II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 869/2014

ze dne 11. srpna 2014

o nových službách v osobní železniční dopravě

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru ([1]), a zejména na čl. 10 odst. 4 a čl. 11 odst. 4 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V souladu s článkem 10 směrnice 2012/34/EU otevřely členské státy své trhy pro služby mezinárodní osobní železniční dopravy poskytované kterýmkoli železničním podnikem, kterému byla vydána licence podle uvedené směrnice. V průběhu mezinárodní osobní železniční dopravy mají železniční podniky oprávnění k nástupu cestujících na kterékoli stanici umístěné na mezinárodní trase a výstupu cestujících na jiné takové stanici, včetně stanic umístěných v témže členském státě.

(2) Avšak zavedení nových mezinárodních osobních železničních spojů s otevřeným přístupem a se zastávkami by nemělo být využito k otevření trhu pro služby vnitrostátní osobní dopravy, ale mělo by se zaměřit pouze na zastávky, jež doplňují mezinárodní službu. Hlavním účelem nových spojů by mělo být přepravovat cestující na mezinárodní trase. Regulační subjekt uvedený v oddílu 4 kapitoly IV směrnice 2012/34/EU by měl na žádost příslušných orgánů nebo dotčených železničních podniků rozhodnout o hlavním účelu navrhované nové služby.

(3) Otevření mezinárodní osobní železniční dopravy hospodářské soutěži může mít důsledky pro organizaci a financování osobní železniční dopravy provozované na základě smlouvy o veřejných službách podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ([2]). V souladu s článkem 11 směrnice 2012/34/EU mohou členské státy omezit právo přístupu na trh v případech, kdy by toto právo ohrozilo hospodářskou vyváženost uvedených smluv o veřejných službách. Regulační subjekt by na žádost příslušných orgánů, provozovatele infrastruktury nebo železničního podniku, který plní smlouvu o veřejných službách, měl rozhodnout, zda by navrhovaná nová služba v mezinárodní osobní železniční dopravě ohrozila hospodářskou vyváženost smlouvy o veřejných službách.

(4) Aby se zabránilo přerušení nové služby v osobní železniční dopravě, která byla již zahájena, a aby se této nové službě zajistila právní jistota, pokud jde o možnost ji provozovat, měla by být lhůta, která je vyhrazena na žádost o test hlavního účelu nebo hospodářské vyváženosti, omezena a měla by být provázána s okamžikem, kdy žadatel oznámí zájem provozovat novou službu v mezinárodní osobní železniční dopravě. Ze stejného důvodu by měly být rovněž časově omezeny postupy regulačního subjektu pro uvedené testy.

([1]) Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32.

([2]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.

(5) Žádost o test hlavního účelu by měla obsahovat všechny důležité informace pro zdůvodnění skutečnosti, že hlavní účel navrhované nové služby je jiný než přeprava cestujících mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech. Pro splnění tohoto požadavku by subjekty žádající o uvedený test měly mít možnost používat standardní formuláře pro žádosti zveřejněné regulačními subjekty.

(6) Regulační subjekt by měl provést jak kvalitativní, tak kvantitativní analýzu pro stanovení účelu navrhované nové služby ve střednědobém horizontu, nikoli její charakteristiky v daném okamžiku. Kritéria posouzení by měla být stanovena v metodice přijaté regulačním subjektem pro test hlavního účelu s ohledem na specifika železniční dopravy v dotčeném členském státě. Neměly by být striktně nebo izolovaně uplatňovány žádné kvantifikované prahové hodnoty.

(7) Žádost o test hospodářské vyváženosti by měla obsahovat všechny důležité informace pro zdůvodnění skutečnosti, že hospodářská vyváženost smlouvy o veřejných službách by byla navrhovanou novou službou ohrožena. Hospodářská vyváženost smlouvy o veřejných službách by měla být považována za ohroženou v důsledku nové navrhované služby, jestliže dojde k podstatné změně v hodnotě smlouvy o veřejných službách, z které vyplývá, že služby provozované podle uvedené smlouvy na konkurenčně strukturovaném trhu by již nebyly udržitelné a schopné provozování s přiměřenou mírou zisku.

(8) Posouzení dopadu navrhované nové služby na hospodářskou vyváženost smlouvy o veřejných službách by mělo být založeno na objektivní metodě a kritériích posouzení, která mají být stanovena v metodice přijaté regulačním subjektem pro test hospodářské vyváženosti s ohledem na specifika železniční dopravy v dotčeném členském státě. Ekonomická analýza by se měla zaměřit na celkový hospodářský dopad navrhované nové služby na smlouvu o veřejných službách, včetně konkrétních dotčených služeb, po celou dobu jejího trvání. Neměly by být striktně nebo izolovaně uplatňovány žádné předem definované kvantifikované prahové hodnoty. Regulační subjekt by kromě ekonomické analýzy dopadu navrhované nové služby na smlouvu o veřejných službách měl rovněž přihlédnout k přínosům pro zákazníky v krátkodobém a střednědobém horizontu.

(9) Možnost opětovného posouzení rozhodnutí přijatého regulačním subjektem, které vyplývá z testu hospodářské vyváženosti, by měla být možná pouze v případech, ve kterých dochází k zásadní změně v nové službě ve srovnání s údaji, které analyzoval regulační subjekt, nebo když existuje významný rozdíl mezi reálným a odhadovaným dopadem na služby v rámci smlouvy o veřejných službách. Aby byla novému provozovateli služeb zaručena základní právní jistota, mělo by existovat určité časové období, během kterého nelze opětovné posouzení požadovat.

(10) Aniž je dotčena zásada nezávislosti regulačních subjektů při rozhodování uvedeném v čl. 55 odst. 1 směrnice 2012/34/EU, regulační subjekty by si měly vyměňovat informace a případně by v konkrétních případech měly koordinovat své zásady a činnosti týkající se testů hlavního účelu a hospodářské vyváženosti, aby se zabránilo velkým rozdílům v jejich postupech, které by na trh služeb v mezinárodní osobní železniční dopravě vnesly nejistotu.

(11) Regulační subjekty by měly při všech svých činnostech souvisejících s testy hlavního účelu nebo hospodářské vyváženosti respektovat důvěrnost obchodně citlivých informací, které získají od stran zapojených do těchto testů.

(12) Regulační subjekty nemají povinnost požadovat za provedení testu hlavního účelu, testu hospodářské vyváženosti nebo opětovného posouzení testu hospodářské vyváženosti poplatek. Členské státy však mohou rozhodnout o uložení takového poplatku subjektům, které předkládají takovéto žádosti, za práci prováděnou regulačními subjekty, přičemž takový poplatek bude pokrývat čisté náklady těchto posouzení. V takovém případě by poplatek měl být nediskriminační, přiměřený a měl by být skutečně vybírán od všech žádajících subjektů transparentním způsobem.

(13) S přihlédnutím k výsledkům konzultace se zúčastněnými stranami a výměny informací s jinými regulačními subjekty by regulační subjekty měly vypracovat jednotnou metodiku pro provádění testů hlavního účelu a případně pro provádění testů hospodářské vyváženosti. Ostatní subjekty by neměly tuto odpovědnost omezovat. Testy by měly vycházet přednostně z analýzy jednotlivých případů, a nikoli z prostého použití předem stanovených prahových hodnot. Ve vnitrostátních právních předpisech by neměly být stanoveny žádné prahové hodnoty. Metoda posuzování by měla být stanovena tak, aby odpovídala vývoji trhu, což umožní její průběžnou adaptaci, zejména s ohledem na zkušenosti regulačních subjektů.

(14) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 62 odst. 1 směrnice 2012/34/EU,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví podrobný postup a kritéria, které je nutno dodržovat při rozhodování:

a) zda hlavním účelem služby v železniční dopravě je přeprava cestujících mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech;

b) zda je mezinárodní osobní železniční dopravou ohrožena hospodářská vyváženost smlouvy o veřejných službách v železniční dopravě.

Článek 1a

Vyloučení z oblasti působnosti

Toto nařízení se nevztahuje na služby organizované podnikem za účelem přepravy svých vlastních zaměstnanců do práce a zpět ani na služby, na které se veřejnosti neprodávají jízdenky.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

1) „novou službou v mezinárodní osobní dopravě“ služba v mezinárodní osobní dopravě, která je navržena k uvedení na trh nebo která znamená významnou změnu, pokud jde o zvýšenou četnost nebo zvýšený počet zastávek v rámci stávající služby v mezinárodní osobní dopravě;

2) „testem hlavního účelu“ postup posouzení prováděný regulačním subjektem na žádost subjektu uvedeného v článku 5 za účelem rozhodnutí, zda hlavním účelem navrhované nové služby v železniční dopravě je přeprava cestujících mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech nebo přeprava cestujících mezi stanicemi umístěnými ve stejném členském státě;

3) „testem hospodářské vyváženosti“ postup posouzení prováděný regulačním subjektem na žádost subjektu uvedeného v článku 10, který je použitelný pouze v členských státech, které se v souladu s článkem 11 směrnice 2012/34/EU rozhodly omezit právo na přístup k železniční infrastruktuře v mezinárodní osobní železniční dopravě mezi výchozí a cílovou stanicí, na něž se vztahuje jedna nebo více smluv o veřejných službách, za účelem rozhodnutí, zda by navrhovaná nová služba v mezinárodní osobní železniční dopravě ohrozila hospodářskou vyváženost smlouvy o veřejných službách;

4) „smlouvou o veřejných službách“ smlouva o veřejných službách podle čl. 2 písm. i) nařízení (ES) č. 1370/2007, která se vztahuje k železniční dopravě;

5) „příslušným orgánem“ se rozumí příslušný orgán podle čl. 2 písm. b) nařízení (ES) č. 1370/2007;

6) „čistým finančním dopadem“ se rozumí dopad smlouvy o veřejných službách na náklady a příjmy, které vznikly při plnění závazků veřejné služby, s přihlédnutím k příjmům železničního podniku, který plní smlouvu o veřejných službách, získaným z této činnosti a přiměřenému zisku, vypočtený v souladu s bodem 2 přílohy nařízení (ES) č. 1370/2007.

Článek 3

Oznámení o plánované nové službě v mezinárodní osobní železniční dopravě

1. Žadatel oznámí dotčeným regulačním subjektům svůj záměr provozovat novou službu v mezinárodní osobní dopravě předtím, než požádá provozovatele infrastruktury o kapacitu infrastruktury.

2. Regulační subjekty vypracují a na svých internetových stránkách zveřejní standardní formulář pro oznámení, které by měli žadatelé používat a které musí obsahovat tyto informace:

a) název, adresa, právnická osoba a (případně) registrační číslo žadatele;

b) kontaktní údaje osoby odpovědné za zodpovězení dotazů;

c) datum licence a osvědčení o bezpečnosti žadatele nebo uvedení fáze postupu k jejich získání;

d) podrobný popis trasy s uvedením polohy výchozí a cílové stanice, zastávek a vzdáleností mezi nimi;

e) plánované datum zahájení provozu navrhované nové služby v mezinárodní osobní železniční dopravě;

f) časové rozvržení, četnost a kapacita navrhované nové služby včetně navrhovaných časů odjezdů, zastávek, časů příjezdů a přípojů a všech odchylek v četnosti nebo v zastávkách od standardního jízdního řádu pro každý směr;

g) odůvodnění, že hlavním účelem navrhované služby v osobní dopravě je přeprava cestujících mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech;

3. Informace týkající se plánovaného provozu navrhované nové služby v mezinárodní osobní železniční dopravě se musí vztahovat nejméně na první tři roky, a pokud možno, na prvních pět let provozu.

4. Regulační subjekt bez prodlení zveřejní na své internetové stránce oznámení žadatele s výjimkou všech obchodně citlivých informací a informuje o tom subjekty uvedené v článku 5 nebo 10.

5. Žadatel odůvodní všechna vyloučení obchodně citlivých informací ze zveřejnění. Pokud regulační subjekt odůvodnění uzná za přijatelné, zachová důvěrnost těchto informací. V opačném případě oznámí žadateli, který o zachování důvěrnosti požádal, odmítnutí jeho požadavku. Tímto postupem není dotčen postup odvolání proti tomuto rozhodnutí stanovený ve vnitrostátních právních předpisech.

6. Veškeré informace poskytnuté žadatelem ve standardním formuláři a jakékoli podpůrné doklady se regulačnímu subjektu zasílají v elektronické podobě.

Článek 4

Lhůty pro podání žádosti o provedení testu hlavního účelu nebo testu hospodářské vyváženosti

1. Žádosti subjektů uvedených v článku 5 nebo 10 o provedení testu hlavního účelu nebo testu hospodářské vyváženosti musí být podány do čtyř týdnů od zveřejnění oznámení žadatele na internetové stránce regulačního subjektu. Subjekty, které jsou oprávněny podat žádosti o oba testy, tak mohou učinit současně.

2. Jestliže je požadováno provedení testu hlavního účelu i testu hospodářské vyváženosti, lze tyto testy provést zároveň. Jestliže test hlavního účelu odhalí, že hlavní účel navrhované služby je jiný než přeprava cestujících mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech a je přijato negativní rozhodnutí, test hospodářské vyváženosti se ukončí rozhodnutím odkazujícím na toto negativní rozhodnutí o hlavním účelu navrhované služby.

Článek 5

Subjekty oprávněné požádat o provedení testu hlavního účelu

O provedení testu hlavního účelu mohou žádat tyto subjekty:

a) příslušné orgány, které uzavřely smlouvy o veřejných službách v železniční dopravě provozované na území, kterého se navrhovaná nová služba týká;

b) kterýkoli železniční podnik provozující služby v mezinárodní nebo vnitrostátní osobní železniční dopravě na trase obsluhované novou službou, ať na komerčním základě, nebo na základě smlouvy o veřejných službách.

Článek 6

Informace, které je nutno uvést v žádosti o provedení testu hlavního účelu

1. Subjekt podávající žádost v ní uvede tyto informace:

a) název, adresa, právnická osoba, případně registrační číslo subjektu podávajícího žádost;

b) kontaktní údaje osoby odpovědné za zodpovězení dotazů;

c) vysvětlení zájmu subjektu podávajícího žádost o vydání rozhodnutí o hlavním účelu navrhované nové služby;

d) vysvětlení, proč je podle názoru subjektu podávajícího žádost hlavní účel navrhované nové služby jiný než přeprava cestujících mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech;

e) informace a dokumentace dokládající vysvětlení uvedená v písmech c) a d).

2. Subjekt podávající žádost odůvodní všechna navrhovaná vyloučení obchodně citlivých informací. Pokud regulační subjekt odůvodnění uzná za přijatelné, zachová důvěrnost těchto informací. V opačném případě oznámí straně, která o zachování důvěrnosti požádala, že její požadavek zamítl. Tímto postupem není dotčen možný postup odvolání proti tomuto rozhodnutí stanovený ve vnitrostátních právních předpisech.

3. Regulační subjekty zveřejní na svých internetových stránkách standardní formulář žádosti o provedení testu hlavního účelu, který by subjekty žádající o uvedený test měly používat.

4. Veškeré informace uvedené ve standardním formuláři žádosti a jakákoli podpůrná dokumentace se regulačnímu subjektu zasílají v elektronické podobě.

Článek 7

Postup provedení testu hlavního účelu

1. Regulační subjekt posoudí žádost předloženou subjektem podávajícím žádost.

2. Pokud se regulační subjekt domnívá, že subjekt podávající žádost nepředložil spolu s žádostí úplné informace, může do tří týdnů od obdržení žádosti požádat o doplnění dalších informací. Jestliže subjekt podávající žádost na tento požadavek o další informace odpoví a jeho odpověď je stále neúplná, může regulační subjekt opět požádat o dodání dalších informací do tří týdnů od obdržení odpovědi na svůj první požadavek o doplnění dalších informací. Subjekt podávající žádost dodá tyto informace v odpovědi na požadavek o další informace v přiměřené lhůtě stanovené regulačním subjektem v souladu s čl. 56 odst. 8 směrnice 2012/34/EU. Jestliže subjekt podávající žádost nedodá požadované informace ve lhůtě stanovené regulačním subjektem, žádost se zamítne.

3. Regulační subjekt může žadatele požádat o poskytnutí dalších informací. Pokud jsou poskytnuté informace nejasné, může stanovit jednu další lhůtu pro jejich vyjasnění.

4. Pokud žádost nelze odůvodnit v souladu s čl. 6 odst. 1 písm. d), zamítne se.

5. Regulační subjekt přijme rozhodnutí nejpozději do šesti týdnů od obdržení všech relevantních informací.

Článek 8

Kritéria posouzení pro test hlavního účelu

1. Regulační subjekt ověří hlavní účel navrhované nové služby. Provede jak kvalitativní, tak kvantitativní analýzu, která přihlíží k předpokládanému vývoji služby, jakož i k předpokládaným změnám podmínek na trhu během období, na které se vztahuje oznámení žadatele.

2. Regulační subjekt během postupu posouzení vezme v úvahu kromě informací uvedených ve standardním formuláři oznámení zejména tato kritéria:

a) podíl na obratu a objemu, jenž je odvozen z počtu cestujících v mezinárodní dopravě podle očekávání žadatele, ve srovnání s počtem cestujících ve vnitrostátní dopravě v členském státě, ve kterém je regulační subjekt usazen;

b) vzdálenost pokrytou navrhovanou novou službou v různých členských státech a umístění zastávek;

c) poptávku cestujících po nové službě;

d) marketingovou strategii žadatele;

e) charakter kolejových vozidel, která mají být použita pro novou službu;

3. Regulační subjekt může stanovit a používat prahové hodnoty vyjádřené jako podíl na obratu nebo objemu odvozeného z počtu cestujících v mezinárodní dopravě. Aby služba mohla být považována za mezinárodní, nesmí tyto prahové hodnoty přesáhnout 50 % obratu nebo objemu odvozeného z počtu všech cestujících v dopravě odhadovaného na celé období, na něž se vztahuje rozhodnutí regulačního subjektu, a nesmí se uplatňovat izolovaně.

Článek 9

Výsledky testu hlavního účelu

1. Po posouzení nové navrhované služby regulační subjekt rozhodne, zda hlavním účelem navrhované nové služby je:

a) přeprava cestujících mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech, nebo

b) přeprava cestujících mezi stanicemi umístěnými v členském státě, ve kterém je usazen regulační subjekt.

2. Jestliže regulační subjekt přijme rozhodnutí uvedené v odst. 1 písm. a), přístup k železniční infrastruktuře pro navrhovanou novou službu v mezinárodní osobní dopravě se udělí.

3. Jestliže regulační subjekt přijme rozhodnutí uvedené v odst. 1 písm. b), regulační subjekt překvalifikuje žádost na žádost o službu ve vnitrostátní osobní železniční dopravě a informuje o tom žadatele. Žadatel musí poté postupovat podle příslušných vnitrostátních pravidel pro podávání žádostí o přístup k železniční infrastruktuře.

4. Regulační subjekt o přijatém rozhodnutí informuje žadatele.

5. Rozhodnutí regulačního subjektu musí být řádně odůvodněno a bez prodlení zveřejněno na internetové stránce regulačního subjektu při respektování důvěrnosti obchodně citlivých informací.

Článek 10

Subjekty oprávněné požádat o provedení testu hospodářské vyváženosti

V případě, že se členský stát, kterého se týká navrhovaná nová služba v mezinárodní železniční dopravě, rozhodl omezit právo na přístup k železniční infrastruktuře v mezinárodní osobní železniční dopravě mezi výchozí a cílovou stanicí, na něž se vztahuje jedna nebo více smluv o veřejných službách, mohou o provedení testu hospodářské vyváženosti požádat tyto subjekty:

a) příslušný orgán nebo příslušné orgány, které uzavřely smlouvy o veřejných službách vztahující se na místo odjezdu a místo určení, kterých se navrhovaná nová služba týká;

b) jakýkoli jiný dotčený příslušný orgán, který má právo omezit přístup podle článku 11 směrnice 2012/34/EU;

c) provozovatel infrastruktury na území pokrytém navrhovanými novými službami v mezinárodní osobní dopravě;

d) jakýkoli železniční podnik, který plní smlouvu o veřejných službách, jež byla udělena orgánem uvedeným v bodě a).

Článek 11

Požadavky na informace v souvislosti s testem hospodářské vyváženosti

1. Subjekt podávající žádost uvede tyto informace:

a) název, adresa, právnická osoba, případně registrační číslo subjektu podávajícího žádost;

b) kontaktní údaje osoby odpovědné za zodpovězení dotazů;

c) vysvětlení zájmu subjektu podávajícího žádost na rozhodnutí o testu hospodářské vyváženosti;

d) důkaz, že nová služba ohrozí hospodářskou vyváženost;

e) informace a dokumentace dokládající vysvětlení uvedené v písmech c) a d).

2. Regulační subjekt může od subjektů zapojených do testu požadovat mimo jiné tyto informace:

a) Od příslušného orgánu:

i) kopii smlouvy o veřejných službách;

ii) vnitrostátní pravidla pro udělování a změnu smluv o veřejných službách;

iii) příslušné trasy a odhady příjmů, včetně metodiky tvorby odhadů;

b) Od železničního podniku, který plní smlouvu smlouvy o veřejných službách:

i) kopii smlouvy o veřejných službách;

ii) obchodní plán tohoto podniku;

iii) informace o příjmech tohoto podniku;

iv) informace o jízdních řádech služeb, včetně časů odjezdů, zastávek, časů příjezdů a přípojů;

v) odhadovanou pružnost služeb (např. cenovou pružnost, pružnost, pokud jde o kvalitativní charakteristiky služeb) a plány pro konkurenční reakce na novou službu, jakož i možné úspory nákladů díky nové službě.

c) Od žadatele:

i) obchodní plán;

ii) odhad příjmů a tras ve vnitrostátní osobní dopravě, včetně metodiky tvorby odhadů;

iii) obchodní strategii;

iv) systémy prodeje přepravních dokladů;

v) specifikaci kolejových vozidel (např. využití kapacity, počet sedadel, konfiguraci vozů);

vi) marketingovou strategii;

vii) odhadovanou pružnost služeb (např. cenovou pružnost, pružnost, pokud jde o kvalitativní charakteristiky služeb).

d) Od provozovatele infrastruktury:

informace o příslušných tratích nebo úsecích, aby bylo zajištěno, že novou službu v mezinárodní osobní dopravě lze na této infrastruktuře provozovat, aniž je dotčena povinnost provozovatele infrastruktury podle postupu přidělování uvedeného v kapitole IV oddílu 3 směrnice 2012/34/EU.

3. Subjekty zapojené do testu hospodářské vyváženosti odůvodní všechna navrhovaná vyloučení obchodně citlivých informací. Pokud regulační subjekt odůvodnění uzná za přijatelné, zachová důvěrnost těchto informací. V opačném případě oznámí straně, která o zachování důvěrnosti požádala, zamítnutí takového požadavku. Tímto postupem není dotčen možný postup odvolání proti tomuto závěru stanovený ve vnitrostátních právních předpisech.

Článek 12

Postup provedení testu hospodářské vyváženosti

1. Regulační subjekt posoudí žádost předloženou subjektem podávajícím žádost.

2. Pokud se regulační subjekt domnívá, že subjekt podávající žádost nepředložil spolu s žádostí úplné informace, může do tří týdnů od obdržení žádosti požádat o doplnění dalších informací. Jestliže subjekt podávající žádost na tento požadavek o další informace odpoví a jeho odpověď je stále neúplná, může regulační subjekt opět požádat o dodání dalších informací do tří týdnů od obdržení odpovědi na svůj první požadavek o doplnění dalších informací. Subjekt podávající žádost dodá tyto informace v odpovědi na požadavek o další informace v přiměřené lhůtě stanovené regulačním subjektem v souladu s čl. 56 odst. 8 směrnice 2012/34/EU. Jestliže subjekt podávající žádost nedodá požadované informace ve lhůtě stanovené regulačním subjektem, žádost se zamítne.

3. Regulační subjekt si do jednoho měsíce od obdržení žádosti vyžádá informace uvedené v článku 11 od dalších relevantních stran, zejména železničního podniku, který žádá o přístup k železniční infrastruktuře za účelem provozování nové služby v mezinárodní osobní železniční dopravě. Pokud jsou poskytnuté informace nejasné, může stanovit jednu další lhůtu pro jejich vyjasnění.

4. Pokud žádost nelze dostatečně odůvodnit v souladu s čl. 11 odst. 1 písm. d), zamítne se.

5. Jestliže je na základě informací poskytnutých subjektem podávajícím žádost o provedení testu hospodářské vyváženosti žádost shledána odůvodněnou a informace poskytnuté žadatelem o přístup nejsou dostatečné k vyvrácení důvodnosti uvedené žádosti, přístup se neposkytne.

6. Regulační subjekt stanoví lhůtu pro přijetí svých rozhodnutí, která není delší než šest týdnů od obdržení všech relevantních informací.

7. Veškeré informace se regulačnímu subjektu zasílají v elektronické podobě.

Článek 13

Obsah testu hospodářské vyváženosti

1. Hospodářská vyváženost smlouvy o veřejných službách se považuje za ohroženou, jestliže navrhovaná nová služba má podstatný negativní dopad na:

i) ziskovost služeb provozovaných na základě smlouvy o veřejných službách a/nebo

ii) čisté náklady vzniklé příslušnému orgánu, který udělil smlouvu o veřejných službách.

2. Regulační subjekt posoudí, zda je navrhovanou novou službou ohrožena hospodářská vyváženost smlouvy o veřejných službách. Analýza provedená regulačním subjektem se zaměří na celkový hospodářský dopad navrhované nové služby na smlouvu o veřejných službách po celou dobu jejího trvání. Předem definované prahové hodnoty mohou být uplatňovány, nikoli však izolovaně od ostatních kritérií.

3. Regulační subjekt přihlédne rovněž k přínosům pro zákazníky vyplývajícím z nové služby v krátkodobém a střednědobém horizontu.

Článek 14

Kritéria posouzení pro test hospodářské vyváženosti

Regulační subjekt během postupu posouzení vezme v úvahu zejména tato kritéria:

a) vliv na čistý finanční dopad služeb na základě smlouvy o veřejných službách uvažovaný během trvání této smlouvy;

b) možné konkurenční reakce železničního podniku, který plní smlouvu o veřejných službách;

c) možné úspory nákladů, které by mohl realizovat železniční podnik, který plní smlouvu o veřejných službách (např. neprovedení náhrady za kolejová vozidla na konci životnosti nebo za pracovníky, kterým končí pracovní poměr), jakož i potenciální přínosy pro tento železniční podnik vyplývající z navrhované nové služby (např. přivedení cestujících ze zahraničí, kteří by mohli mít zájem o regionální přípoj provozovaný v rámci smlouvy o veřejných službách);

d) možnost zúžit rozsah smlouvy o veřejných službách, zejména když se v době posuzování této smlouvy blíží ukončení její platnosti;

e) dopad na výkonnost a kvalitu železničních služeb;

f) dopad na plánování jízdních řádů železničních služeb;

g) případně dopad na investice železničních podniků či příslušných orgánů do kolejových vozidel.

Článek 15

Výsledek testu hospodářské vyváženosti

1. Na základě výsledku testu hospodářské vyváženosti přijme regulační subjekt rozhodnutí podle čl. 11 odst. 1 směrnice 2012/34/EU, na jehož základě se právo na přístup k železniční infrastruktuře udělí, změní, udělí pouze za určitých podmínek nebo odmítne.

2. Před přijetím rozhodnutí, které by vedlo k odmítnutí přístupu k železniční infrastruktuře pro navrhovanou novou službu v mezinárodní osobní dopravě, umožní regulační subjekt žadateli, aby upravil plán tak, aby neohrožoval hospodářskou vyváženost smlouvy o veřejných službách.

3. Rozhodnutí regulačního subjektu se spolu s odůvodněním zveřejní na internetové stránce regulačního subjektu při respektování důvěrnosti obchodně citlivých informací.

Článek 16

Opětovné posouzení rozhodnutí vyplývajícího z testu hospodářské vyváženosti

1. Subjekty uvedené v čl. 11 odst. 3 směrnice 2012/34/EU mohou požádat o opětovné posouzení rozhodnutí vyplývajícího z testu hospodářské vyváženosti při splnění těchto podmínek stanovených regulačním subjektem:

a) v nové službě v mezinárodní osobní dopravě došlo k významné změně ve srovnání s údaji analyzovanými regulačního subjektem; nebo

b) existuje významný rozdíl mezi reálným a odhadovaným dopadem na služby provozované na základě smlouvy o veřejných službách; nebo

c) jestliže platnost smlouvy o veřejných službách skončila před původně stanoveným okamžikem.

2. Pokud regulační subjekt ve svém rozhodnutí nestanoví jinak, nelze o opětovné posouzení rozhodnutí žádat do tří let od zveřejnění rozhodnutí kromě případu popsaného v odst. 1 písm. a).

Článek 17

Spolupráce regulačního subjektu s jinými regulačními subjekty s příslušností pro navrhovanou novou službu

1. Po obdržení oznámení žadatele o záměru zahájit novou službu v mezinárodní osobní dopravě informuje regulační subjekt jiné regulační subjekty s příslušností pro trasu navrhované nové služby. Uvedené regulační subjekty zkontrolují, zda se informace obsažené ve formuláři oznámení zveřejněné na internetové stránce regulačního subjektu shodují s informacemi, které obdržely od žadatele. O případných nesrovnalostech informují regulační subjekt.

2. Po obdržení žádosti od subjektů uvedených v článku 5 nebo 10 buď o provedení testu hlavního účelu, nebo testu hospodářské vyváženosti informuje regulační subjekt o této skutečnosti ostatní regulační subjekty s příslušností pro části trasy navrhované nové služby.

3. Regulační subjekty sdělí výsledky testů ostatním regulačním subjektům s příslušností pro části trasy navrhované nové služby. Učiní tak v dostatečném předstihu před konečným přijetím svého rozhodnutí, aby ostatním regulačním subjektům dali možnost se vyjádřit výsledkům testů.

4. Regulační subjekty během jakékoli výměny informací o testech musí respektovat důvěrnost obchodně citlivých informací, které získají od stran zapojených do testů. Informace mohou použít pouze za účelem projednávaného případu.

Článek 18

Poplatky

Členské státy, nebo případně regulační subjekty mohou za provedení testu hlavního účelu, testu hospodářské vyváženosti nebo opětovného posouzení testu hospodářské vyváženosti požadovat od subjektu, který podává žádost o provedení testu nebo opětovného posouzení, poplatek. V takovém případě musí být poplatek nediskriminační, přiměřený, skutečně vybíraný od všech žádajících subjektů transparentním způsobem a nesmí překročit náklady práce vynaložené zaměstnanci a výdaje spojené se žádostí.

Článek 19

Metodika

1. Regulační subjekty vypracují metodiku pro provedení testů hlavního účelu a případně testů hospodářské vyváženosti v souladu s ustanoveními tohoto nařízení. Tato metodika musí být jasná, transparentní a nediskriminační a musí být zveřejněna na internetové stránce regulačního subjektu.

2. Metodika musí být stanovena v souladu s vývojem trhu, přičemž by měl být umožněn její průběžný vývoj, zejména s ohledem na zkušenosti regulačních subjektů.

Článek 20

Vstup v platnost

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

Použije se ode dne 16. června 2015.

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

V Bruselu dne 11. srpna 2014.

Za Komisi
José Manuel BARROSO
předseda