

SMĚRNICE

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2007/58/ES

ze dne 23. října 2007,

kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 71 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

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

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy, s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem dne 31. července 2007 ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství ⁽⁴⁾ měla za cíl usnadnit přípůsobením železničních podniků Společenství požadavkům jednotného trhu a zvýšit jejich výkonnost.

(2) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční

infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury ⁽⁵⁾ se týká zásad a postupů, které mají být uplatňovány při stanovení a vybírání poplatků za využívání železniční infrastruktury a při přidělování kapacity železniční infrastruktury.

(3) V bílé knize Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout oznámila Komise svůj záměr pokračovat v budování vnitřního trhu v oblasti železniční dopravy tím, že navrhne otevřít trh mezinárodní osobní dopravy.

(4) Cílem této směrnice je zaměřit se na otevření trhu mezinárodní osobní železniční dopravy v rámci Společenství, a neměla by se tedy týkat dopravy mezi členskými státy a třetími zeměmi. Členské státy by měly mít rovněž možnost vyjmout z oblasti působnosti této směrnice tranzitní dopravu přes Společenství.

(5) Mezinárodní železniční doprava je v současné době plná protikladů. Dálkové spoje (například noční vlaky) jsou v obtížné situaci a některé spoje železniční podniky je provozující nedávno zrušily, aby omezily ztráty. Na druhé straně na trhu mezinárodní vysokorychlostní dopravy dochází k rychlému nárůstu dopravy a se zdvojením a projojením transevropské vysokorychlostní sítě v roce 2010 bude dynamický rozvoj pokračovat. Avšak nízkonákladové letecké společnosti v obou případech vytvářejí výrazný konkurenční tlak. Je proto důležité podporou hospodářské soutěže mezi železničními podniky podněcovat nové iniciativy.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 221, 8.9.2005, s. 56.

⁽²⁾ Úř. věst. C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 28. září 2005 (Úř. věst. C 227 E, 21.9.2006, s. 460), společný postoj Rady ze dne 24. července 2006 (Úř. věst. C 289 E, 28.11.2006, s. 30), postoj Evropského parlamentu ze dne 18. ledna 2007 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku), legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 25. září 2007 a rozhodnutí Rady ze dne 26. září 2007.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2006/103/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 344).

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2004/49/ES (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44).

- (6) Trh mezinárodní osobní dopravy není možné otevřít bez podrobných předpisů o přístupu k infrastruktuře, významného pokroku v interoperabilitě a přesně vymezeného rámce pro bezpečnost železničního provozu na vnitrostátní a evropské úrovni. Všechny tyto prvky jsou nyní zavedeny po provedení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES⁽¹⁾ ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES⁽²⁾ ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES⁽³⁾ ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům, směrnice 2001/14/ES a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství⁽⁴⁾. Je třeba, aby byla tato nová rámcová úprava k navrhovanému datu otevření trhu mezinárodní osobní dopravy podporována zavedenými a konsolidovanými postupy. To bude vyžadovat určitý čas. Proto by cílovým datem pro otevření trhu měl být 1. leden 2010.
- (7) Počet železničních spojů bez zastávek je velmi omezený. U jízd se zastávkami je důležité udělit provozovatelům nově vstupujícím na trh oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na trase, aby bylo zajištěno, že takové spoje mají reálnou příležitost dosáhnout hospodářské životnosti, a aby se zabránilo znevýhodnění případné konkurence v porovnání se stávajícími provozovateli, kteří mají oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na trase. Tímto oprávněním by neměly být dotčeny právní předpisy Společenství ani vnitrostátní právní předpisy týkající se politiky hospodářské soutěže.
- (8) Zavedení nových mezinárodních spojů se zastávkami s otevřeným přístupem by nemělo být využito k otevření trhu vnitrostátní osobní dopravy, ale mělo by být zaměřeno pouze na zastávky, jež jsou doplňkové k mezinárodní trase. V souladu s touto podmínkou by se jejich zavedení mělo týkat spojů, jejichž hlavním účelem je přepravovat cestující na mezinárodní trase. Při určení toho, zda se jedná o hlavní účel služby, by se měla zohlednit taková kritéria, jako je podíl na obratu a objemu, jenž je odvozen z počtu cestujících ve vnitrostátní nebo mezinárodní dopravě, a délka trasy. Toto určení by měl provést příslušný regulační subjekt členského státu na žádost zúčastněné osoby.
- (9) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o službách ve veřejné osobní železniční a silniční dopravě⁽⁵⁾ opravňuje členské státy a místní orgány uzavírat smlouvy na veřejné služby. Tyto smlouvy mohou obsahovat výlučná práva na provozování určitých služeb. Proto je nezbytné zajistit, aby ustanovení tohoto nařízení byla v souladu se zásadou otevření mezinárodní osobní dopravy hospodářské soutěži.
- (10) Otevření mezinárodní osobní dopravy hospodářské soutěži, jež zahrnuje právo nástupu a výstupu cestujících na kterékoli stanici umístěné na trase mezinárodní dopravy, včetně zastávek umístěných v tomtéž členském státě, může mít důsledky pro organizaci a financování osobní železniční dopravy provozované na základě smlouvy na veřejné služby. Členské státy by měly mít možnost omezit právo přístupu na trh, pokud by toto právo ohrozilo hospodářskou vyváženost těchto smluv na veřejné služby a pokud k tomu příslušný regulační subjekt uvedený v článku 30 směrnice 2001/14/ES udělí souhlas na základě objektivní hospodářské analýzy a na žádost příslušných orgánů, jež uzavřely smlouvu na veřejné služby.
- (11) Některé členské státy již učinily kroky k otevření trhu osobní železniční dopravy prostřednictvím průhledné veřejné soutěže pro zajištění některých z těchto služeb. Neměly by proto mít povinnost poskytnout zcela otevřený přístup ke službám mezinárodní osobní dopravy, neboť taková soutěž o právo používat některé železniční trasy představovala dostatečný test tržní hodnoty provozování těchto služeb.
- (12) Posouzení, zda by hospodářská vyváženost smlouvy na veřejné služby mohla být ohrožena, by mělo zohlednit předem stanovená kritéria, jako je dopad na rentabilitu veškerých služeb včetně následných dopadů na čisté náklady, jež nese příslušný orgán veřejné správy, který smlouvu uzavřel, poptávka cestujících, stanovení cen jízdného, způsob prodeje přepravních dokladů, umístění a počet zastávek na obou stranách hranice a časové rozvržení a četnost nově navrhovaného spoje. Při dodržení takového posouzení a rozhodnutí příslušného regulačního subjektu by členské státy měly mít možnost povolit, změnit nebo odmítnout právo na přístup k požadované mezinárodní osobní dopravě a zároveň i uložit provozovateli nové mezinárodní osobní dopravy poplatek v souladu s výsledky hospodářské analýzy a v souladu s právem Společenství a se zásadami rovnosti a zákazem diskriminace.

(1) Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1.

(2) Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164.

(3) Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26.

(4) Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

(5) Viz strana 1 v tomto čísle Úředního věstníku.

- (13) Aby se přispělo na provoz osobní dopravy spojené s naplňováním závazků veřejné služby, měly by členské státy mít možnost oprávnit orgány příslušné pro tyto služby, aby zpoplatnily osobní dopravu ve své působnosti. Uvedené zpoplatnění by mělo přispět k financování závazků veřejné služby stanovených ve smlouvách na veřejné služby uzavřených v souladu s právem Společenství. Zpoplatnění by mělo být zavedeno v souladu s právem Společenství, zejména se zásadami spravedlnosti, průhlednosti, zákazu diskriminace a proporcionality.
- (14) Regulační subjekt by měl pracovat takovým způsobem, aby se zabránilo jakémukoli střetu zájmů a jakékoli případné účasti na uzavírání smluv na veřejné služby, o nichž se uvažuje. Zejména pokud je z organizačních nebo právních důvodů úzce spojen s příslušným orgánem, který se účastní uzavírání dotyčné smlouvy na veřejné služby, nesmí být ovlivněna jeho funkční nezávislost. Pravomoc regulačního subjektu by měla být rozšířena tak, aby umožňovala vyhodnotit účel mezinárodní dopravy a případně potenciální hospodářský dopad na stávající smlouvy na veřejné služby.
- (15) Tato směrnice představuje další fázi otevírání železničního trhu. Některé členské státy již na svém území otevřely trh mezinárodní osobní dopravy. V tomto kontextu by tato směrnice neměla být vykládána tak, že ukládá členským státům povinnost udělit před 1. lednem 2010 práva přístupu železničním podnikům licencovaným v členském státě, v němž nejsou práva podobné povahy udělována.
- (16) Na podporu investic do služeb využívajících specializované infrastruktury, jako jsou vysokorychlostní spoje, musí být žadatelé schopni plánovat a vyžadovat právní jistotu, která odpovídá důležitosti rozsáhlých a dlouhodobých investic. Proto by měly mít tyto podniky zpravidla možnost uzavírat rámcové smlouvy na dobu až patnácti let.
- (17) Regulační subjekty členských států by si měly na základě článku 31 směrnice 2001/14/ES vyměňovat informace a případně v konkrétních případech koordinovat zásady a postupy pro vyhodnocování toho, zda je ohrožena hospodářská vyváženost smlouvy na veřejné služby. Postupně by měly na základě svých zkušeností vypracovávat pokyny.
- (18) Uplatňování této směrnice by mělo být vyhodnoceno na základě zprávy, kterou předloží Komise dva roky po dni otevření trhu mezinárodní osobní dopravy. Tato zpráva by měla rovněž popsat rozvoj trhu, včetně stavu příprav na další otevření trhu osobní železniční dopravy. Komise by ve zprávě měla rovněž analyzovat různé modely organizace tohoto trhu a dopad této směrnice na smlouvy na veřejné služby a jejich financování. Komise by přitom měla vzít v úvahu provádění nařízení (ES) č. 1370/2007 a strukturální rozdíly mezi členskými státy (hustota sítě, počet cestujících, průměrná délka cesty). V této zprávě by Komise případně měla navrhnout doplňující opatření k usnadnění otevření trhu, a měla by vyhodnotit jejich dopad.
- (19) Opatření nezbytná k provedení směrnic 91/440/EHS a 2001/14/ES 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⁾.
- (20) Zejména je třeba zmocnit Komisi k úpravě příloh těchto směrnic. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky těchto směrnic, měla by být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (21) Povinnost provést a uplatňovat směrnice 91/440/EHS a 2001/14/ES by pro členský stát, který nemá žádný železniční systém a ani jej v nejbližší budoucnosti mít nebude, byla nepřiměřená a zbytečná. Po dobu, po kterou uvedené členské státy nebudou mít železniční systém, by proto měly být osvobozeny od povinnosti provést a uplatňovat tuto směrnici.
- (22) Jelikož cíle této směrnice, totiž rozvoje železnic Společenství, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států vzhledem k nutnosti zajistit rovné a nediskriminační podmínky pro přístup k infrastruktuře a zohlednit jednoznačně mezinárodní rozměr způsobu, jakým jsou důležité části železničních sítí provozovány, a vzhledem k potřebě koordinovaného nadnárodního opatření, a může jej být proto lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (23) V souladu s bodem 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů ⁽²⁾ jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.

(1) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

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

- (24) Směrnice 91/440/EHS a 2001/14/ES by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 91/440/EHS se mění takto:

- 1) V článku 2 se doplňuje nový odstavec, který zní:

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

- 2) V článku 3 se zrušuje čtvrtá odrážka.

- 3) V článku 3 se za dosavadní pátou odrážku vkládá nová odrážka, která zní:

„— ‚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,“.

- 4) V článku 3 se za dosavadní šestou odrážku vkládá nová odrážka, která zní:

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

- 5) V čl. 5 odst. 3 se zrušuje první odrážka.

- 6) V čl. 8 odst. 1 se zrušují slova „a mezinárodních seskupení“.

- 7) V článku 10 se zrušuje odstavec 1.

- 8) V článku 10 se vkládají nové odstavce, které znějí:

„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.

Príslušný 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.

Príslušný 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,

— provozovatele infrastruktury nebo

— železničního podniku, který plní smlouvu na veřejné služby.

Príslušné 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.“

9) V článku 10 se odstavec 8 nahrazuje tímto:

„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.“

10) V článku 10 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„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.

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 (*) 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.

(*) Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.“

11) V článku 11 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„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.“

12) V článku 11a se odstavec 3 nahrazuje tímto:

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

13) V článku 15 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

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

Článek 2

Směrnice 2001/14/ES se mění takto:

1) V čl. 1 odst. 3 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„e) přepravní činnosti v podobě železniční dopravy, které jsou vykonávány při tranzitu přes Společenství.“

2) V článku 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„n) ‚tranzitem‘ rozumí průjezd přes území Společenství, který se uskutečňuje bez nakládky nebo vykládky nákladu a bez nástupu a výstupu cestujících na území Společenství.“

3) V článku 13 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„4. Pokud má žadatel v úmyslu požadovat kapacitu infrastruktury s cílem provozovat mezinárodní osobní dopravu ve smyslu článku 3 směrnice 91/440/EHS, uvědomí provozovatele infrastruktury a dotčené regulační subjekty. Aby mohla být vyhodnocena účelnost mezinárodního spoje pro přepravu cestujících mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech, jakož i potenciální hospodářský dopad na stávající smlouvy na veřejné služby, zajistí regulační subjekty, aby byly uvědomeny veškeré příslušné orgány, jež povolily osobní železniční dopravu vymezenou ve smlouvě na veřejné služby, veškeré jiné dotčené příslušné orgány, které mají oprávnění omezit přístup podle čl. 10 odst. 3b směrnice 91/440/EHS, a veškeré železniční podniky plnící smlouvu na veřejné služby na trase tohoto mezinárodního osobního spoje.“

4) V článku 17 se odstavec 5 nahrazuje tímto:

„5. Rámcové dohody se uzavírají v zásadě na dobu pěti let a je možno je prodloužit na dobu stejnou, jako bylo jejich původní trvání. Provozovatel infrastruktury může ve zvláštních případech souhlasit s kratší nebo delší dobou. Každou

dobu delší než pět let je nutno zdůvodnit existencí obchodních smluv, zvláštních investic nebo rizik.

5a. Pro služby využívající specializovanou infrastrukturu uvedenou v článku 24, které vyžadují významné a dlouhodobé investice, jsou po řádném zdůvodnění žadatelem možné rámcové dohody na dobu patnácti let. Každá doba delší než patnáct let je přípustná pouze výjimečně, zejména v případě rozsáhlých dlouhodobých investic, a zejména pokud se na tyto investice vztahují smluvní závazky, včetně víceletého plánu odpisů.

Požadavky pro žadatele si mohou v tomto případě vyžadovat podrobné definice kapacitních charakteristik – včetně četnosti, objemu a kvality vlakových spojů – které budou poskytnuty žadateli po dobu trvání rámcové dohody. Provozovatel infrastruktury může snížit vyhrazenou kapacitu, která byla po dobu nejméně jednoho měsíce využívána méně, než je mezní kvóta stanovená v článku 27.

Od 1. ledna 2010 je možné vypracovat původní rámcovou dohodu na dobu pěti let a je možné ji jednou obnovit, a to na základě kapacitních charakteristik používaných žadatelem provozujícími dopravní služby před 1. lednem 2010, aby bylo možné zohlednit specializované investice nebo existenci obchodních smluv. Regulační subjekt uvedený v článku 30 je příslušný povolit vstup takové dohody v platnost.“

5) V čl. 30 odst. 1 se před poslední větou vkládá nová věta, která zní:

„Tento subjekt je dále funkčně nezávislý na kterémkoli příslušném orgánu účastnícím se uzavírání smlouvy na veřejné služby.“

6) V článku 34 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. 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. 35 odst. 3.“

7) V článku 35 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

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

8) V článku 38 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

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

Článek 3

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 4. června 2009 Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

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

3. Ustanovení čl. 1 bodů 2, 5, 6 a 7 se použijí ode dne 1. ledna 2010.

Článek 4

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

Článek 5

Tato směrnice je určena členskými státy.

Ve Štrasburku dne 23. října 2007.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
předseda
M. LOBO ANTUNES