komise navrhla postup, podle něhož by každý členský stát měl zřídit alespoň jeden koridor s jiným dotčeným členským státem či členskými státy. Některé členské státy by navíc byly povinny na základě roční výkonnosti železniční nákladní dopravy v těchto členských státech vyjádřené v tunokilometrech zřídit alespoň 2 nebo 3 koridory.

Rada přijala jiné řešení, které spočívá ve zřízení počátečních koridorů pro nákladní dopravu podle seznamu hlavních tras koridorů uvedeném v příloze I nařízení, a to do určitého konkrétního okamžiku, a v povinné účasti členských států, které nejsou uvedeny na tomto seznamu, na zřízení alespoň jednoho koridoru pro nákladní dopravu. Členské státy se budou rovněž podílet na zřízení koridoru nebo na prodloužení již existujícího koridoru s cílem zaručit, že sousední členský stát splní povinnost zřídit alespoň jeden koridor pro nákladní dopravu.

Uvedené řešení zahrnuje dvě možné odchylky od povinnosti podílet se na zřízení koridoru pro nákladní dopravu. První odchylka by mohla být oprávněná za určitých podmínek, jako je nedostatek zájmu ze strany žadatelů, kteří by tento koridor pravděpodobně využívali, žádné socioekonomické přínosy či nepřiměřená zátěž spojená se zřízením koridoru. Tato odchylka je podmíněna rozhodnutím Komise v souladu s postupem projednávání ve výborech. Druhá odchylka by se mohla týkat těch členského státu, který má železniční síť s jiným rozchodem kolejí než hlavní železniční síť v rámci Unie.

⁽¹⁾ Stanovisko ze dne 15. července 2009 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

⁽²⁾ (dosud nezveřejněno v Úředním věstníku).

Evropský parlament do návrhu Komise zařadil následující změny:

- Koridory pro nákladní dopravu by měly spojovat nejméně dva členské státy a být kompatibilní s koridory TEN-T nebo ERTMS. Je-li to nezbytné, mohou být součástí koridoru také některé úseky s velkým či potenciálně velkým objemem nákladní dopravy, které nejsou zahrnuty do TEN-T.
- O vytvoření nebo změně koridoru pro nákladní dopravu rozhodují dotčené členské státy poté, co oznámily Komisi své záměry a připojily návrh vypracovaný s dotčenými provozovateli infrastruktury, přičemž zohlední iniciativy a stanoviska železničních podniků, jež využívají koridor nebo o to mají zájem. Zainteresované železniční podniky se mohou procesu účastnit, pokud se jich týkají významné investice.
- Kritéria pro vytvoření koridorů pro nákladní dopravu by měla být stanovena tak, aby byla přizpůsobena zvláštním potřebám členských států a provozovatelů infrastruktury, a poskytla jim tak dostatečný prostor pro rozhodování a řízení.
- Nejpozději do tří let po vstupu tohoto nařízení v platnost musí území každého členského státu umožnit nejméně jeden koridor pro nákladní dopravu.
- Komise zaznamená návrhy na vytvoření koridorů pro nákladní dopravu a přezkoumá jejich soulad s hodnotícími kritérii uvedenými v příloze nařízení.

ii) *Řízení koridorů pro nákladní dopravu*

Dle návrhu Komise by měli dotčení provozovatelé infrastruktury vytvořit pro každý koridor pro nákladní dopravu správní orgán pověřený stanovením, řízením výkonnosti a aktualizací prováděcího plánu koridoru pro nákladní dopravu. Navíc by měla být vytvořena pracovní skupina složená z provozovatelů a vlastníků strategických terminálů koridoru pro nákladní dopravu. Ta by měla možnost zaujmout stanovisko ke každému návrhu správního orgánu, který má přímé důsledky pro investice a řízení strategických terminálů. Správní orgán by nesměl přijmout žádné rozhodnutí, které by bylo s tímto stanoviskem v rozporu.

Rada uvedený návrh Komise změnila a rozhodla, že pro každý koridor pro nákladní dopravu dotčené členské státy zřídí výkonnou radu zodpovědnou za vymezení obecných cílů koridoru pro nákladní dopravu, dohled a přijímání konkrétních opatření ohledně provádění a investičního plánování. Výkonná rada se bude skládat ze zástupců orgánů dotčených členských států.

Pro každý koridor pro nákladní dopravu navíc dotčení provozovatelé infrastruktury zřídí správní radu zodpovědnou za přijímání konkrétních opatření ohledně provádění, investičního plánování, kapacity infrastruktury a kvality služby. Správní rada se bude skládat ze zástupců provozovatelů infrastruktury.

Správní rada rovněž zřídí poradní skupinu složenou z provozovatelů a vlastníků terminálů koridoru pro nákladní dopravu. Tato poradní skupina může vydat stanovisko k jakémukoli návrhu správní rady, který má přímé dopady na investice a na správu terminálů. Zároveň bude moci vydávat stanoviska z vlastního podnětu. Správní rada všechna tato stanoviska zohlední.

Evropský parlament návrh Komise v široké míře přijal. Ohledně ustanovení, podle kterého se pro každý koridor pro nákladní dopravu zřídí správní orgán, nicméně navrhl, aby se zainteresované železniční podniky nebo uskupení železničních podniků, které koridor pro nákladní dopravu využívají, na činnosti tohoto orgánu poradním hlasem pravidelně účastnily.

Evropský parlament rovněž navrhl, že by dotčené členské státy mohly zřídit výkonnou radu zodpovědnou za povolení prováděcího plánu koridoru správním orgánem a za dohled nad jeho realizací.

Konečně by do pracovní skupiny složené z provozovatelů a vlastníků strategických terminálů koridoru pro nákladní dopravu, kterou Komise navrhla, měli být při jejím zřízení zahrnuti i zástupci přístavů námořních a vnitrozemských vodních cest.

iii) *Strategické terminály a přednostní nákladní doprava*

Dle návrhu Komise by měl správní orgán vytvořit strategii rozvoje strategických terminálů, aby byly schopné vyhovět potřebám železniční nákladní dopravy provozované v koridoru pro nákladní dopravu.

Navíc by podle návrhu Komise měl správní orgán stanovit standardní kategorie nákladní dopravy, které by měly být platné v celém koridoru pro nákladní dopravu. Nejméně jedna z těchto kategorií, nazývaná „přednostní nákladní doprava“, by měla zahrnovat zboží, u jehož přepravy je velmi důležitý čas, a které proto vyžaduje urychlenou přepravu a záruku dodržení jízdního řádu.

Články, které o těchto otázkách Komise navrhla, Rada ve svém postoji v prvním čtení vypustila. Ohledně strategických terminálů se Rada domnívá, že by o těchto otázkách měl rozhodnout trh. Pokud se týče přednostní nákladní dopravy, bylo dohodnuto, že by tím mohlo dojít zejména k diskriminaci osobních vlaků.

Evropský parlament návrh Komise v široké míře přijal. Ohledně strategických terminálů nicméně navrhl zařadit odkaz na integrovanou strategii, která bude počítat s existencí intermodálních uzlů podél koridorů pro nákladní dopravu. Součástí této strategie by měla být spolupráce s orgány na regionální, místní a celostátní úrovni, jakož i zajišťování pozemků pro rozvoj terminálů železniční nákladní dopravy a pro usnadnění přístupu k finančním prostředkům na podporu tohoto rozvoje. Správní orgán by navíc na základě očekávaného objemu dopravy měl zajistit vybudování dostatečného počtu terminálů ve strategických lokalitách.

U článku o přednostní nákladní dopravě Evropský parlament rozhodl o změně jeho názvu na „standardní kategorie tras v koridorech pro nákladní dopravu“ a odpovídající změně jeho znění tak, aby odkazovalo na pravidelnou aktualizaci standardních kategorií železničních tras pro nákladní dopravu, jež by měly být platné v celém koridoru pro nákladní dopravu. Nejméně jedna z těchto kategorií (nazývaná „zjednodušená nákladní doprava“) by měla zahrnovat železniční trasu pro urychlenou přepravu se zárukou dodržení jízdního řádu. Správní orgán by navíc měl po konzultaci se žadateli, kteří pravděpodobně využijí koridor pro nákladní dopravu, schválit kritéria pro stanovení standardních kategorií nákladní dopravy.

iv) *Jediné kontaktní místo pro žádosti o mezinárodní trasy*

Dle návrhu Komise by měl správní orgán zřídit jediné kontaktní místo pro žádosti o trasy pro nákladní vlaky překračující v koridoru pro nákladní dopravu nejméně jednu státní hranici, přičemž veškeré žádosti o tyto trasy by měly směřovat k tomuto jedinému kontaktnímu místu.

Rada s povinným postupem navrženým Komisí nesouhlasila a namísto něj rozhodla, že správní rada koridoru pro nákladní dopravu určí nebo zřídí na základě spolupráce mezi provozovateli infrastruktury společný orgán nebo informační systém, nabízející žadatelům možnost požádat na jediném místě a jediným úkonem o přidělení kapacity infrastruktury pro nákladní vlaky překračující v koridoru pro nákladní dopravu nejméně jednu státní hranici.

Evropský parlament návrh Komise v široké míře přijal. Rozhodl se nicméně navrhnout, aby jednotlivé provozovatele infrastruktury koridoru pro nákladní dopravu bylo možno pověřit provozováním jediného kontaktního místa pro žadatele o železniční trasy.

v) *Oprávnění žadatelé*

Návrh Komise předpokládá pro žadatele, kteří nejsou železničními podniky nebo jejich mezinárodními seskupeními, právo požádat o železniční trasy pro nákladní dopravu, pokud se tato doprava týká jednoho nebo několika úseků koridoru pro nákladní dopravu.

Rada článek o oprávněných žadatelích navržený Komisí vypustila. Namísto toho Rada u žadatelů, kteří nejsou železničními podniky nebo jejich mezinárodními seskupeními, připouští možnost žádat o infrastrukturu pro určité úseky železničních tras pouze v případě, že se tyto trasy nacházejí v členských státech, jejichž vnitrostátní právo takové žádosti připouští.

Evropský parlament návrh Komise přijal s drobnou úpravou jeho znění.

vi) *Řízení dopravy v případě narušení její plynulosti*

Dle návrhu Komise by provozovatelé infrastruktury koridoru pro nákladní dopravu měli navrhnout a zveřejnit pravidla přednosti různých druhů dopravy pro případ narušení plynulosti provozu v koridoru pro nákladní dopravu. Tato pravidla přednosti by měla přinejmenším stanovit, že trasa přidělená vlaku přednostní nákladní dopravy, který dodržuje původně stanovenou trasu, nemůže být přidělena jinému vlaku ani změněna s výjimkou případu, kdy původní držitel trasy s jejím přidělením jinému vlaku nebo s její změnou vysloví souhlas.

Rada přepracovala návrh Komise a rozhodla, že správní rada přijme společné cíle pro dodržování jízdního řádu nebo obecné pokyny pro řízení dopravy v případě narušení plynulosti provozu vlaků v koridoru pro nákladní dopravu. Na základě těchto cílů nebo obecných pokynů každý dotčený provozovatel infrastruktury navrhne pravidla přednosti pro řízení různých druhů dopravy v koridoru pro nákladní dopravu. Zásady pro stanovení pravidel přednosti se zaměří na minimalizaci celkové doby potřebné k obnovení provozu v síti s přihlédnutím k potřebám všech druhů dopravy.

Evropský parlament návrh Komise obecně přijal, souhlasil však, že by provozovatelé infrastruktury koridoru pro nákladní dopravu pro případ narušení plynulosti provozu měli pro každou část koridoru pro nákladní dopravu v síti navrhnout a zveřejnit pravidla přednosti pro různé druhy železničních tras, zejména na trasách přidělených zpožděným vlakům. Měli by tak učinit na návrh správního orgánu koridoru pro nákladní dopravu a za dodržení zásad a plánů uvedených v příslušném článku.

vii) *Odchylka*

Dle návrhu Komise se členský stát případně může od ustanovení nařízení odchýlit, pokud Komisi o takovou odchylku ze závažných důvodů písemně požádá. Komise by o této žádosti měla rozhodnout v souladu s předepsaným poradním postupem a s přihlédnutím k zeměpisné situaci a rozvoji služeb železniční nákladní dopravy v členském státě, který o odchylku požádal.

Rada uvedené ustanovení navržené Komisí vypustila. Namísto toho se dohodla na článku o „přechodných opatřeních“, který stanoví, že povinnost provést toto nařízení se nevztahuje na Kyprskou republiku a na Republiku Malta, dokud na jejich území nebude zaveden žádný železniční systém.

Evropský parlament návrh Komise přijal.

3. Další změny přijaté Evropským parlamentem

Další změny neobsažené v postoji Rady v prvním čtení se týkají zejména:

- odkazu na optimalizaci a spolehlivost železniční nákladní dopravy;
- programu výzkumu a programu Marco Polo, jakož i jiných politik a fondů Unie, jako je např. Fond soudržnosti;
- zavedení efektivních a vhodných propojení s jinými druhy dopravy za účelem rozvoje účinné a provázané sítě nákladní dopravy;
- postupu stanovení ukazatelů výkonnosti;
- změn definic stanovených v článku 2;
- přizpůsobení prováděcího plánu;
- zahrnutí odkazu na možná problematická místa;
- programu zlepšování koridoru pro nákladní dopravu;
- analýzy trhu, která bude pravidelně aktualizována;

- programů utváření a posilování výkonnosti koridoru pro nákladní dopravu;
- žadatelů, kteří zamýšlejí koridor pro nákladní dopravu využívat;
- strategie investičních plánů;
- investičních plánů;
- kapacitních rezerv;
- poplatků za přidělené trasy, které nejsou využívány;
- pravidel přednosti;
- souladu mezi různými schématy výkonnosti;
- informací, které mají poskytovat provozovatelé infrastruktury a další třetí strany zúčastněné na přidělování mezinárodních kapacit regulačním orgánům.

III. ZÁVĚR

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