

CS

CS

CS



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 17.9.2010
KOM(2010) 475 v konečném znění

2010/0253 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru

(přepracované znění)

SEK(2010) 1043

SEK(2010) 1042

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

1.1. Východiska

Po velké prosperitě, které se železniční odvětví těšilo v 19. století a v první polovině 20. století, docházelo od 70. let 20. století k úpadku vzhledem k rostoucí popularitě automobilů i letecké dopravy. K zastavení tohoto úpadku přijalo Evropské společenství řadu legislativních opatření s cílem oživit železnice postupným vytvářením „jednotného evropského železničního prostoru“. První železniční balíček předložený Komisí v roce 1998 a přijatý na konci roku 2000 signalizoval přání jak vnitrostátních, tak evropských tvůrců politiky reformovat regulační rámec, a zajistit tak integraci železničního odvětví na evropské úrovni a umožnit mu co nejlépe čelit konkurenci ostatních druhů dopravy.

První železniční balíček sestává ze tří směrnic:

- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001¹, která změnila předchozí směrnici Rady ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství²;
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001³, která změnila předchozí směrnici Rady ze dne 27. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům⁴; a
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury⁵.

Vstup těchto směrnic v platnost v roce 2003 měl dalekosáhlý dopad na podnikání v železničním odvětví v Evropské unii (EU). Existují dva odlišní aktéři – železniční podniky a provozovatelé infrastruktury. Železniční podniky s licenci udělenou v souladu s kritérii EU by měly mít možnost přístupu k železniční infrastruktuře na základě rovných a nediskriminačních podmínek a měly by být schopné poskytovat celoevropské služby. Provozovatelé infrastruktury mohou zpoplatnit používání svých sítí a musí nabízet minimální úroveň služeb, včetně přístupu k určitým zařízením. Směrnice definují práva přístupu pro

¹ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004 (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164), směrnice Rady 2006/103/ES ze dne 20. listopadu 2006 (Úř. věst. 363, 20.12.2006, s. 344), směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 44) a Aktu o podmínkách přistoupení České republiky, Estonské republiky, Kyprské republiky, Lotyšské republiky, Litevské republiky, Maďarské republiky, Republiky Malta, Polské republiky, Republiky Slovinsko a Slovenské republiky a o úpravách smluv, na nichž je založena Evropská unie (Úř. věst. L 236, 23.9.2003, s. 33).
Směrnice Rady 91/440/EHS (Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25).

² Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 (Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16).

³ Směrnice Rady 95/18/ES (Úř. věst. L 143, 27.6.1995, s. 70).

⁴ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29, ve znění rozhodnutí Komise 2002/844/ES ze dne 23. října 2002 (Úř. věst. L 289, 26.10.2002, s. 30), směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 44).

nákladní a osobní železniční dopravu a určité záruky s ohledem na řízení železničních podniků, aby se zajistil nediskriminační přístup konkurentů k síti. Směrnice rovněž poskytují pokyny k tomu, jakým způsobem by měly být zřizovány nezávislé regulační subjekty, aby se zajistil nediskriminační přístup a sledovala hospodářská soutěž na trzích železniční dopravy.

S tímto novým regulačním rámcem dokázalo železniční odvětví stabilizovat přepravované objemy a v některých členských státech získat zpět tržní podíl od silniční dopravy. Před nástupem krize se rovněž zpomalil pokles zaměstnanosti. Růst železniční nákladní dopravy co do přepravených tun však v posledních letech nebyl dostatečně silný, aby tato doprava získala zpět tržní podíl ve výši 2,3 procentního bodu, který ztratila v letech 1995 až 2003. Pokud bude pozorovaný trend pokračovat, celkový podíl železnic na nákladní dopravě poskytované všemi druhy dopravy se nezlepší. V případě osobní železniční dopravy byl úpadek v posledních třech desetiletích méně dramatický než u nákladní dopravy. Podíl železnic na celkovém trhu osobní dopravy klesl v EU-15 z 10,2 % v roce 1970 na 6,1 % v roce 2003 (co do osobokilometrů). V EU-27 podíl osobní železniční dopravy klesl z 6,6 % v roce 1995 na 5,9 % v roce 2003. Od té doby se mírně zlepšil a stabilizoval.

Současné ekonomické klima slabou výkonnost železničního trhu zhoršuje. Nákladní doprava (včetně železniční) v nedávné době zaznamenala významný pokles aktivity (mezi 20 % a 50 % v závislosti na segmentu trhu) a aktivita v oblasti osobní dopravy rovněž zpomalila. Zúčastněné strany uvedly, že vnitrostátní plány obnovy nevytvářejí investice tak rychle, jak se doufalo, a že se očekává významné rušení pracovních míst, zejména v oblasti nákladní dopravy.

1.2. Problémy, které je třeba řešit

Rozvoji železničního odvětví a jeho schopnosti životaschopně konkurovat jiným druhům dopravy stále brání závažné problémy spojené s a) nepřiměřeným financováním a tvorbou cen za infrastrukturu, b) přetrvávajícími bariérami bránícími hospodářské soutěži a c) nedostatkem vhodného regulačního dohledu.

- a) Úroveň investic do rozvoje a údržby železniční infrastruktury zůstává v řadě členských států nedostatečná. V mnoha případech kvalita stávající infrastruktury nadále upadá. Nedostatečné investice zjištěné na úrovni členských států jsou částečně zapříčiněny absencí jasných investičních plánů a dlouhodobých strategií. Špatná údržba, pomalá modernizace a rostoucí počet překážek v síti má přímý dopad na železniční podniky, neboť nedokážou držet krok s ostatními druhy dopravy a přilákat investice. Neadekvátní úroveň a struktura poplatků za přístup k infrastruktuře v mnoha členských státech má tendenci tyto potíže zesilovat.
- b) Hospodářská soutěž mezi železničními podniky je omezena různými faktory. Kvůli nedostatečné transparentnosti tržních podmínek a nekvalitně fungujícímu institucionálnímu rámci je pro nové vstupující složité poskytovat konkurenceschopnou železniční dopravu. Dalším důležitým prvkem je přetrvávající diskriminace, které noví vstupující čelí při získávání přístupu ke službám souvisejícím s železniční dopravou, které jsou často vlastněny a provozovány zavedenými železničními podniky. Diskriminaci lze pozorovat i u podmínek přístupu k infrastruktuře (přidělování trasy a zpoplatnění).

Výše zmíněné problémy dále ztěžují obtíže, kterým regulační subjekty čelí při výkonu svých povinností dohledu, zejména pokud se jedná o zajištění nediskriminačního přístupu

k železničním podnikům a ověření, zda jsou zásady zpoplatňování řádně uplatňovány či zda je plně dodržováno oddělení účetnictví. Tyto obtíže jsou často dány nedostatkem kvalifikovaných zaměstnanců a dalších zdrojů. V řadě případů je přítěžujícím faktorem nedostatečná nezávislost na provozovatelích infrastruktury, zavedeném železničním podniku nebo ministerstvu, které vykonává vlastnická práva ve vztahu k zavedenému provozovateli.

Plné provedení stávajících právních předpisů k vyřešení těchto problémů velmi zásadně přispěje. Komise proto přistoupila k zajištění toho, aby byly stávající právní předpisy prosazovány zahájením řízení pro porušení povinností s členskými státy, které předpisy provedly nedokonale či neúplně.

V současném regulačním rámci však existují slabiny, nejednoznačnosti a mezery, které musí být řešeny, aby bylo plně dosaženo původních cílů právních předpisů. Za jeden ze způsobů, jak problémy řešit, považuje Komise přepracování prvního železničního balíčku.

2. CÍLE NÁVRHU

2.1. Obecné cíle

Hlavním cílem dopravní politiky Evropské unie je vytvořit vnitřní trh rozvojem společných politik na podporu vysoké úrovně hospodářské soutěže a harmonického, vyváženého a udržitelného rozvoje hospodářských činností. Tím, že návrh přepracování prvního železničního balíčku doplní a posílí stávající opatření přijatá v železničním odvětví na úrovni EU, přispěje k tomuto cíli usnadněním integrace a rozvoje evropského železničního trhu.

Vytvoření skutečného vnitřního trhu je pro revitalizaci železničního odvětví zásadní a pomůže posílit konkurenceschopnost nákladní a osobní železniční dopravy, a tím zvýšit jejich přitažlivost a podíl v rámci všech druhů dopravy. Vzhledem k vyšší energetické účinnosti železniční dopravy (zejména ve srovnání se silniční dopravou) vyústí posun od silniční k železniční dopravě (co do podílu v rámci všech druhů dopravy) v nižší emisi CO₂ a snížení dalších znečišťujících látek.

2.2. Horizontální cíle

Hlavním cílem práce Komise je zjednodušit, vyjasnit a modernizovat regulační rámec v Evropě. Vědoma si tohoto průřezového strategického cíle usiluje Komise o provádění ambiciózního programu zaměřeného na zlepšování právní úpravy s cílem učinit pokrok směrem ke strategii Evropa 2020.

Právní **zjednodušení** pomocí konsolidace a sloučení je prvním horizontálním cílem podporujícím tuto iniciativu přepracování. Vyloučení stávajících vzájemných odkazů v uvedených třech směnicích změnou struktury a sloučením do jediného kodexu přístupu v oblasti železniční dopravy by bylo k dosažení tohoto cíle zásadní.

Za druhé, Komise se domnívá, že **vyjasnění** některých ustanovení právních předpisů o přístupu v oblasti železniční dopravy by zjednodušilo vlastní provádění a účinnou implementaci práva Evropské unie ve všech členských státech. Jak bylo poznamenáno výše, některá ustanovení prvního železničního balíčku jsou nejednoznačná a nedostatečně vymezují prostředky implementace.

A konečně existuje potřeba **modernizovat** právní předpisy odstraněním zastaralých ustanovení (která měla v minulosti – před úplným otevřením trhu – význam a mohou být spojena s tradičním sloučením úlohy provozovatele dopravy a provozovatele infrastruktury) a zavedením nových ustanovení, která lépe odpovídají dnešnímu fungování trhu (například ustanovení týkající se nových vstupujících a plného či částečného vlastnictví infrastruktury státem).

2.3. Specifické cíle

Navrhované přepracování prvního železničního balíčku zahrnuje a) odpovídající financování a zpoplatnění železniční infrastruktury, b) podmínky hospodářské soutěže na železničním trhu a c) organizační reformy potřebné k zajištění odpovídajícího dohledu nad trhem.

- a) První cíl navrhovaného přepracování představuje zajištění přiměřeného, transparentního a udržitelného financování infrastruktury a – díky lepší předvídatelnosti rozvoje infrastruktury a podmínek přístupu – usnadnění investic železničních podniků spolu s přiměřenější úrovní a strukturou zpoplatnění infrastruktury, zlepšení konkurenceschopnosti provozovatelů železniční dopravy vůči ostatním druhům dopravy a přispívání k internalizaci nákladů na životní prostředí.
- b) Druhým souborem cílů je předcházení narušování hospodářské soutěže, které vzniká využitím státních finančních prostředků pro obchodní činnosti, předcházení tomu, aby obchodně citlivé informace byly sbírány zavedenými podniky a využívány proti potenciálním konkurentům, eliminace střetu zájmů v řízení služeb souvisejících s železniční dopravou a zlepšování jejich dostupnosti pro nové vstupující, jakož i zvyšování transparentnosti trhu k zajištění účinné hospodářské soutěže.
- c) Pokud jde o regulační dohled, zamýšlí navrhované přepracování zajistit, aby byly regulační subjekty schopny účinně provádět své úkoly, a to díky posílené nezávislosti, rozšířeným kompetencím a dodatečným prostředkům, které budou mít k dispozici.

3. URČENÍ NAVRHOVANÝCH ZMĚN

3.1. Předběžná analýza

Na základě rozsáhlého výzkumu a hodnocení určila Komise řadu opatření, která by potenciálně mohla přispět k dosažení jednotlivých cílů nastíněných ve výše uvedeném oddíle. Na základě studií provedených v průběhu několika let⁶ a s ohledem na vstupy od zúčastněných stran vypracovala 37 opatření. Důkladná předběžná analýza těchto 37 opatření vedla k výběru balíčku 26 opatření. Proces předběžné analýzy sestával ze dvou kroků: zaprvé – zohlednění výsledků konzultace zúčastněných stran, zadruhé – provedení nezávislého posouzení opatření založeného na pěti kritériích (efektivnost, doba provádění, účinnost, administrativní proveditelnost a soulad se stávajícím právním rámcem).

⁶ Zejména zpráva Komise o provádění prvního železničního balíčku (výše uvedená), sdělení Komise o vývoji na železničním trhu, studie o víceletých smlouvách a službách souvisejících s železniční dopravou.

3.2. Externí odborné konzultace a konzultace zúčastněných stran

V návaznosti na rozhodnutí o provedení posouzení dopadů k iniciativě přepracování prvního železničního balíčku byla v souvislosti s rámcovou smlouvou GR TREN TREN/A2/143-2007 týkající se posouzení dopadů a hodnocení zadána externí studie společnosti PriceWaterhouseCoopers Advisory (PWC).

V kontextu externí studie realizované PWC byla provedena konzultace zúčastněných stran zahrnující téměř 380 organizací ze zemí EU-25 (EU-27 mimo Kypr a Maltu, které nemají žádné železnice). Od zúčastněných stran se žádalo, aby zdůraznily specifické bariéry, které z jejich pohledu brzdí úplné otevření mezinárodního železničního trhu a rozvoj služeb souvisejících s železniční dopravou. Zúčastněné strany byly navíc vyzvány, aby v právním rámci EU identifikovaly oblasti, které by mohly být zlepšeny, a aby poskytly stanovisko k potenciální účinnosti zamýšlených opatření.

3.3. Posouzení dopadů

Na základě výše uvedené externí studie, jakož i závěrů konzultačního procesu se zúčastněnými stranami učinila Komise kvantitativní a kvalitativní posouzení dopadů celého balíčku předvybraných opatření. Pokud dříve nebyly předmětem posouzení dopadů, hodnotilo toto posouzení alternativní možnosti nových opatření zamýšlených k modernizaci stávajícího regulačního rámce.

3.4. Subsidiarita

Problémy týkající se železničního odvětví zahrnují nadnárodní aspekty, které vyžadují přijetí opatření na úrovni EU. Nedostatek koordinace ve vztazích mezi členskými státy a dalšími aktéry snižuje účinnost mezinárodní železniční dopravy a vede k riziku přesunu od železniční dopravy k dopravě silniční, což by vyústilo ve zvýšené přetížení a znečištění. Vyjasnění regulačního rámce pro přístup na železniční trh cílem usnadnit vstup na trh a hospodářskou soutěž, jakož i rozvíjet trh železničních služeb, včetně těch, které souvisejí s poskytováním železniční dopravy, lze lépe dosáhnout na úrovni Unie než na úrovni jednotlivých členských států.

4. KOMENTÁŘE K HLAVNÍM NAVRHOVANÝM ZMĚNÁM

4.1. Oddělení účetnictví (článek 6)

Nová ustanovení vyjasňují nutnost oddělení účetnictví v železničním podniku k zajištění přiměřené transparentnosti. Podniky jsou povinny mít oddělené účetnictví pro činnosti, které jsou zákonným monopolem, a pro činnosti, které podléhají hospodářské soutěži. Toto opatření je zárukou, aby státní finanční prostředky věnované na neziskové činnosti nebyly přesouvány do obchodních činností, a je tudíž nezbytné k tomu, aby se předcházelo narušování hospodářské soutěže.

4.2. Nezávislost hlavních funkcí (článek 7)

Navrhovaným vypuštěním se odstraňuje možnost pověřit železniční podniky vybíráním poplatků za železniční infrastrukturu. Toto opatření by přispělo ke spravedlivé hospodářské soutěži tím, že by některým železničním podnikům (zavedeným podnikům) bránilo v získávání přístupu k obchodně citlivým informacím o specifikacích tras vlaků z faktury

konkurenčních železničních podniků (nových vstupujících). Poskytuje rovněž dodatečný podnět pro zdravou a nediskriminační finanční správu infrastruktury.

4.3. Strategie rozvoje infrastruktury (článek 8)

Podle tohoto článku budou mít členské státy povinnost zveřejnit středně- až dlouhodobé strategie rozvoje železničního odvětví, které umožní uspokojit budoucí potřeby v oblasti mobility a budou založeny na zdravém a udržitelném financování železničního systému. Budou stimulovat investice s dlouhou dobou životnosti, o něž se železniční odvětví opírá. Dlouhodobé závazky jsou nezbytné k přilákání nových aktérů na trh a k rozvoji nových služeb.

4.4. Služby související s železniční dopravou (článek 13)

Navrhované změny se týkají modernizace služeb souvisejících s železniční dopravou a jsou dvojího druhu.

Za prvé, s cílem zabránit střetu zájmů mezi poskytovateli služeb souvisejících s železniční dopravou či vlastníky dopravních zařízení na straně jedné a zavedenými železničními podniky na straně druhé jsou zavedeny požadavky na nezávislost (tzn. právní, organizační a rozhodovací nezávislost) správy dopravních zařízení a poskytování železniční dopravy. Toto opatření pomůže zajistit nediskriminační přístup k dopravním zařízením.

Druhým opatřením navrhovaným v článku 13 je zavedení ustanovení „použijte je, nebo o ně přijďte“ pro správu dopravních zařízení souvisejících s železniční dopravou. Pokud není dopravní zařízení využíváno, musí jej jeho vlastník učinit dostupným (formou nájmu nebo pronájmu) jiné zainteresované straně. Toto opatření zvyšuje dostupnost zařízení na trhu tím, že předchází problému umělého naplnění kapacity.

4.5. Přeshraniční dohody (článek 14)

Navrhovaná ustanovení vyjasňují obecné zásady vztahující se na přeshraniční dohody mezi železničními podniky, mezi členskými státy a mezi členskými státy a třetími zeměmi. Přinášejí rovněž postupy pro oznamování a spolupráci umožňující Komisi zajistit, aby byly dohody v souladu s právem Evropské unie.

4.6. Sledování trhu (článek 15)

Cílem je vyjasnit, že úkoly Komise v oblasti sledování trhu pokrývají otázky, jako jsou investice do železniční infrastruktury, vývoj cen a kvalita služeb železniční dopravy a závazky veřejné služby pro oblast osobní železniční dopravy, a že členské státy musí tudíž předkládat příslušné údaje tak, jak uvádí nová příloha IV. Tato opatření pomohou identifikovat překážky na trhu služeb.

4.7. Zveřejnění zpráv o síti (článek 27)

Navrhovaná ustanovení vyjasňují přiměřené způsoby zveřejňování zpráv o síti ze strany provozovatelů infrastruktury. Zveřejňování zpráv o síti v druhém úředním jazyce EU a v elektronické podobě na portálu Evropské agentury pro železnice (ERA) posílí dostupnost zpráv o síti, a tudížlepší transparentnost.

4.8. Informace o systémech zpoplatnění (článek 29)

Ke zvýšení transparentnosti v používání státních finančních prostředků se navrhuje od členských států požadovat, aby ve zprávách o síti zveřejnily rámce a pravidla zpoplatnění.

4.9. Ujednání mezi příslušnými orgány a provozovateli infrastruktury (článek 30)

Navrhované změny stanoví podrobnosti o procesu vytváření a řízení smluvních ujednání mezi příslušnými vnitrostátními orgány a provozovateli infrastruktury ohledně nákladů na infrastrukturu a poplatků za přístup. Regulační subjekt je zejména zmocněn posuzovat přiměřenost zamýšlené středně- až dlouhodobé rozpočtové obálky vzhledem k výkonovým specifikacím špičkové infrastruktury pro téže období (výkonnostní cíle). Takové nezávislé posouzení může snížit riziko, že zavedený železniční podnik použije svou politickou sílu k ovlivnění ujednání.

4.10. Zásady zpoplatnění (článek 31)

Obsah článku 31 se mění a zavádí dvě oddělená opatření:

První opatření se týká rozlišení poplatků za přístup k infrastruktuře založeného na charakteristikách emisí hluku vozového parku tvořícího vlaky. To bude představovat jasný podnět k modernizaci infrastruktury, a zejména k investování do udržitelnějších železničních technologií.

Ke zlepšení transparentnosti poplatků se vyjasňuje, že poskytovatelé služeb musí rovněž poskytovat informace o poplatcích za služby související s železniční dopravou, které mají provozovatelé infrastruktury zveřejňovat ve zprávě o síti.

4.11. Výjimky ze zásad zpoplatnění (článek 32)

Ke zlepšení soudržnosti systémů zpoplatnění přístupu k infrastruktuře jednotlivých členských států se navrhuje zavedení obecných kritérií identifikace „segmentů trhu“, kde by bylo možné platit zvýšené poplatky za služby. Uvedená kritéria jsou stanovena v příloze VIII bodě 3.

Ke zkrácení přechodného období, během něž jsou trati vybaveny jak vnitrostátními systémy návěstění, tak evropským vlakovým zabezpečovacím systémem (ETCS), a tudíž ke snížení nákladů na údržbu infrastruktury, se navrhuje snížit poplatky za přístup k infrastruktuře pro vlaky vybavené systémem ETCS.

4.12. Spolupráce provozovatelů infrastruktury (článek 37)

Pokud jde o přidělování kapacit infrastruktury podle článku 40, navrhuje nový článek 37 zavedení nových opatření k zajištění toho, aby provozovatelé infrastruktury spolupracovali za účelem stanovení systémů zpoplatnění na více než jedné síti.

4.13. Regulační subjekty (článek 55)

Navrhuje se modernizovat ustanovení o nezávislosti regulačních subjektů tím, že se jasně stanoví, že musí být nezávislé na jakémkoli jiném veřejném orgánu. Zajištění nezávislosti regulačních subjektů, zejména na veřejném orgánu, který vykonává vlastnická práva nad zavedeným železničním podnikem, sníží potenciál střetu zájmů, a tudíž posílí jejich schopnost dohledu a důvěryhodnost.

4.14. Funkce regulačního subjektu (článek 56)

Tři opatření navrhovaná v článku 56 spočívají v rozšíření pravomocí regulačních subjektů. 1) Jejich kompetence budou výslovně zahrnovat rozhodnutí spojená s přístupem ke službám souvisejícím s železniční dopravou, které jsou zásadní pro umožnění vstupu na trh a zajištění rovné hospodářské soutěže, a jejich zpoplatňováním. 2) Zlepšení oddělení účetnictví, zabránění tomu, aby státní prostředky určené na neziskové činnosti byly přeměrovány na financování obchodních činností, a tudíž předcházení nerovné hospodářské soutěži; regulační subjekty budou rovněž mít pravomoc provádět audity či zahájit externí audity u železničních podniků a provozovatelů infrastruktury za účelem ověření souladu s ustanoveními o oddělení účetnictví. 3) A konečně, aby mohly regulační subjekty fungovat účinněji, budou provozovatelé infrastruktury muset poskytovat údaje z nákladového účetnictví v souhrnné a standardizované podobě „regulačních účtů“.

4.15. Spolupráce regulačních subjektů (článek 57)

K posílení přeshraniční spolupráce a zlepšení podmínek vstupu na trh budou regulační subjekty muset spolupracovat při přijímání rozhodnutí o přístupu nebo v otázkách zpoplatnění vztahujících se na mezinárodní dopravu. V této souvislosti musí rozhodovací proces umožnit regulačním subjektům vyměňovat si informace včas.

4.16. Klasifikace služeb souvisejících s železniční dopravou (příloha III)

Vymezení použití zařízení pro dodávku trakčního proudu jako součásti minimálního přístupového balíku by zajistilo, že takové služby budou předmětem nediskriminačních požadavků. Navíc povinnost vykazovat odděleně poplatky za používání zařízení pro dodávku trakčního proudu a za trakční proud zajistí větší transparentnost nákladů na provozování sítě, a tudíž poskytne provozovatelům infrastruktury více podnětů ke snižování nákladů na poskytování infrastruktury.

4.17. Obsah zprávy o síti (příloha VI)

Opatření navrhovaná v příloze VI vyjasňují obsah zpráv o síti, aby se posílila jejich účinnost a zvýšila transparentnost na železničním trhu. Nová ustanovení stanoví zejména to, že provozovatelé infrastruktury musí zveřejnit 1) vzor formuláře žádosti o kapacity, 2) podrobné informace o postupech přidělování mezinárodních tras vlaků, 3) informace týkající se žádostí o železniční licence a osvědčení o bezpečnosti železnic, 4) informace o postupech řešení sporů a odvolacích postupech vztahujících se k přístupu na trh a 5) informace o přístupu k dopravním zařízením souvisejícím s železniční dopravou (vedle informací o tarifech vyžadovaných v současnosti).

4.18. Smluvní ujednání (příloha VII)

Nová příloha VII vyjasňuje obsah a fungování smluvních ujednání stanovených v článku 30, aby se podnítilo zavádění dlouhodobých strategií rozvoje železnic.

4.19. Požadavky na náklady a poplatky související s infrastrukturou (příloha VIII)

S cílem přispět ke zdravému a udržitelnému financování železničních systémů vyjasňuje nová příloha VIII určitá ustanovení článku 31. To zahrnuje podrobnosti 1) o nákladech, které nesmí být zahrnuty do výpočtu přímých nákladů minimálního přístupového balíku a přístupu k dopravním zařízením po železnici (vymezeným v příloze III bodech 1 a 2), a kritéria určení

segmentů trhu, kde mohou být placeny zvýšené poplatky za služby, 2) o požadavcích na rozlišení poplatků za přístup k infrastruktuře založené na charakteristikách emisí hluku, 3) o tom, jak provozovatelé infrastruktury budou vymezovat segmenty trhu, aby zhodnotili možnost zavedení zvýšených poplatků, a 4) o hlavních charakteristikách a obecných zásadách systémů odměňování výkonu.

4.20. Regulační účty (příloha X)

Nová příloha X stanoví podrobnosti společného standardizovaného formátu předkládání regulačních účtů. Toto opatření by zajistilo, aby byly regulační subjekty schopny podrobně analyzovat informace od provozovatelů infrastruktury, a aby se usnadnila jejich činnost dohledu.

↓ 2004/49/ES čl. 30 bod 1
(přizpůsobený)

2010/0253 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

☒ o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru ☒

(přepřacované znění)

(Text s významem pro EHP)

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh ☒ Evropské ☒ Komise,

☒ poté, co postoupily návrh legislativního aktu vnitrostátním parlamentům, ☒

s ohledem na stanovisko ☒ Evropského ☒ hospodářského a sociálního výboru⁷,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁸,

☒ poté, co postoupily návrh legislativního aktu vnitrostátním parlamentům, ☒

v souladu s ☒ řádným legislativním ☒ postupem ,

vzhledem k těmto důvodům:

↓ nový

(1) Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství⁹, směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům¹⁰ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze

⁷ Úř. věst. [...], [...], s. [...].

⁸ Úř. věst. [...], [...], s. [...].

⁹ Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25.

¹⁰ Úř. věst. L 143, 27.6.1995, s. 70.

dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury¹¹ byly v letech 2004 a 2007 podstatně změněny. Vzhledem k novým změnám a s ohledem na vztah mezi těmito právními ustanoveními by uvedené směrnice měly být z důvodu srozumitelnosti a přehlednosti přepracovány a sloučeny do jediného aktu.

↓ 91/440/EHS 1. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

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

↓ 91/440/EHS 2. bod odůvodnění

- (3) Za účelem integrace do konkurenčního trhu by se měla zlepšit výkonnost železničního systému, s ohledem na jeho zvláštní rysy.

↓ 95/18/ES 5. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (4) Regionální, městská a příměstská doprava , jakož i doprava ve formě kyvadlové dopravy v tunelu pod Lamanšským průlivem by měla být vyňata z oblasti působnosti této směrnice.

↓ 91/440/EHS 3. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

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

↓ 91/440/EHS 4. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (6) Aby se zajistil budoucí rozvoj a hospodárné využití železniční sítě, mělo by dojít k odlišení poskytování dopravních služeb od provozování železniční infrastruktury. Za takové situace musí oba úseky mít oddělené účetnictví a být řízeny odděleně.

↓ 95/18/ES 2. bod odůvodnění

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

¹¹ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29.

↓ 91/440/EHS 5. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

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

↓ 91/440/EHS 6. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

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

↓ 91/440/EHS 7. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (10) Členské státy by měly zajistit zdravou finanční strukturu ☒ provozovatelů infrastruktury a ☒ stávajících veřejných železničních podniků ☒ s řádným ohledem na pravidla Unie v oblasti státní podpory ☒.
-

↓ 2001/14/ES 8. bod odůvodnění

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

↓ 95/18/ES 4. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (12) Je třeba zaručit, aby tato práva přístupu k železniční infrastruktuře byla uplatňována v celé ☒ Unii ☒ jednotně a bez diskriminace, a k tomuto účelu zavést vydávání licencí pro železniční podniky.
-

↓ 2007/58/ES 7. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (13) U jízd se zastávkami ☒ by ☒ provozovatelé nově vstupující na trh ☒ měli mít ☒ oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na trase, aby byla zajištěna hospodářská životnost takových spojů a aby se zabránilo znevýhodnění případné konkurence v porovnání se stávajícími provozovateli.
-

↓ 2007/58/ES 8. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (14) Zavedení nových mezinárodních ☒ osobních ☒ spojů se zastávkami s otevřeným přístupem by nemělo být využito k otevření trhu vnitrostátní osobní dopravy, ale mělo

by být zaměřeno pouze na zastávky, jež jsou doplňkové k mezinárodní trase. Hlavním účelem nových spojů by mělo být přepravovat cestující na mezinárodní trase. Při hodnocení 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. Hodnocení hlavního účelu služby by měl provést příslušný regulační subjekt členského státu na žádost zúčastněné osoby.

↓ 2007/58/ES 9. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (15) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici ¹² opravňuje členské státy a místní orgány uzavírat smlouvy na veřejné služby, které mohou obsahovat výlučná práva na provozování určitých služeb. Proto je nezbytné zajistit, aby ustanovení uvedeného nařízení byla v souladu se zásadou otevření mezinárodní osobní dopravy hospodářské soutěži.
-

↓ 2007/58/ES 10. bod odůvodnění

- (16) Otevření mezinárodní osobní dopravy hospodářské soutěži může mít důsledky pro organizaci a financování osobní železniční dopravy provozované na základě smlouvy na veřejné služby. Členské státy by měly mít možnost omezit právo přístupu na trh, pokud by toto právo ohrozilo hospodářskou vyváženost těchto smluv na veřejné služby a pokud k tomu příslušný regulační subjekt uvedený v článku 55 této směrnice udělí souhlas na základě objektivní hospodářské analýzy a na žádost příslušných orgánů, jež uzavřely smlouvu na veřejné služby.
-

↓ 2007/58/ES 12. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (17) Posouzení, zda by hospodářská vyváženost smlouvy na veřejné služby mohla být ohrožena, by mělo zohlednit předem stanovená kritéria, jako je dopad na rentabilitu veškerých služeb zahrnutých do smluv na veřejné služby , včetně následných dopadů na čisté náklady, jež nese příslušný orgán veřejné správy, který smlouvu uzavřel, poptávka cestujících, stanovení cen jízdného, způsob prodeje přepravních dokladů, umístění a počet zastávek na obou stranách hranice a časové rozvržení a četnost nově navrhovaného spoje. V souladu s takovýmto posouzením a rozhodnutím příslušného regulačního subjektu členské státy mohou 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 Unie a se zásadami rovnosti a zákazu diskriminace.

¹² Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.

↓ 2007/58/ES 13. bod odůvodnění

- (18) 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.
-

↓ 2007/58/ES 14. bod odůvodnění

- (19) 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. 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.
-

↓ 2007/58/ES 16. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

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

↓ 2007/58/ES 17. bod odůvodnění

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

↓ nový

- (22) Aby byla zajištěna spravedlivá hospodářská soutěž mezi železničními podniky, je třeba rozlišovat mezi poskytováním dopravních služeb a provozováním dopravních zařízení. Vzhledem k tomu musí být tyto dva druhy činnosti řízeny nezávisle v rámci oddělených právních subjektů. Tato nezávislost nutně neznamená zřízení samostatné jednotky nebo podniku pro každé dopravní zařízení.
-

↓ 95/18/ES 9. bod odůvodnění

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

↓ 95/18/ES 10. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (24) K ochraně zákazníků a třetích osob je třeba zajistit, aby železniční podniky ☒ měly ☒ dostatečné pojištění odpovědnosti.

↓ 95/18/ES 12. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (25) ☒ Mělo by ☒ se rovněž vyžadovat, aby se železniční podniky řídily předpisy členských států i ☒ Unie ☒ o poskytování železničních služeb uloženými nediskriminujícím způsobem, které jim mají zajistit zcela bezpečnou činnost na vyhrazených úsecích tratí ☒ s patřičným ohledem na zdravotní a sociální podmínky a práva pracovníků a zákazníků ☒.
-

↓ 95/18/ES 14. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (26) Postupy při vydávání licencí železničním dopravním podnikům a při jejich obnově a změnách by měly ☒ být transparentní a v souladu se zásadou nediskriminace ☒ .
-

↓ 2001/14/ES 5. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (27) K zajištění transparentnosti a nediskriminačního přístupu k železniční infrastruktuře ☒ a službám souvisejícím s železniční dopravou ☒ pro všechny železniční podniky by se měly veškeré informace k uplatnění práva přístupu zveřejňovat ve zprávě o síti.
-

↓ 2001/14/ES 6. bod odůvodnění

- (28) Vhodné systémy přidělování kapacit železniční infrastruktury a existence konkurenčních provozovatelů mají za následek větší rovnováhu mezi jednotlivými způsoby dopravy.
-

↓ 2001/14/ES 7. bod odůvodnění

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

↓ 2001/14/ES 10. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (30) Vhodné systémy zpoplatnění železniční infrastruktury ☒ by měly tvořit ☒ spolu s odpovídajícími systémy zpoplatnění ostatní dopravní infrastruktury a konkurencí provozovatelů optimální rovnováhu mezi různými způsoby dopravy ☒ na udržitelném základě ☒ .
-

↓ 2001/14/ES 11. bod odůvodnění

- (31) Systémy zpoplatnění a přidělování kapacit by měly všem podnikům umožňovat rovnoprávný a nediskriminační přístup a snažit se co nejlépe odpovídat potřebám všech uživatelů a druhů dopravy řádným a nediskriminačním způsobem.

↓ 2001/14/ES 16. bod odůvodnění

- (32) Systémy zpoplatnění a přidělování kapacit by měly umožňovat spravedlivou hospodářskou soutěž při poskytování železničních služeb.
-

↓ 2001/14/ES 12. bod odůvodnění

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

↓ 2001/14/ES 13. bod odůvodnění

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

↓ 2001/14/ES 35. bod odůvodnění

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

↓ 2001/14/ES 14. bod odůvodnění

- (36) Aby se přihlíželo k potřebám uživatelů nebo potenciálních uživatelů kapacit železniční infrastruktury při plánování jejich obchodů a k potřebám zákazníků a investorů, je třeba, aby provozovatel infrastruktury zajistil přidělení kapacity infrastruktury způsobem odrážejícím potřebu udržet a zdokonalit spolehlivost služeb.
-

↓ 2001/14/ES 15. bod odůvodnění

- (37) Je žádoucí pobízet železniční podniky a provozovatele infrastruktury k minimalizaci závad a ke zdokonalování výkonnosti sítě.
-

↓ 2001/14/ES 9. bod odůvodnění

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

↓ 2001/14/ES 17. bod odůvodnění

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

↓ 2001/14/ES 18. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

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

↓ 2001/14/ES 19. bod odůvodnění

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

↓ 2001/14/ES 21. bod odůvodnění

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

↓ 2001/14/ES 23. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

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

↓ 2001/14/ES 24. bod odůvodnění

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

↓ 2001/14/ES 25. bod odůvodnění

- (45) Systémy zpoplatnění a přidělování kapacit musí přihlížet k následkům rostoucího vytížení kapacity infrastruktury a k její vzácnosti.
-

↓ 2001/14/ES 26. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

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

↓ 2001/14/ES 28. bod odůvodnění

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

↓ 2001/14/ES 29. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (48) Se zřetelem k ☒ jejich ☒ monopolnímu postavení ☒ by se od ☒ provozovatelů infrastruktury ☒ měl ☒ vyžadovat průzkum dostupné kapacity infrastruktury a metod rozšíření této kapacity, pokud proces přidělování kapacit neuspokojuje požadavky uživatelů.
-

↓ 2001/14/ES 30. bod odůvodnění

- (49) Nedostatek informací o požadavcích ostatních železničních podniků a o omezeních uvnitř systému může železničním podnikům působit potíže při hledání optimalizace jejich požadavků na kapacitu infrastruktury.
-

↓ 2001/14/ES 31. bod odůvodnění

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

↓ 2001/14/ES 32. bod odůvodnění

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

↓ 2001/14/ES 33. bod odůvodnění

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

↓ 2001/14/ES 34. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (53) Je ☒ nezbytné ☒ investovat do železniční infrastruktury, přičemž systémy zpoplatnění za použití infrastruktury by měly poskytovat provozovatelům infrastruktury pobídky, aby ☒ učinily vhodné ☒ investice ekonomicky výhodné.
-

↓ 2001/14/ES 36. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

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

↓ 2001/14/ES 37. bod odůvodnění
⇒ nový

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

↓ 2001/14/ES 38. bod odůvodnění
⇒ nový

- (56) Je třeba zajistit, aby poplatky za ⇒ vnitrostátní a ⇐ mezinárodní dopravu byly na úrovni umožňující železnici uspokojovat požadavky trhu. Proto by zpoplatnění infrastruktury mělo být stanoveno ve výši nákladů skutečně vzniklých provozováním vlakové dopravy.
-

↓ 2001/14/ES 39. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (57) Celková úroveň krytí nákladů pomocí zpoplatnění infrastruktury ovlivňuje stanovení nezbytné výše příspěvku z veřejných prostředků. Členské státy mohou vyžadovat různou výši celkového krytí nákladů. Nicméně jakýkoli systém zpoplatnění použití infrastruktury ☒ by měl umožnit ☒ dopravě, která pokrývá přinejmenším dodatečně vzniklé náklady, jež generuje, ☒ využívat železniční síť ☒ .
-

↓ 2001/14/ES 40. bod odůvodnění

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

↓ 2001/14/ES 41. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

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

↓ 2001/14/ES 42. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (60) Slevy povolené železničním podnikům musí odpovídat skutečným ☒ realizovaným ☒ úsporám správních nákladů ☒ , zejména úsporám nákladů transakčních ☒ . Slevy mohou být také použity na podporu účelného využívání železniční infrastruktury.
-

↓ 2001/14/ES 43. bod odůvodnění

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

↓ 2001/14/ES 44. bod odůvodnění

- (62) Přidělování kapacity se pojí s náklady provozovatele infrastruktury, jejichž úhrada by měla být požadována.
-

↓ 2001/14/ES 46. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (63) Účinné řízení a řádné a nediskriminační využívání železniční infrastruktury si žádají zřízení regulačního subjektu dohlížejícího na uplatňování pravidel ☒ stanovených v této směrnici ☒ a působícího jako odvolací subjekt, nehledě na možnost soudního přezkoumání.
-

↓ 2001/14/ES 47. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

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

↓ nový

- (65) Komise by měla být zmocněna ke změnám příloh této směrnice. Jelikož jsou uvedena opatření obecného rozsahu a mají za cíl změnit prvky této směrnice, které nejsou podstatné, musí být přijaty jako akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy.
-

↓ 2001/14/ES 48. bod odůvodnění

- (66) Opatření nezbytná k provádění této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi¹³.
-

↓ 2001/13/ES 7. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (67) V souladu se zásadami subsidiarity a proporcionality stanovenými v článku 5 Smlouvy ☒ o Evropské unii ☒ nelze cílů této směrnice, zejména ☒ podpory rozvoje železnic Unie, ☒ stanovení všeobecných zásad pro vydávání licencí železničních podniků ☒ a koordinace mechanismů v členských státech, jimiž se řídí přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění jejího používání ☒ , plně dosáhnout na úrovni členských států, vzhledem ke zjevně mezinárodní povaze vydávání těchto licencí ☒ a provozu významných prvků železničních sítí a vzhledem k potřebě zajistit spravedlivé a nediskriminační podmínky pro přístup k železniční infrastruktuře ☒ , a ☒ těchto cílů ☒ může být proto vzhledem k jejich mezinárodním dopadům lépe

¹³ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

dosaženo na úrovni ☒ Unie ☒ . Tato směrnice nepřekračuje rámec toho, co je pro dosažení těchto cílů nezbytné.

↓ nový

(68) Povinnost provést tuto směrnici ve vnitrostátním právu by se měla omezovat na ustanovení, která v porovnání s předchozími směrnicemi představují podstatnou změnu. Povinnost provést ve vnitrostátním právu substantivně nezměněná ustanovení vyplývá z předchozích směrnic.

↓ 2007/58/ES 21. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

(69) Povinnost provést a uplatňovat ☒ tuto směrnici ☒ by pro členský stát, který nemá žádný železniční systém a ani jej v nejbližší budoucnosti mít nebude, byla nepřiměřená a zbytečná. Uvedené členské státy by proto měly být od této povinnosti osvobozeny.

↓ 2007/58/ES 23. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

(70) V souladu s bodem 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů¹⁴ jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu ☒ Unie ☒ sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.

↓ nový

(71) Touto směrnicí by neměly být dotčeny lhůty stanovené v příloze XI části B, během nichž mají členské státy vyhovět předchozím směrnicím.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

☒ OBECNÁ ☒ USTANOVENÍ

↓ 91/440/EHS (přizpůsobený)

Článek 1

☒ Předmět a oblast působnosti ☒

¹⁴ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

1. Tato směrnice stanoví:

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

↓ 2001/13/ES čl. 1 bod 1
(přizpůsobený)

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

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

- (c) zásady a postupy uplatňované při stanovení a vybírání poplatků za využívání železniční infrastruktury a při přidělování kapacity železniční infrastruktury , upravené v kapitole IV .

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

↓ 91/440/EHS (přizpůsobený)

Článek 2

Vyloučení z oblasti působnosti

1. Kapitola II se nepoužije na železniční podniky, které provozují pouze městskou, příměstskou nebo regionální dopravu.

↓ 2001/13/ES čl. 1 bod 1
(přizpůsobený)

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

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

↓ 2001/13/ES čl. 1 bod 1

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

↓ 2001/13/ES čl. 1 bod 1
(přizpůsobený)

- c) železniční podniky provozující pouze regionální železniční nákladní dopravu;

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

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

3. Členské státy mohou vyjmout z použití kapitoly IV toto:

- a) místní a regionální nezávislé sítě pro osobní dopravu s použitím železniční infrastruktury;
- b) sítě určené pouze pro provozování městské a příměstské železniční osobní dopravy;
- c) regionální sítě používané pro regionální nákladní dopravu výhradně železničním podnikem nespadajícím pod článek 1 , dokud kapacitu této sítě nepožaduje jiný žadatel;
-

↓ 2001/14/ES

- d) železniční infrastruktury v soukromém vlastnictví sloužící výhradně k využití vlastníkem pro vlastní nákladní dopravu;
-

↓ 2007/58/ES čl. 2 bod 1
(přizpůsobený)

- e) přepravní činnosti v podobě železniční dopravy, které jsou vykonávány při tranzitu přes Unii .
-

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 3
(přizpůsobený)

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

↓ 2007/58/ES čl. 1 bod 1
(přizpůsobený)

5. Členské státy mohou vyjmout z použití článků 10, 11, 12 a 28 jakýkoli tranzitní železniční spoj přes Unii , který začíná a končí mimo území Unie .

↓ 91/440/EHS (přizpůsobený)

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se ☒ použijí tyto definice ☒ :

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 4 písm. a)
(přizpůsobený)

- 1) „železničním podnikem“ se rozumí každý veřejný nebo soukromý podnik licencovaný v souladu s ☒ touto směrnicí ☒ , jehož hlavní činností je železniční přeprava zboží a ☒ /nebo ☒ cestujících, přičemž tento podnik zajišťuje trakci; jsou zde rovněž zahrnuty podniky, které pouze poskytují trakci;
 - 2) „provozovatelem infrastruktury“ se rozumí každý subjekt nebo ☒ podnik ☒ pověřené zejména zřízením ☒ , správou ☒ a udržováním železniční infrastruktury ☒ , včetně řízení dopravy a zabezpečení a signalizace ☒. Funkce provozovatele infrastruktury na železniční síti nebo části železniční sítě je možné přidělit různým subjektům nebo ☒ podnikům ☒ ;
-

↓ 91/440/EHS (přizpůsobený)
⇒ nový

- 3) „železniční infrastrukturou“ se rozumí všechny položky uvedené v příloze I části A nařízení Komise (EHS) č. 2598/70 ze dne 18. prosince 1970, kterým se stanoví obsah jednotlivých položek účtové osnovy uvedené v příloze I nařízení Rady (EHS) č. 1108/70 ze dne 4. června 1970¹⁵ ⇒ , které jsou v zájmu jasnosti uvedené v příloze I této směrnice ☒ ~~kromě poslední odrážky, kterou se pouze pro účely této směrnice rozumí: „služební objekty správy infrastruktury“;~~
-

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 4 písm. b)

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

↓ 2007/58/ES čl. 1 bod 3
(přizpůsobený)

- 5) „mezinárodní osobní dopravou“ ☒ se rozumí ☒ 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;
-

↓ 91/440/EHS

- 6) „městskou a příměstskou dopravou“ se rozumí doprava uspokojující dopravní potřeby městského centra nebo aglomerace, jakož i dopravní potřeby mezi nimi a jejich okolím;
-

¹⁵ Úř. věst. L 278, 23.12.1970, s. 1.

7) „regionální dopravou“ se rozumí doprava uspokojující dopravní potřeby regionu;

↓ 2007/58/ES čl. 1 bod 4
(přizpůsobený)

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

↓ 95/18/ES (přizpůsobený)

9) „licencí“ se rozumí oprávnění vydané členským státem podniku, kterým se uznává jeho statut k provozování železniční dopravy ; tento statut může být omezen na poskytování určitých druhů služeb;

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

↓ 2001/14/ES

11) „přidělováním“ se rozumí přidělování kapacit železniční infrastruktury provozovatelem infrastruktury;

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

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

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

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

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

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

↓ 2001/14/ES

- 17) „kapacitou infrastruktury“ se rozumí možnosti rozvržení požadovaných tras vlaků na úseku železniční infrastruktury v určitém období;

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

- 18) „síť“ se rozumí celá železniční infrastruktura řízená provozovatelem infrastruktury;
- 19) „zprávou o síti“ se rozumí podrobný výklad všeobecných pravidel, lhůt, postupů a kritérií systému zpoplatnění a přidělování kapacit ☒, včetně ☒ informací potřebných k podání ☒ žádostí ☒ o přidělení kapacity infrastruktury;
- 20) „trasou vlaku“ se rozumí kapacita infrastruktury potřebná k tomu, aby určitý vlak projel mezi dvěma místy za určitou dobu;

↓ 2001/14/ES

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

↓ 91/440/EHS (přizpůsobený)

☒ KAPITOLA II ☒

☒ ROZVOJ ŽELEZNIC V UNII ☒

ODDÍL 1

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 5

NEZÁVISLOST ŘÍZENÍ

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 6
(přizpůsobený)

Článek 4

☒ Nezávislost železničních podniků a provozovatelů infrastruktury ☒

1. Členské státy zajistí nezávislé postavení železničních podniků ☒ přímo či nepřímo vlastněných nebo ovládaných členskými státy ☒, pokud jde o vedení, správu, vnitřní řízení a

kontrolu správních, hospodářských a účetních záležitostí, v souladu s nímž mají zejména vlastní majetek, rozpočet a účetnictví oddělené od státu.

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

↓ 91/440/EHS (přizpůsobený)

Článek 5

Řízení železničních podniků v souladu s obchodními zásadami

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

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

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

3. S odkazem na všeobecné politické směry vydané každým členským státem a s přihlédnutím k vnitrostátním (i víceletým) plánům a smlouvám včetně programů investic a financování mohou železniční podniky zejména:

↓ 91/440/EHS

- a) vymezovat svou vnitřní organizaci, aniž jsou dotčeny články 7, 29 a 39;
- b) kontrolovat poskytování a prodej služeb a stanovit jejich ceny, aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1370/2007;
- c) rozhodovat o personálu, investičním majetku a vlastním zásobování;
- d) rozšiřovat svůj podíl na trhu, vyvíjet nové technologie a služby a zavádět inovační techniky řízení;
- e) zřizovat nové činnosti v oblastech souvisejících s železniční dopravou.

↓ nový

4. Pokud členský stát přímo či nepřímo vlastní nebo ovládá železniční podnik, jeho práva související s řízením nepřekračují práva související s řízením, která vnitrostátní právo společností uděluje akcionářům soukromoprávních akciových společností. Politické směry, jak jsou zmíněny v odstavci 3, které členské státy mohou stanovit pro společnosti

v souvislosti s výkonem kontroly akcionáři, mohou být pouze obecné povahy a nesmí zasahovat do specifických rozhodnutí vedení podniku.

↓ 91/440/EHS
⇒ nový

ODDÍL 2

ODDĚLENÍ SPRÁVY INFRASTRUKTURY OD POSKYTOVÁNÍ DOPRAVNÍCH SLUŽEB ⇒ , JAKOŽ I ODDĚLENÍ RŮZNÝCH TYPŮ DOPRAVNÍCH SLUŽEB ⇐

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 7
(přizpůsobený)

Článek 6

⊗ Oddělení účetnictví ⊗

1. Členské státy zajistí, aby se vedly a zveřejňovaly výkazy zisků a ztrát a rozvahy odděleně pro poskytování dopravních služeb železničními podniky na jedné straně a na straně druhé pro správu železniční infrastruktury. Převod veřejných podpor z jedné oblasti do druhé není dovolen.
 2. Členské státy mohou dále stanovit, že se obě tyto oblasti činností vykonávají v organizačně oddělených divizích v rámci stejného podniku nebo že infrastrukturu ⊗ a dopravní služby ⊗ spravují ⊗ oddělené subjekty ⊗ .
-

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 10
(přizpůsobený)

3. ⊗ Členské státy zajistí, aby oddělené ⊗ výkazy zisků a ztrát a rozvaha ⊗ byly ⊗ vedeny a zveřejňovány ⊗ na jedné straně ⊗ pro činnosti spojené s provozováním železniční přepravy zboží ⊗ a na straně druhé pro činnosti spojené s poskytováním přepravy cestujících ⊗ . ⊗ Veřejné ⊗ finanční prostředky za činnosti související se zajišťováním přepravy jako úhrady za veřejné služby jsou vykazovány samostatně ⊗ pro každou smlouvu na veřejné služby ⊗ na příslušných účtech a ⊗ nepřevádějí se ⊗ na činnosti související s poskytováním jiných dopravních služeb nebo s jakoukoli jinou činností.
-

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 7
(přizpůsobený)
⇒ nový

4. Účetnictví ⊗ různých ⊗ oblastí ⊗ podle odstavců 1 a 3 je vedeno způsobem, který ⊗
⇒ umožňuje sledování zákazu převodu veřejných finančních prostředků z jedné oblasti do druhé. ⇐

Článek 7

☒ Nezávislost hlavních funkcí provozovatele infrastruktury ☒

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

↓ nový

⇒ Příloha II může být s ohledem na zkušenosti změněna postupem uvedeným v článku 60. ⇐

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 7
(přizpůsobený)

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

~~4. O uplatňování odstavce 3 podává Komise v souladu s článkem 10 11 b zprávu, která má být předložena do 15. března 2006.~~

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

2. Pokud provozovatel infrastruktury není z hlediska své právní formy, organizace nebo rozhodovacích pravomocí nezávislý na železničním podniku, vykonává funkce uvedené v kapitole IV oddílech 3 a 4 správce poplatků ☒, respektive přidělující subjekt, ☒ nezávislý z hlediska své právní formy, organizace a rozhodovacích pravomocí na jakémkoli železničním podniku.

↓ nový

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

ODDÍL 3

LEPŠENÍ FINANČNÍ SITUACE

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 8
(přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 8

☒ Zdravé financování provozovatele infrastruktury ☒

1. Členské státy ☒ rozvíjejí ☒ vnitrostátní železniční infrastruktury, ☒ přičemž, pokud je to nutné, berou v úvahu ☒ obecné požadavky ☒ Unie ☒. ⇒ Za tímto účelem zveřejní nejpozději dva roky po vstupu této směrnice v platnost strategii rozvoje železniční infrastruktury s cílem uspokojit budoucí potřeby v oblasti mobility; strategie bude založena na zdravém a udržitelném financování železničního systému. Strategie zahrne období nejméně pěti let a může být prodloužena. ⇐

2. Členské státy mohou provozovateli infrastruktury za podmínek stanovených v člácích ☒ 93, 107 a 108 ☒ Smlouvy ☒ poskytnout ☒ také prostředky v přiměřeném poměru k ☒ jeho ☒ úkolům, velikosti ☒ infrastruktury ☒ a finanční náročnosti, zejména na úhradu nových investic.

3. V rámci všeobecné státní politiky ⇒ a s ohledem na strategii rozvoje železniční infrastruktury uvedenou v odstavci 1 ⇐ ☒ přijme ☒ provozovatel ☒ infrastruktury ☒ obchodní plán včetně programů týkajících se investic a financování. Plán má být vypracován tak, aby zaručoval optimální a hospodárné využití ☒ , poskytování ☒ a rozvoj železniční infrastruktury při vyrovnaném finančním rozpočtu, a má stanovit prostředky pro dosažení těchto cílů. ⇒ Provozovatel infrastruktury zajistí, aby byli žadatelé před schválením obchodního plánu konzultováni. Regulační subjekt uvedený v článku 55 vydá nezávazné stanovisko, zda je obchodní plán pro dosažení těchto cílů přiměřený. ⇐

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

4. Členské státy ☒ zajistí ☒, aby za běžných obchodních podmínek a za období ⇒ , které není delší než tři roky, ⇐ vykazovaly účty provozovatele infrastruktury přinejmenším rovnováhu mezi příjmy z poplatků za infrastrukturu, zisky z ostatních obchodních činností a státními dotacemi na straně jedné a náklady na infrastrukturu na straně druhé ☒ , včetně případných záloh od státu ☒.

↓ 2001/14/ES

Aniž je dotčen možný dlouhodobý cíl pokrytí nákladů na infrastrukturu všech druhů dopravy na základě řádné, nediskriminační hospodářské soutěže mezi různými druhy dopravy spotřebitelem, pokud je železniční doprava schopna konkurovat ostatním druhům dopravy, může členský stát v rámci zásad zpoplatnění podle článků 31 a 32 požadovat po provozovateli infrastruktury vyrovnání jeho rozpočtu bez státního příspěvku.

↓ 91/440/EHS

~~Článek 78~~

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

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

↓ 91/440/EHS (přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 9

⊗ Transparentní odpuštění dluhu ⊗

1. ⇒ Aniž jsou dotčena pravidla Unie v oblasti státní podpory, a v souladu s články 93, 107 a 108 Smlouvy ⇐ vytvoří členské státy ~~spolu se stávajícími veřejnými železničními podniky~~ vhodné mechanismy na pomoc snížení zadlužení ⊗ veřejných železničních ⊗ podniků na úroveň umožňující řídit podnik na dobrém finančním základě a ke zlepšení finanční situace podniku.

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

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

↓ nový

3. Odstavce 1 a 2 se nevztahují na dluhy či dlužné úroky z takových dluhů, které podnikům vznikly po 15. březnu 2001 nebo datu přistoupení k Unii u států, které k Unii přistoupily po 15. březnu 2001.

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 9

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

↓ 91/440/EHS (přizpůsobený)

ODDÍL 4

PŘÍSTUP K ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE ☒ A SLUŽBÁM ☒

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 11
(přizpůsobený)

Článek 10

☒ Podmínky přístupu k železniční infrastruktuře ☒

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

↓ 2004/51/ES čl. 1 bod 2 písm. a)
(přizpůsobený)
⇒ nový

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

1. ~~Dále~~ Železničním podnikům je ve smyslu ☒ této směrnice ☒ ~~nejpozději do 1. ledna 2007~~ udělen za srovnatelných ☒, nediskriminačních a transparentních ☒ podmínek přístup k infrastruktuře ve všech členských státech za účelem poskytování všech druhů služeb nákladní železniční dopravy. ⇒ To zahrnuje přístup k přístavům po železnici. ⇐

↓ 2007/58/ES čl. 1 bod 8
(přizpůsobený)

2. Železničním podnikům, na něž se vztahuje ☒ tato směrnice ☒, 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 cestujících na kterékoli stanici umístěné na mezinárodní trase ☒ a výstupu cestujících na jiné takové stanici ☒, 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 ☒ obratu z osobní dopravy ☒ železničních podniků v daném členském státě, se udělí nejpozději 31. prosince 2011.

Príslušný regulační subjekt nebo subjekty podle článku ☒ 55 ☒ 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.

↓ nový

Komise může přijmout prováděcí opatření, která stanoví podrobnosti postupu a kritéria, která se mají použít při uplatňování tohoto odstavce. Uvedená opatření, navržená k zajištění provádění této směrnice za jednotných podmínek, se přijmou jako prováděcí opatření v souladu s čl. 63 odst. 3.

↓ 2007/58/ES čl. 1 bod 8
(přizpůsobený)

☒ Článek 11 ☒

☒ Omezení práva na přístup a oprávnění k nástupu a výstupu cestujících ☒

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

2. Příslušný regulační subjekt nebo subjekty uvedené v článku 55 rozhodnou na základě objektivní hospodářské analýzy a na základě předem stanovených kritérií o tom, zda je hospodářská vyváženost ☒ smlouvy na veřejné služby ☒ ohrožena, a to na žádost ☒ kteréhokoliv z těchto subjektů ☒ :

↓ 2007/58/ES čl. 1 bod 8

- a) příslušného orgánu nebo orgánů, jež uzavřely smlouvu na veřejné služby;
- b) jakéhokoli jiného dotčeného příslušného orgánu, který je oprávněn omezit přístup podle tohoto článku;
- c) provozovatele infrastruktury;
- d) železničního podniku, který plní smlouvu na veřejné služby.

Příslušné orgány a železniční podniky poskytující veřejné služby poskytnou příslušnému regulačnímu subjektu nebo subjektům informace, které jsou 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.

↓ 2007/58/ES čl. 1 bod 8
(přízpůsobený)

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

↓ 2007/58/ES čl. 1 bod 8

- a) příslušný orgán nebo příslušné orgány;
- b) provozovatel infrastruktury;
- c) železniční podnik, který plní smlouvu na veřejné služby;
- d) železniční podnik žádající o přístup.

↓ nový

4. Komise může přijmout prováděcí opatření, která stanoví podrobnosti postupu a kritéria, která se mají použít při uplatňování odstavce 1, 2 a 3 tohoto článku. Uvedená opatření, navržená k zajištění provádění této směrnice za jednotných podmínek, se přijmou jako prováděcí opatření v souladu s čl. 63 odst. 3.

↓ 2007/58/ES čl. 1 bod 8
(přízpůsobený)

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

~~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.~~

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

☒ Článek 12 ☒

☒ Zpoplatnění železničních podniků zajišťujících osobní dopravu ☒

↓ 2007/58/ES čl. 1 bod 8

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

V tomto případě železniční podniky poskytující vnitrostátní nebo mezinárodní přepravní služby podléhají stejnému zpoplatnění provozu na těch trasách v působnosti tohoto orgánu.

↓ 2007/58/ES čl. 1 bod 8
(přízpůsobený)

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

3. Poplatek se stanoví v souladu s právem Unie 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.

↓ 2007/58/ES čl. 1 bod 8

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

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 11

~~4. Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu Komise ve zvláštních případech posoudí uplatňování a prosazování tohoto článku a do dvou měsíců ode dne obdržení takové žádosti po konzultaci s výborem uvedeným v čl. 55 11a odst. 2 rozhodne, zda dané opatření může nadále zůstat v platnosti. Komise sdělí své rozhodnutí Evropskému parlamentu, Radě a členským státům.~~

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

↓ 2004/51/ES čl. 1 bod 2 písm. c)

~~6. Přístupové tratě k terminálům a přístavům souvisejícím s činnostmi železniční dopravy uvedenými v odstavcích 1, 2 a 3, které slouží nebo mohou sloužit více než jednomu konečnému uživateli, a nabídka služeb v těchto terminálech a přístavech se poskytují všem železničním podnikům nediskriminačně a transparentně a požadavky železničních podniků~~

~~mohou být omezovány pouze v případě, že v rámci železnice existují alternativy proveditelné za tržních podmínek.~~

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 13

⊗ Podmínky přístupu ke službám ⊗

1. Železniční podniky mají na nediskriminačním základě nárok na minimální přístupový balík ⊗ stanovený ⊗ v příloze III bodě 1.

2. Služby uvedené v příloze III bodu 2 jsou poskytovány ⇒ všemi provozovateli dopravních zařízení ⇐ nediskriminačním způsobem a požadavky železničních podniků lze odmítnout, pouze pokud existují v rámci tržních podmínek přijatelné alternativy. Nejsou-li služby nabízeny jediným provozovatelem infrastruktury, vynaloží provozovatel infrastruktury s nejdelší dopravní trasou veškeré přijatelné úsilí k usnadnění poskytování těchto služeb.

↓ nový

V případě, že provozovatel dopravního zařízení náleží k subjektu nebo podniku, který je rovněž činný a má dominantní postavení nejméně na jednom trhu služeb železniční dopravy, pro nějž je zařízení využíváno, je provozovatel organizován takovým způsobem, že je nezávislý na tomto subjektu či podniku, pokud jde o právní, organizační a rozhodovací stránku.

Žádosti železničních podniků o přístup k dopravním zařízením lze odmítnout, pouze pokud existují životaschopné alternativy umožňující podnikům provozovat příslušnou nákladní či osobní dopravu na téže trase za ekonomicky přijatelných podmínek. Důkazní břemeno týkající se existence životaschopné alternativy nese provozovatel dopravního zařízení.

Pokud provozovatel dopravního zařízení zjistí rozpory mezi různými požadavky, pokusí se je vyřešit tak, aby zajistil co možná nejlepší uspokojení všech požadavků. Pokud není dostupná žádná životaschopná alternativa a není možné vyhovět všem požadavkům na kapacitu příslušného zařízení na základě prokázaných potřeb, přijme regulační subjekt uvedený v článku 55 z vlastní iniciativy nebo na základě stížnosti přiměřená opatření, aby zajistil, že je příslušná část kapacity vyčleněna železničním podnikům jiným než těm, které jsou součástí subjektu nebo podniku, k němuž rovněž náleží provozovatel zařízení. Nově vybudovaná zařízení pro údržbu nebo nově vybudovaná jiná technická zařízení určená pro konkrétní nová kolejová vozidla však mohou být na dobu pěti let od jejich uvedení do provozu vyhrazena pro potřeby jednoho železničního podniku.

Pokud nebylo dopravní zařízení využíváno po dobu nejméně dvou po sobě jdoucích let, nabídne jeho vlastník provozování zařízení formou nájmu nebo pronájmu.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

3. Pokud provozovatel infrastruktury nabízí některé ze služeb uvedených v příloze III bodu 3 jako doplňkové služby, poskytne je nediskriminačním způsobem každému železničnímu podniku na požádání.

↓ 2001/14/ES

4. Železniční podniky mohou od provozovatele infrastruktury nebo od jiných dodavatelů požadovat další pomocné služby uvedené v příloze III bodu 4. Provozovatel infrastruktury není povinen tyto služby poskytovat.

↓ nový

5. Příloha III může být s ohledem na zkušenosti změněna postupem uvedeným v článku 60.

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 12

~~Článek 10a~~

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

~~a) železniční tratě vyznačené na mapách v příloze I;~~

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

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

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

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

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

↓ nový

ODDÍL 5

PŘESHraniČNÍ DOHODY

Článek 14

Obecné zásady přeshraniČních dohod

1. Jakákoliv ustanovení přeshraniČních dohod mezi členskými státy, která zakládají diskriminaci mezi železničními podniky nebo omezují svobody železničních podniků poskytovat přeshraniČní služby, se zrušují.

Tyto dohody se oznámí Komisi. Komise posoudí soulad takových dohod s touto směrnicí a postupem podle čl. 64 odst. 2 rozhodne, zda je možné související dohody nadále uplatňovat. Komise sdělí své rozhodnutí Evropskému parlamentu, Radě a členským státům.

2. Aniž by bylo dotčeno rozdělení pravomocí mezi Unií a členskými státy, podléhá v souladu s právem Unie sjednávání a provádění přeshraniČních dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi postupu spolupráce mezi členskými státy a Komisí.

Komise může přijmout prováděcí opatření, která stanoví podrobnosti postupu, jež se mají použít při uplatňování tohoto odstavce. Uvedená opatření, která mají zajistit provádění této směrnice za jednotných podmínek, se přijmou jako prováděcí opatření v souladu s čl. 63 odst. 3.

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 13
(přízpůsobený)
⇒ nový

ODDÍL 6

KONTROLNÍ ÚKOLY KOMISE

Článek 15

⊗ Rozsah sledování trhu ⊗

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

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

3. Komise sleduje využívání sítě a vývoj rámcových podmínek v odvětví železniční dopravy, zejména stanovení poplatků za použití infrastruktury, přidělování kapacity, bezpečnostní opatření ⇒ investice do železniční infrastruktury, vývoj z hlediska ceny a kvality služeb železniční dopravy, služby železniční dopravy, na něž se vztahují smlouvy na veřejné služby, ⇐ udělování licencí a stupeň harmonizace dosažené ☒ mezi členskými státy ☒ . Zajišťuje aktivní spolupráci mezi vhodnými regulačními orgány v členských státech.

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 13
⇒ nový

4. Komise ⇒ pravidelně ⇐ podává zprávu Evropskému parlamentu a Radě o

a) vývoji vnitřního trhu služeb železniční dopravy;

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 13
(přizpůsobený)

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

↓ 2004/51/ES čl. 1 bod 3

c) stavu evropské železniční sítě;

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 13

d) využívání práv přístupu;

e) překážkách vyšší účinnosti služeb železniční dopravy;

f) omezeních železniční infrastruktury;

g) potřebě vytvoření právních předpisů.

↓ nový

5. Pro účely sledování trhu ze strany Komise poskytnou členské státy na ročním základě informace uvedené v příloze IV, jakož i veškeré další nezbytné údaje vyžadované Komisí.

Příloha IV může být s ohledem na zkušenosti změněna postupem podle článku 60.

↓ 2001/13/ES čl. 1 bod 3
(přizpůsobený)

⊠ KAPITOLA III ⊠

⊠ VYDÁVÁNÍ LICENCÍ ŽELEZNIČNÍM PODNIKŮM ⊠

⊠ ODDÍL 1 ⊠

⊠ SUBJEKT PŘÍSLUŠNÝ PRO VYDÁVÁNÍ LICENCÍ ⊠

Článek 16

⊠ Subjekt příslušný pro vydávání licencí ⊠

↓ 2001/13/ES čl. 1 bod 3

Každý členský stát určí subjekt příslušný pro vydávání licencí a výkon povinností stanovených touto kapitolou.

↓ 2001/13/ES čl. 1 bod 3
(přizpůsobený)

⊠ Určený ⊠ subjekt sám neprovozuje železniční dopravu a je nezávislý na ⊠ podnicích nebo subjektech ⊠, které tuto dopravu provozují.

↓ 95/18/ES (přizpůsobený)

ODDÍL 2

⊠ PODMÍNKY ZÍSKÁNÍ LICENCE ⊠

Článek 17

⊠ Obecné požadavky ⊠

↓ 95/18/ES
⇒ nový

1. Železniční podnik má právo žádat o licenci v členském státě, ve kterém je usazen ⇒, za podmínky, že členské státy či státní příslušníci členských států vlastní dohromady více než 50 % tohoto železničního podniku a fakticky jej ovládají, ať již přímo nebo nepřímo

prostřednictvím jednoho nebo více zprostředkujících podniků, s výhradou jiného ustanovení dohody se třetí zemí, jejíž je Evropská unie stranou ⇄.

2. Členský stát licenci nevydává ani neprodlouží, nejsou-li splněny požadavky této kapitoly.
3. Železniční podnik splňující požadavky uložené touto kapitolou má nárok na získání licence.
4. Žádný železniční podnik nesmí poskytovat služby železniční dopravy v oblasti působnosti této kapitoly, pokud mu nebyla vydána odpovídající licence pro poskytování těchto služeb.

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

↓ nový

5. Komise může přijmout prováděcí opatření, která stanoví podrobnosti postupu, který se má použít při uplatňování tohoto článku, včetně použití společné šablony licence. Uvedená opatření, jež mají zajistit provádění této směrnice za jednotných podmínek, se přijmou jako prováděcí opatření v souladu s čl. 63 odst. 3.

↓ 95/18/ES (přizpůsobený)

Článek 18

⊗ Podmínky získání licence ⊗

↓ 95/18/ES

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

↓ 95/18/ES (přizpůsobený)

Pro ⊗ tyto ⊗ účely poskytne každý žadatel veškeré potřebné informace.

Článek 19

⊗ Požadavky týkající se bezúhonnosti ⊗

↓ 95/18/ES

Členské státy stanoví podmínky, za kterých je splněn požadavek bezúhonnosti, jež zaručují, že žadající železniční podnik nebo osoby v jeho řídicích funkcích

↓ 95/18/ES články 5 a 6

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

- b) neprodělaly úpadek;
- c) nebyly odsouzeny za závažné protiprávní jednání podle zvláštních právních předpisů použitelných v oblasti dopravy;

↓ 2001/13/ES čl. 1 bod 5
(přizpůsobený)

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

↓ 95/18/ES (přizpůsobený)

Článek 20

Požadavky týkající se finanční způsobilosti

↓ 95/18/ES

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

↓ 95/18/ES (přizpůsobený)

Pro tyto účely poskytnete každý žadatel informace alespoň v rozsahu stanoveném v příloze V.

↓ nový

Příloha V může být s ohledem na zkušenosti změněna postupem podle článku 60.

↓ 2004/49/ES čl. 29 bod 1
(přizpůsobený)

Článek 21

Požadavky týkající se odborné způsobilosti

Požadavky týkající se odborné způsobilosti jsou splněny, pokud žadající železniční podnik prokáže, že má nebo bude mít organizaci řízení a znalosti nebo zkušenosti nezbytné pro vykonávání bezpečného a spolehlivého řízení provozu a kontroly druhů činnosti uvedených v licenci.

↓ 95/18/ES (přizpůsobený)

Článek 22

⊗ Požadavky týkající se občanskoprávní odpovědnosti ⊗

↓ 95/18/ES
⇒ nový

⇒ Aniž je dotčena kapitola III nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007¹⁶, ⊗ musí být železniční podnik přiměřeně pojištěn ~~nebo přijmout rovnocenná opatření~~ k pokrytí vlastní odpovědnosti v případě nehody, zejména ve vztahu k ~~cestujícím, zavazadlům,~~ nákladům, poštovním zásilkám a třetím osobám v souladu s vnitrostátním a mezinárodním právem.

↓ 95/18/ES (přizpůsobený)

ODDÍL 3

PLATNOST LICENCE

Článek 23

⊗ Územní a časová platnost ⊗

↓ 2001/13/ES čl. 1 bod 4
(přizpůsobený)

1. Licence platí na celém území ⊗ Unie ⊗.

↓ 95/18/ES (přizpůsobený)

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

↓ 95/18/ES

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

¹⁶ Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14.

Článek 24

⊗ Dočasná licence, pozastavení a schválení ⊗

1. Má-li orgán vydávající licence důvodné podezření, že železniční podnik, kterému vydal licenci, nesplňuje podmínky oddílů 2 a 3 této kapitoly, zejména ⊗ podmínky ⊗ článku 18, může kdykoli zkontrolovat, zda železniční podnik skutečně tyto podmínky splňuje.

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

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

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

4. Pokud železniční podnik přeruší svou činnost na šest měsíců nebo pokud nezačíná činnost do šesti měsíců od vydání licence, může orgán vydávající licence rozhodnout buď o novém předložení licence ke schválení, nebo o jejím pozastavení.

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

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

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

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

8. Pokud orgán vydávající licenci vydá, pozastaví, odebere nebo změní licenci, daný členský stát o tom ihned uvědomí Komisi. Komise neprodleně uvědomí ostatní členské státy.

Článek 12

~~1. Kromě požadavků stanovených v této směrnici musí železniční podnik rovněž dodržovat vnitrostátní právní předpisy, které jsou slučitelné s právními předpisy Společenství a jsou uplatňovány nediskriminujícím způsobem, zejména:~~

~~a) zvláštní technické a provozní požadavky na železniční služby;~~

~~b) bezpečnostní požadavky na zaměstnance, vozový park a vnitřní organizaci podniku;~~

~~e) předpisy o zdravotních, bezpečnostních a sociálních podmínkách a o právech pracovníků a zákazníků;~~

~~d) požadavky vztahující se na všechny podniky v daném odvětví železniční dopravy určené k tomu, aby jednaly ve prospěch nebo na ochranu cestujících a zákazníků.~~

~~2. Železniční podnik se může kdykoli obrátit na Komisi s námitkou neslučitelnosti požadavků vnitrostátních právních předpisů s právními předpisy Společenství a také s pochybností, zda jsou tyto požadavky uplatňovány nediskriminujícím způsobem.~~

~~Pokud má Komise za to, že tato směrnice nebyla dodržena, vydá stanovisko týkající se správného výkladu této směrnice, aniž tím je dotčen článek 226 Smlouvy.~~

Článek 13

~~Železniční podniky musí dodržovat dohody použitelné v mezinárodní železniční dopravě platné v členských státech, ve kterých provozují činnost. Rovněž musí dodržovat příslušné celní a daňové předpisy.~~

Článek 25

⊗ Postup pro vydávání licencí ⊗

1. Příslušný ⇒ orgán vydávající licence ⇐ zveřejní postup pro vydávání licencí a uvědomí o tom ⇒ Evropskou agenturu pro železnice ⇐ .

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

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

KAPITOLA IV

☒ ZPOPLATNĚNÍ POUŽITÍ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY A PŘIDĚLOVÁNÍ KAPACITY ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY ☒

ODDÍL 1

☒ OBECNÉ ZÁSADY ☒

☒ Článek 26 ☒

☒ Účelné využití kapacity infrastruktury ☒

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

Článek 27

Zpráva o síti

1. Provozovatel infrastruktury po projednání se zúčastněnými stranami ☒, včetně regulačního subjektu uvedeného v článku 55, ☒ vypracuje a zveřejní zprávu o síti, kterou lze koupit za poplatek nepřesahující náklady na její vydání. ⇒ Zpráva o síti se zveřejní nejméně ve dvou úředních jazycích Unie. Obsah zprávy o síti je bezplatně k dispozici v elektronické podobě na internetovém portálu Evropské agentury pro železnice. ⇐

2. Zpráva o síti stanoví povahu infrastruktury dostupné železničním podnikům. Obsahuje informace určující podmínky přístupu k dotyčné železniční infrastruktuře ⇒ a dopravním zařízením ⇐. Obsah zprávy o síti je stanoven v příloze VI.

↓ nový

Příloha VI může být s ohledem na zkušenosti změněna postupem podle článku 60.

↓ 2001/14/ES

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

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

↓ 2004/51/ES čl. 1 bod 2 písm. b)
(přizpůsobený)

☒ Článek 28 ☒

☒ Dohody mezi železničními podniky a provozovateli infrastruktury ☒

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

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

ODDÍL 2

☒ POPLATKY ZA INFRASTRUKTURU A SLUŽBY ☒

↓ 2001/14/ES

Článek 29

Zavedení, stanovení a vybírání poplatků

1. Členské státy stanoví rámec zpoplatnění s ohledem na nezávislost vedení podniků stanovenou v článku 4.

↓ 2001/14/ES článek 4
(přizpůsobený)

S výhradou podmínky nezávislosti vedení podniku členské státy ☒ rovněž zavedou ☒ specifická pravidla zpoplatnění nebo ☒ delegují ☒ tuto pravomoc na provozovatele infrastruktury.

↓ nový

Členské státy zajistí, aby rámec zpoplatnění a pravidla zpoplatnění byly zveřejněny ve zprávě o síti.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

☒ Provozovatel infrastruktury stanoví a vybírá ☒ poplatky za použití infrastruktury.

2. ☒ Členské státy zajistí, aby ☒ provozovatelé infrastruktury spolupracovali ☒ s cílem umožnit uplatňování účinných systémů zpoplatnění ☒ provozu služeb železniční dopravy týkajících se více než jedné sítě infrastruktury. ☒ Provozovatelé infrastruktury ☒ mají zejména za cíl zajistit optimální konkurenceschopnost mezinárodní železniční ~~nákladní~~ dopravy a zajistit ☒ účinné ☒ využití ☒ železničních sítí ☒.

↓ nový

Členské státy zajistí, aby se zástupci provozovatelů infrastruktury, jejichž rozhodnutí o zpoplatnění mají dopad na jiné infrastruktury, sdružili s cílem koordinovat zpoplatnění nebo zpoplatnit použití příslušné infrastruktury na mezinárodní úrovni.

↓ 2001/14/ES

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

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

4. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby používání systému zpoplatnění vedlo k rovnocennému a nediskriminačnímu zpoplatnění ☒ různých železničních podniků poskytujících ☒ služby stejné povahy v podobné části trhu a aby poplatky uplatňované ve skutečnosti odpovídaly pravidlům stanoveným ve zprávě o síti.

↓ 2001/14/ES

5. Provozovatel infrastruktury ~~nebo správce poplatků~~ respektuje obchodní tajemství, pokud jde o informace poskytnuté žadatelem.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

Článek 30

Náklady na infrastrukturu a účetnictví

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

2. Členské státy zajistí provedení odstavce 1 smluvním ujednáním mezi příslušným orgánem a provozovatelem infrastruktury na dobu nejméně pěti let, v němž se stanoví státní dotace, ~~nebo zavedením vhodných regulačních opatření s přiměřenými pravomocemi.~~

3. ~~V případě smluvního ujednání~~ Podmínky smlouvy a systém plateb dohodnutých pro poskytování dotace provozovateli infrastruktury se dohodnou předem na celé smluvní období.

↓ nový

Základní zásady a parametry takových ujednání jsou stanoveny v příloze VII, která může být s ohledem na zkušenosti změněna postupem podle článku 60.

Členské státy konzultují zúčastněné strany nejméně jeden měsíc před podpisem ujednání a toto ujednání zveřejní do jednoho měsíce po jeho uzavření.

Provozovatel infrastruktury zajistí, aby byl jeho obchodní plán v souladu s ustanoveními smluvního ujednání.

Regulační subjekt podle článku 55 posoudí, zda jsou předpokládané středně- až dlouhodobé příjmy provozovatele infrastruktury přiměřené k dosažení dohodnutých výkonnostních cílů, a podá příslušná doporučení, a to nejpozději jeden měsíc před podpisem ujednání.

Příslušný orgán podá regulačnímu subjektu odůvodnění, pokud zamýšlí odchýlit se od těchto doporučení.

4. Provozovatelé infrastruktury vytvoří a vedou soupis aktiv, která spravují, který obsahuje jejich stávající ocenění, jakož i podrobnosti o výdajích na obnovu a modernizaci infrastruktury.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

5. ⇒ Provozovatel infrastruktury a provozovatel dopravního zařízení stanoví metodiku rozdělení nákladů dle různých služeb nabízených v souladu s přílohou III a dle typů železničních vozidel na základě nejlepšího dostupného porozumění původu nákladů a zásad zpoplatnění podle článku 31. ~~⇐ Stanoví se metoda rozdělení nákladů.~~ Členské státy mohou požadovat její předchozí schválení. Tato metoda je průběžně aktualizována , aby odpovídala nejlepším mezinárodním zkušenostem.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 31

Zásady zpoplatnění

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

2. Členské státy ~~mohou vyžádat~~ provozovatele infrastruktury ☒ a provozovatele dopravního zařízení ☒ ⇒ požádají ⇐, aby ⇒ regulačnímu subjektu ⇐ poskytl veškeré nezbytné informace o uložených poplatcích. Provozovatel infrastruktury ☒ a provozovatel dopravního zařízení ☒ musí být v tomto ohledu schopni ⇒ každému železničnímu podniku ⇐ ☒ prokázat ☒, že poplatky za infrastrukturu ☒ a služby ☒ skutečně účtované ☒ železničnímu podniku ☒ podle článků 30 až 37 jsou v souladu s metodikou, pravidly a případně i s tarify stanovenými ve zprávě o síti.

3. Aniž jsou dotčeny odstavce 4 ☒ nebo ☒ 5 tohoto článku ☒ nebo ☒ článek 32, stanoví se ☒ v souladu s přílohou VIII bodem 1 ☒ poplatky za minimální přístupový balík ~~a přístup k dopravním zařízením po železnici~~ ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy.

↓ nový

Bod 1 přílohy VIII může být s ohledem na zkušenosti změněn postupem podle článku 60.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

4. ☒ Poplatky ☒ za infrastrukturu mohou zahrnovat poplatek odrážející vzácnost kapacity určitého úseku infrastruktury během období, kdy je kapacita překročena.

↓ nový

5. Pokud je zpoplatňování nákladů působení hluku povoleno právními předpisy Unie pro silniční nákladní dopravu, změní se poplatky za infrastrukturu tak, aby se zohlednily náklady působení hluku provozováním železniční dopravy v souladu s přílohou VIII bodem 2.

Bod 2 přílohy VIII může být s ohledem na zkušenosti změněn postupem podle článku 60, zejména s cílem specifikovat prvky rozlišených poplatků za infrastrukturu.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

☒ Poplatky ☒ za infrastrukturu lze upravit s ohledem na náklady ☒ jiného ☒ působení na životní prostředí provozováním železniční dopravy ⇒, které není uvedeno v příloze VIII bodě 2 ⇐. ☒ Každá taková ☒ úprava ⇒, která může zajistit internalizaci vnějších nákladů u látek znečišťujících ovzduší, jejichž emise jsou způsobeny provozováním železniční dopravy, ⇐ se rozliší podle rozsahu účinků.

☒ Zpoplatnění ☒ ⇒ ostatních ⇐ nákladů na životní prostředí vedoucích ke zvýšení celkového výnosu provozovatele infrastruktury se však povolí, pouze pokud toto ☒ zpoplatnění ☒ ~~uplatňují na srovnatelné úrovni~~ ⇒ povolují právní předpisy Unie pro silniční nákladní ⇐ ~~u všech konkurenčních způsobů~~ dopravu. ☒ Pokud ☒ ~~chybí srovnání úrovně~~ ☒ zpoplatnění ☒ ☒ těchto ☒ ☒ nákladů ☒ na životní prostředí ~~u jiných konkurenčních způsobů~~ ⇒ pro silniční nákladní ⇐ dopravu ⇒ není právními předpisy Unie povoleno ⇐, nesmějí zmíněné úpravy vést k žádné celkové změně výnosů provozovatelů infrastruktury.

Pokud ~~je zavedena srovnatelná úroveň~~ ☒ zpoplatnění nákladů na ☒ životní prostředí vytváří dodatečné výnosy, záleží využití těchto výnosů na rozhodnutí členských států.

↓ nový

Příslušné orgány uchovávají nezbytné informace, aby zajistily možnost sledování zdroje zpoplatnění nákladů na životní prostředí a jejich využití. Členské státy pravidelně poskytnou tyto informace Komisi.

↓ 2001/14/ES

6. Aby nedošlo k nežádoucím nepřiměřeným výkyvům, je možné poplatky stanovené v odstavcích 3, 4 a 5 rozprostřít v rámci železniční dopravy a v čase. Nicméně relativní výše poplatku za použití infrastruktury odpovídá nákladům na dopravu.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

7. Tento článek se netýká zajišťování služeb uvedených v příloze III bodu 2. ☒ V každém případě ☒, ⇒ poplatek stanovený za tyto služby nepřekročí náklady na jejich poskytnutí plus přiměřený zisk ☐ ~~přihlíží se při stanovení cen za služby podle přílohy II bodu 2 ke konkurenceschopnosti železniční dopravy.~~

8. V případě, že služby podle přílohy III bodů 3 a 4 jsou jako doplňkové a pomocné nabízeny pouze jedním dodavatelem, ⇒ nepřekročí ☐ poplatek stanovený za tyto služby ☒ nákladům ☒ na jejich poskytnutí ⇒ plus přiměřený zisk ☐ ~~vypočtené na základě skutečné úrovně využití.~~

↓ 2001/14/ES

9. Lze uložit poplatky za využití kapacity určené na údržbu infrastruktury. Tyto poplatky nepřekročí čistou ztrátu výnosů provozovatele infrastruktury, způsobenou výdaji na údržbu.

↓ nový

10. Provozovatel zařízení pro poskytování služeb podle přílohy III bodů 2, 3 a 4 poskytne provozovateli infrastruktury informace o poplatcích, které mají být zahrnuty ve zprávě o síti podle článku 27.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

Článek 32

Výjimky ze zásad zpoplatnění

1. Za účelem dosažení úplné náhrady nákladů vynaložených provozovatelem infrastruktury může členský stát, pokud to trh unese, zvýšit poplatky na základě účinných, transparentních a nediskriminačních zásad, při zaručení optimální konkurenceschopnosti zejména

v mezinárodní železniční nákladní dopravě. Systém zpoplatnění bere ohled na zvýšenou produktivitu dosahovanou železničními podniky.

Úroveň poplatků nicméně nesmí vylučovat využití infrastruktury segmenty trhu, které mohou zaplatit přinejmenším náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy, navýšené o přiměřenou míru návratnosti , kterou trh unese.

↓ nový

Tyto segmenty trhu se stanoví v souladu s kritérii stanovenými v příloze VIII bodě 3 s výhradou předchozího schválení regulačním subjektem. Pro segmenty trhu, kde provoz neexistuje, se zvýšení nezahrnuje do systému zpoplatnění.

Bod 3 přílohy VIII může být s ohledem na zkušenosti změněn postupem podle článku 60.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

2. U budoucích specifických investičních projektů a u specifických investičních projektů dokončených ~~nejdříve 15 let před vstupem této směrnice v platnost~~ ⇒ po roce 1988 ⇐, může provozovatel infrastruktury zavést nebo pokračovat v zavádění vyšších poplatků na základě dlouhodobých nákladů těchto projektů, pokud se tím zvýší výkonnost nebo efektivnost nákladů nebo oboje a jinak by nemohly být realizovány. Toto zpoplatnění může zahrnovat i dohody o podílu na riziku spojeném s novými investicemi.

↓ nový

3. Vlaky vybavené systémem *European Train Control System* (evropský vlakový zabezpečovací systém) (ETCS) provozované na tratích vybavených vnitrostátními systémy řízení a zabezpečení a signalizace využívají dočasné snížení poplatků za infrastrukturu podle přílohy VIII bodu 5.

Bod 5 přílohy VIII může být s ohledem na zkušenosti změněn postupem podle článku 60.

↓ 2001/14/ES článek 8

4. Aby se předcházelo diskriminaci, zajistí se, aby každý z daných průměrných nebo marginálních poplatků stanovených provozovatelem infrastruktury pro rovnocenné využívání jeho infrastruktury byl srovnatelný a aby srovnatelné služby ve stejném segmentu trhu podléhaly stejným poplatkům. Provozovatel infrastruktury prokáže ve zprávě o síti, že systém zpoplatnění vyhovuje těmto požadavkům, do té míry, aby nedošlo k prozrazení důvěrných obchodních informací.

↓ 2001/14/ES
⇒ nový

5. Pokud má provozovatel infrastruktury v úmyslu změnit zásadní prvky systému zpoplatnění podle odstavce 1, zveřejní tyto změny nejméně tři měsíce ⇒ před lhůtou pro zveřejnění zprávy o síti podle čl. 27 odst. 4 ⇐.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

Článek 33

Slevy

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

↓ 2001/14/ES

⇒ nový

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

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

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

5. Podobné systémy slev se uplatní u podobných služeb. ⇒ Systémy slev se uplatňují nediskriminačním způsobem na všechny železniční podniky. ⇐

Článek 34

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

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

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

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

↓ 2001/14/ES

3. Použitá metodika a provedené výpočty musí být veřejně k dispozici. Zejména má být možné prokázat určité neúčtované náklady konkurenční dopravní infrastruktury, kterým se

železniční dopravou předešlo, a zajistit poskytování kompenzací podnikům za nediskriminačních podmínek.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

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

↓ 2001/14/ES

Článek 35

System odměňování výkonu

1. Systémy zpoplatnění použití infrastruktury povzbuzují železniční podniky a provozovatele infrastruktury v minimalizaci závad a zvyšování výkonu železniční sítě pomocí systému odměňování výkonu. Tento systém může zahrnovat pokuty za činnosti narušující provoz sítě, kompenzace pro podniky trpící závadami a odměny za přesáhnutí plánovaného výkonu.

↓ 2001/14/ES

⇒ nový

2. Základní zásady systému odměňování výkonu ⇒ uvedené v příloze VIII bodu 4 ⇐ se vztahují na celou síť.

↓ nový

Bod 4 přílohy VIII může být s ohledem na zkušenosti změněn postupem podle článku 60.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

Článek 36

Poplatky za rezervaci kapacity

Provozovatelé infrastruktury mohou vybírat přiměřený poplatek za ☒ přidělenou ☒ kapacitu, která není využita. Tento poplatek je pobídkou k účinnému využívání kapacity. ⇒ Pokud je více než jeden žadatel o trasu vlaku, která má být přidělena v rámci ročního sestavování jízdního řádu, vybere se poplatek za rezervaci. ⇐

Provozovatel infrastruktury musí být vždy schopen poskytnout jakékoli zúčastněné osobě informace o kapacitě infrastruktury ☒ již ☒ přidělené uživatelským železničním podnikům.

↓ nový

Článek 37

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

Členské státy zajistí, že provozovatelé infrastruktury spolupracují tak, aby se v případě dopravy překračující rámec jedné sítě umožnilo účinné uplatňování zvýšených poplatků podle článku 32 a systémů odměňování výkonu podle článku 35. S cílem optimalizovat konkurenceschopnost mezinárodní železniční dopravy stanoví provozovatelé infrastruktury přiměřené postupy dodržující pravidla ustanovená touto směrnicí.

↓ 2001/14/ES

ODDÍL 3

PŘIDĚLOVÁNÍ KAPACITY INFRASTRUKTURY

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

Článek 38

Práva na kapacitu

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

↓ 2001/14/ES

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

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

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

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

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

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

↓ 2007/58/ES čl. 2 bod 3
(přizpůsobený)

4. Pokud má žadatel v úmyslu požadovat kapacitu infrastruktury s cílem provozovat mezinárodní osobní dopravu ve smyslu článku 2, uvedomí provozovatele infrastruktury a dotčené regulační subjekty. Aby ☒ mohly vyhodnotit, zda je účelem ☒ mezinárodního

spoje přeprava 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 na uvedené trase povolily osobní železniční dopravu vymezenou ve smlouvě na veřejné služby, veškeré jiné dotčené příslušné orgány, které mají oprávnění omezit přístup podle čl. 9 odst. 3, a veškeré železniční podniky plnící smlouvu na veřejné služby na trase ☒ uvedeného ☒ mezinárodního osobního spoje.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

Článek 39

Přidělování kapacit

1. Členské státy mohou stanovit rámec pro přidělování kapacity infrastruktury, ☒ za podmínky ☒ nezávislosti vedení podniku stanovené v článku 4. Stanoví se specifická pravidla pro přidělování kapacity. Provozovatel infrastruktury zajistí provedení přidělení kapacity. Provozovatel infrastruktury zajistí zejména přidělení kapacity infrastruktury na řádném a nediskriminačním základě a v souladu s právem ☒ Unie ☒.

↓ 2001/14/ES

~~2. Pokud provozovatel infrastruktury není z hlediska své právní formy, organizace nebo rozhodovacích funkcí nezávislý na železničním podniku, vykonává funkce podle odstavce 1 a popsané v této kapitole přidělovací subjekt, jenž je z hlediska své právní formy, organizace a rozhodování na železničním podniku nezávislý.~~

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

Článek 40

Spolupráce při přidělování kapacity železniční infrastruktury ve více sítích

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

1. ☒ Členské státy zajistí, aby ☒ provozovatelé infrastruktury spolupracovali v zájmu účinného vytváření a přidělování kapacity infrastruktury překračující rámec jedné sítě ⇒, jakož i na základě rámcových dohod uvedených v článku 42 ⇐. ~~Organizují mezinárodní trasy vlaků, zejména v rámci Transevropské železniční sítě nákladní dopravy.~~ ☒ Provozovatelé infrastruktury ☒ stanovují ☒ přiměřené ☒ postupy ☒ dodržující ☒ pravidla ustanovená touto směrnicí ⇒ a odpovídajícím způsobem organizují mezinárodní trasy vlaků ⇐.

⇒ Členské státy zajistí, aby zástupci provozovatelů infrastruktury, jejichž rozhodnutí o přidělení se týkají dalších provozovatelů infrastruktury, byli sdruženi ⇐ za účelem koordinace přidělování kapacity infrastruktury ☒ nebo přidělování veškeré příslušné kapacity infrastruktury ☒ na mezinárodní úrovni ⇒, aniž jsou dotčena zvláštní pravidla obsažená v právních předpisech Unie o sítích železniční nákladní dopravy. ⇐ ~~sdružuje zástupce provozovatelů veškeré železniční infrastruktury, jejichž rozhodnutí o přidělení se~~

~~tyká více než jednoho dalšího provozovatele infrastruktury.~~ K těmto postupům se mohou přidružit příslušní zástupci provozovatelů infrastruktury ze ☒ třetích ☒ zemí.

2. Komise ⇒ a zástupci regulačních subjektů, které spolupracují podle článku 57, ⇐ jsou informováni ⇒ o všech jednáních ⇐ a přizváni k účasti ⇒ jako pozorovatelé na všechna jednání, kde se tvoří společné zásady a postupy přidělování infrastruktury. V případě systémů přidělování založených na informačních technologiích poskytnou tyto systémy regulačním subjektům dostatečné informace, aby regulační subjekty mohly vykonávat svou úlohu regulačního dohledu v souladu s ustanoveními článku 56. ⇐

↓ 2001/14/ES

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

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

5. V rámci spolupráce podle odstavce 1 posoudí provozovatelé infrastruktury potřebu a případně navrhnou a organizují mezinárodní trasy vlaků tak, aby byl umožněn provoz nákladních vlaků na základě žádosti *ad hoc* podle článku 48.

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

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

Článek 41

Žadatelé

1. ☒ Požadavky ☒ na přidělení kapacity infrastruktury mohou podávat žadatelé ☒ ve smyslu ☒ této směrnice.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

2. Provozovatel infrastruktury může stanovit požadavky kladené na žadatele, aby zajistil naplnění svých oprávněných očekávání budoucích ☒ výnosů ☒ a využití infrastruktury. Tyto požadavky ~~musí být přiměřené, transparentní a nediskriminační. Požadavky se zveřejní jako součást zásad přidělování ve zprávě o síti a Komise je o nich informována.~~ 3. ~~Požadavky uvedené v odstavci 2~~ mohou obsahovat pouze poskytování finanční jistoty, která nesmí překročit přiměřenou úroveň úměrnou očekávané úrovni činnosti žadatele, a ujištění o způsobilosti podání vyhovující nabídky na využití kapacity infrastruktury.

↓ nový

3. Komise může přijmout prováděcí opatření, která stanoví podrobnosti kritérií, jež se mají použít při uplatňování odstavce 2. Uvedená opatření, která mají zajistit provádění této

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

Článek 42

Rámcové dohody

1. Aniž jsou dotčeny články ☒ 101, 102 a 106 ☒ Smlouvy, lze ☒ mezi provozovatelem infrastruktury ☒ a žadatelem uzavřít rámcovou dohodu. Rámcová dohoda upřesňuje charakteristiky kapacity infrastruktury vyžadované žadatelem a nabízené žadateli na časové období přesahující jedno období platnosti jízdního řádu. Rámcová dohoda nespecifikuje trasu vlaku podrobně, ale ☒ vyhovuje ☒ oprávněným obchodním potřebám žadatele. Členský stát může požadovat předběžné schválení této rámcové dohody regulačním subjektem ☒ uvedeným v ☒ článku 55 této směrnice.

↓ 2001/14/ES

2. Rámcové dohody nesmějí vylučovat využívání příslušné infrastruktury dalšími žadateli nebo jinými dopravními službami.

3. Rámcovou dohodu musí být možné změnit nebo omezit za účelem umožnění lepšího využití železniční infrastruktury.

4. Rámcová dohoda může stanovit pokuty pro případ změny nebo ukončení dohody.

↓ 2007/58/ES čl. 2 bod 4

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.

↓ 2007/58/ES čl. 2 bod 4
(přizpůsobený)

6. Pro služby využívající specializovanou infrastrukturu uvedenou v článku 49, ☒ která vyžaduje ☒ významné a dlouhodobé investice, jsou po řádném zdůvodnění žadatelem možné rámcové dohody na dobu patnácti let. 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.

☒ V takových výjimečných případech může rámcová dohoda stanovit ☒ podrobné ☒ kapacitní charakteristiky ☒, které ☒ mají být ☒ poskytnuty žadateli po dobu trvání rámcové dohody. ☒ Tyto charakteristiky mohou zahrnovat četnost, objem a kvalitu vlakových spojů. ☒ Provozovatel infrastruktury může snížit vyhrazenou kapacitu, která byla po dobu nejméně jednoho měsíce využívána méně, než je mezní kvóta stanovená v článku 52.

↓ 2007/58/ES čl. 2 bod 4

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 žadateli provozujícími dopravní služby před 1. lednem 2010, aby bylo možné zohlednit specializované investice nebo existenci obchodních smluv. Regulační subjekt uvedený v článku 55 je příslušný povolit vstup takové dohody v platnost.

↓ 2001/14/ES

7. Obecná ustanovení jednotlivých rámcových dohod jsou zpřístupněna všem zúčastněným osobám při dodržení obchodního tajemství.

↓ 2001/14/ES

Článek 43

Časový rozvrh přidělování kapacit

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

↓ nový

Příloha IX může být s ohledem na zkušenosti změněna postupem podle článku 60.

↓ 2001/14/ES

2. Provozovatelé infrastruktury se dohodnou s dalšími zúčastněnými provozovateli infrastruktury na mezinárodních trasách vlaků, které mají být zahrnuty v jízdním řádu, před zahájením jednání o návrhu jízdního řádu. Úpravy se provádějí, pouze pokud jsou naprosto nezbytné.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

Článek 44

Žádost

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

2. U žádostech týkajících se pravidelného jízdního řádu musí být dodrženy lhůty stanovené v příloze IX.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

3. Žadatel, který je stranou rámcové dohody, podává žádosti v souladu s touto dohodou.
4. Žadatelé ~~mohou požádat~~ ⇒ žádají ⇐ o kapacitu infrastruktury ☒ překračující rámec jedné sítě ⇐ podáním žádosti u jednoho provozovatele infrastruktury. Tento provozovatel infrastruktury je pak zmocněn jednat jménem žadatele s dalšími zúčastněnými provozovateli infrastruktury.
5. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby o kapacitu infrastruktury ☒ překračující rámec jedné sítě ⇐ mohli žadatelé požádat přímo kterýkoli společný subjekt, který provozovatelé infrastruktury zřídí ⇒ , například jednotné kontaktní místo pro železniční koridory ⇐ .

Článek 45

Plánování

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

1. Provozovatel infrastruktury vyhoví pokud možno všem žádostem o kapacitu infrastruktury, ☒ včetně ⇐ žádostí o trasy vlaků ve více než jedné síti, a v nejvyšší možné míře přihlédne ke všem překážkám, kterým žadatelé čelí, včetně ekonomického dopadu na jejich obchodní činnost.
-

↓ 2001/14/ES článek 20

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

↓ 2001/14/ES

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

↓ nový

4. Provozovatel infrastruktury dá v přiměřené lhůtě a včas pro potřeby procesu koordinace uvedeného v článku 46 žadatelům na žádost bezplatně k dispozici tyto informace v písemné podobě k přezkumu:

- a) trasy vlaků požadované všemi ostatními žadateli na týchž tratích;
- b) trasy vlaků přidělené všem ostatním žadatelům a nevyřízené žádosti o trasy vlaků všech ostatních žadatelů na týchž tratích;

- c) trasy vlaků přidělené všem ostatním žadatelům na týchž tratích jako v období platnosti předchozího jízdního řádu;
 - d) zbývající kapacita dostupná na příslušných tratích;
 - e) veškeré podrobnosti o kritériích použitých v procesu přidělování kapacity.
-

↓ 2001/14/ES

5. Provozovatel infrastruktury přijme vhodná opatření ke zohlednění všech vyjádřených připomínek.

Článek 46

Koordinační proces

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

↓ 2001/14/ES článek 21
(přizpůsobený)

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

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

3. Provozovatel infrastruktury se pokusí formou jednání s příslušnými žadateli vyřešit všechny případné rozpory.

4. Zásady pro proces koordinace jsou stanoveny ve zprávě o síti. Tyto zásady zejména odrážejí obtížnost uspořádání mezinárodních tras vlaků a dopad, jaký může mít změna na ostatní provozovatele infrastruktury.

5. Pokud nelze požadavky na kapacitu železniční infrastruktury uspokojit bez koordinace, pokusí se provozovatel infrastruktury vyhovět všem požadavkům jejich koordinací.

6. Aniž jsou dotčeny existující odvolací postupy a článek 56, je v případě sporů o přidělení kapacity infrastruktury k dispozici systém řešení sporů umožňující okamžité vyřešení těchto sporů. ⇒ Tento systém je stanoven ve zprávě o síti. ⇐ Pokud se tento systém použije, je rozhodnutí učiněno ve lhůtě deseti pracovních dnů.

Článek 47

Přetížená infrastruktura

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

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

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

↓ 2001/14/ES

3. Pokud poplatky podle čl. 31 odst. 4 nebyly dosud vybrány nebo nedosáhly uspokojivých výsledků a infrastruktura byla prohlášena za přetíženou, může provozovatel infrastruktury navíc uplatnit přednostní kritéria pro přidělování kapacity infrastruktury.

4. Přednostní kritéria berou ohled na význam dopravních služeb pro společnost ve srovnání s jinými dopravními službami, které budou následně vyloučeny.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

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

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

☒ Tato opatření a kompenzace berou v potaz ☒ vliv tohoto vyloučení v ostatních členských státech.

5. Význam služeb nákladní dopravy a zejména služeb mezinárodní nákladní dopravy se při stanovení ☒ přednostních ☒ kritérií přiměřeně zohlední.

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

Článek 48

Žádosti *ad hoc*

1. Provozovatel infrastruktury odpoví na žádosti *ad hoc* o individuální trasy vlaků co nejdříve, nejpozději však do pěti pracovních dnů. Poskytované informace o využitelné zbývající kapacitě jsou dostupné všem žadatelům, kteří mají zájem tuto kapacitu využívat.
2. Pokud je to nezbytné, podniknou provozovatelé infrastruktury zhodnocení potřeby rezervní kapacity, kterou je třeba zachovat dostupnou v rámci konečné verze jízdního řádu, aby mohli rychle reagovat na očekávané žádosti *ad hoc* o kapacitu. Totéž platí i v případě přetížení infrastruktury.

Článek 49

Specializovaná infrastruktura

1. Aniž je dotčen odstavec 2, považuje se kapacita železniční infrastruktury za dostupnou všem druhům dopravy splňujícím vlastnosti nezbytné pro provoz na trase vlaku.

2. Pokud existují vhodné alternativní trasy, může provozovatel infrastruktury po projednání se zúčastněnými stranami určit některé úseky infrastruktury pro použití specifickými druhy dopravy. Aniž jsou dotčeny články [☒](#) 101, 102 a 106 [☒](#) Smlouvy, v případě tohoto určení může provozovatel infrastruktury při přidělování kapacity železniční infrastruktury dát přednost tomuto druhu dopravy.

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

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

Článek 50

Analýza kapacity

1. Cílem analýzy kapacity je určit omezení kapacity infrastruktury, která znemožňují vyhovět žádostem o přidělení kapacity, a navrhnout způsob uspokojení dodatečných žádostí. Analýza zjišťuje důvody přetížení a možnosti přijetí krátkodobých a střednědobých opatření k odlehčení přetížení infrastruktury.
2. Analýza se zabývá infrastrukturou, provozními metodami, povahou různých provozovaných dopravních služeb a vlivem všech těchto faktorů na kapacitu infrastruktury.

Zvažovaná opatření zahrnují zejména přesměrování dopravních služeb, změny v časovém rozvržení dopravních služeb, změny rychlostí a zdokonalení infrastruktury.

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

Článek 51

Plán na rozšíření kapacity

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

2. Plán na rozšíření kapacity je vypracován po jednání s uživateli příslušné přetížené infrastruktury.

Plán určí

- a) důvody přetížení;
- b) pravděpodobný další vývoj dopravy;
- c) omezení v rozvoji infrastruktury;
- d) možnosti a náklady rozšíření kapacity, včetně pravděpodobných změn poplatků za přístup.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

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

Plán může podléhat předchozímu schválení členskými státy. ⇒ Regulační subjekt uvedený v článku 55 může vydat stanovisko, zda jsou akce uvedené v plánu přiměřené. ⇐

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

- a) nevypracoval plán na rozšíření kapacity; nebo
- b) neplní ☒ akce ☒ určené v plánu na rozšíření kapacity.

↓ 2001/14/ES

Nicméně provozovatel infrastruktury může se souhlasem regulačního subjektu podle článku 55 nadále vybírat poplatky, pokud

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

b) dostupné možnosti nejsou ekonomicky nebo finančně životaschopné.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

Článek 52

Využití tras vlaků

1. Provozovatel infrastruktury ve zprávě o síti uvede podmínky, za nichž lze při stanovení priorit pro proces přidělování přihlídnout k předešlé úrovni využívání tras vlaků.

2. V případě přetížené infrastruktury žádá provozovatel infrastruktury o vzdání se trasy vlaku využívané za období nejméně jednoho měsíce méně, než činí kvóta stanovená ve zprávě o síti, kromě případů, kdy se jedná o jiné než ekonomické důvody, které provozovatelé nemohou ovlivnit.

Článek 53

Kapacita infrastruktury pro ~~pravidelnou~~ údržbovou práci

1. Žádosti o kapacitu infrastruktury k umožnění provedení údržbové práce se předkládají během procesu plánování.

2. Provozovatel infrastruktury věnuje přiměřenou pozornost vlivu vyhrazení kapacity infrastruktury pro plánovanou údržbovou práci trati na žadatele.

↓ nový

3. Správce infrastruktury včas informuje zúčastněné strany o neplánované údržbové práci.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

Článek 54

Zvláštní opatření pro případ narušení provozu

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

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

Provozovatel infrastruktury může požadovat, pokud to považuje za nezbytné, aby mu železniční podniky zpřístupnily zdroje, které pokládá za nejvhodnější k nastolení běžného stavu v co nejkratší době.

3. Členské státy mohou požadovat účast železničních podniků na zajišťování prosazování a sledování dodržování bezpečnostních norem a pravidel.

ODDÍL 4

⊗ REGULAČNÍ SUBJEKT ⊗

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

→₁ 2007/58/ES čl. 2 bod 5

Článek 55

Regulační subjekt

1. ⊗ Každý členský stát ⊗ zřídí ⇒ jediný vnitrostátní ⇐ regulační subjekt ⇒ pro železniční odvětví ⇐ . Tento subjekt, kterým může být ministerstvo odpovědné za záležitosti dopravy nebo jakýkoli jiný subjekt, je ⇒ samostatným orgánem, který je, pokud jde o organizaci, funkce, hierarchii a rozhodování, právně samostatný a nezávislý na jakémkoli jiném veřejnoprávním subjektu. Je rovněž ⇐ nezávislý, pokud jde o organizaci, rozhodnutí o financování, právní strukturu a rozhodování, na jakémkoli provozovateli infrastruktury, správci poplatků, přidělujícím subjektu nebo žadateli. →₁ Tento subjekt je dále funkčně nezávislý na kterémkoli příslušném orgánu účastnícím se uzavírání smlouvy na veřejné služby. ← ~~Subjekt funguje v souladu se zásadami uvedenými v tomto článku, přičemž odvolací a regulační funkce mohou vykonávat oddělené subjekty.~~

↓ nový

2. Členské státy mohou zřídit regulační subjekty, které jsou příslušné pro několik regulovaných odvětví, pokud tyto integrované regulační orgány splňují požadavky na nezávislost uvedené v odstavci 1.

3. Předseda a správní rada regulačního subjektu pro železniční odvětví jsou jmenováni na pevně stanovené období, které lze obnovit, za jasných podmínek zajišťujících nezávislost. Jsou vybíráni z okruhu osob, které v rámci podniku nebo subjektů přímo nebo nepřímo po dobu tří let před jmenováním a v průběhu funkčního období nezastávaly odborné postavení, nenesly odpovědnost nebo neměly zájem nebo podnikatelský vztah. Po jeho skončení nezastávají odborné postavení, nenesou odpovědnost nebo nemají zájem nebo podnikatelský vztah v rámci kteréhokoli z regulovaných podniků nebo subjektů po dobu nejméně tří let. Mají plné oprávnění k náboru a řízení pracovníků regulačního subjektu.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

⊗ Článek 56 ⊗

⊗ Funkce regulačního subjektu ⊗

1. ☒ Aniž je dotčen čl. 46 odst. 6, ☒ má žadatel právo podat stížnost regulačnímu subjektu, pokud se domnívá, že se s ním nejedná poctivě, že je diskriminován nebo jinak poškozen, a zejména může podat odvolání proti rozhodnutím přijatým provozovatelem infrastruktury nebo případně železničním podnikem nebo ☒ provozovatelem dopravního zařízení ☒ , která se týkají

↓ 2001/14/ES

a) zprávy o síti;

↓ 2001/14/ES (přízpusobený)

b) kritérií v ní ☒ stanovených ☒ ;

↓ 2001/14/ES

c) procesu přidělování a jeho výsledků;

d) systému zpoplatnění;

e) úrovně nebo systému poplatků za infrastrukturu, které jsou nebo mohou být účtovány;

↓ 2004/49/ES čl. 30 bod 2

f) ustanovení o přístupu podle článků 10, 11 a 12;

↓ nový

g) přístup ke službám a zpoplatnění služeb v souladu s článkem 13.

2. Regulační subjekt má rovněž pravomoc sledovat hospodářskou soutěž na trzích železniční dopravy a – z vlastní iniciativy a s cílem předcházet diskriminaci mezi žadateli – přezkoumávat odst. 1 písm. a) až g). Kontroluje zejména to, zda zpráva o síti neobsahuje diskriminační ustanovení či nedává provozovateli infrastruktury prostor pro volné uvážení, který by mohl být využit k diskriminaci mezi žadateli. Regulační subjekt má organizační kapacitu potřebnou k plnění těchto úkolů.

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 11

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

~~Tento orgán je zřízen podle pravidel stanovených v čl. 30 odst. 1 uvedené směrnice. Každý žadatel nebo dotčená strana může podat stížnost na tento orgán, pokud se domnívá, že je s ním jednáno nespravedlivě, je diskriminován nebo jinak poškozen. Na základě stížnosti a případně z vlastního podnětu regulační orgán rozhodne při nejbližší příležitosti o příslušných~~

~~opatření k nápravě nežádoucího vývoje tohoto trhu. Aby se zajistila vhodná možnost soudní kontroly a náležitá spolupráce mezi vnitrostátními regulačními orgány, použijí se v této souvislosti čl. 30 odst. 6 a článek 31 uvedené směrnice.~~

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

3. Regulační subjekt zajistí, aby poplatky stanovené provozovatelem infrastruktury byly v souladu s kapitolou IV oddílem 2 a byly nediskriminační. Vyjednávání mezi žadateli a provozovatelem infrastruktury o úrovni poplatků za využití infrastruktury jsou přípustná pouze pod dohledem regulačního subjektu. Regulační subjekt zasáhne, pokud je pravděpodobné, že jednání jsou v rozporu s touto kapitolou.

4. Regulační subjekt je zmocněn požadovat užitečné informace od provozovatele infrastruktury, žadatelů a jakékoli zúčastněné třetí osoby z příslušného členského státu. Požadované informace mu musí být poskytnuty bez zbytečného prodlení. ⇒ Regulačnímu subjektu musí být umožněno prosazovat takové požadavky příslušnými sankcemi, včetně pokut. Informace, které se mají regulačnímu subjektu poskytnout, zahrnují veškeré údaje, které regulační subjekt požaduje v rámci své odvolací funkce a funkce sledování hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy v souladu s odstavcem 2. To zahrnuje údaje nezbytné pro statistické účely a účely sledování trhu. ⇐

↓ 2001/14/ES
⇒ nový

5. Regulační subjekt rozhoduje o všech stížnostech a provádí opatření k nápravě situace nejpozději do dvou měsíců ode dne obdržení veškerých informací. ⇒ Tam, kde je to vhodné, rozhodne z vlastní iniciativy o přiměřených opatřeních k nápravě nežádoucího vývoje na těchto trzích, zejména s odkazem na odst. 1 písm. a) až g). ⇐

↓ 2001/14/ES
⇒ nový

Rozhodnutí regulačního subjektu jsou závazná pro všechny strany, na něž se rozhodnutí vztahuje ⇒ , a nepodléhají kontrole jiné správní instance. Regulační subjekt musí být schopen prosazovat taková rozhodnutí příslušnými sankcemi, včetně pokut. ⇐

↓ 2001/14/ES

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

↓ 2001/14/ES
⇒ nový

6. Členské státy zajistí, aby rozhodnutí přijatá regulačním subjektem podléhala soudnímu přezkoumání. ⇒ Odvolání může mít vůči rozhodnutí regulačního subjektu odkladný účinek,

pouze pokud soud projednávající odvolání stanoví, že okamžitý účinek rozhodnutí regulačního subjektu může u odvolávající se strany vést k nenahraditelným škodám. ⇐

↓ nový

7. Členské státy zajistí, aby informace o řešení rozporů a odvolacích postupech vztahujících se k rozhodnutím provozovatelů infrastruktury a poskytovatelů služeb uvedených v příloze III byly regulačním subjektem zveřejněny.

8. Regulační subjekt je oprávněn provádět audity či iniciovat externí audity u provozovatelů infrastruktury, případně železničních podniků za účelem ověření souladu s ustanoveními o oddělení účetnictví stanovenými v článku 6.

Členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury a všechny podniky nebo subjekty provozující nebo integrující různé typy železniční dopravy nebo zajišťující správu infrastruktury, jak jsou uvedeny v čl. 6 odst. 1 a 2, předkládali regulačnímu subjektu podrobné regulační účty, aby regulační subjekt mohl vykonávat své různé úkoly. Tyto regulační účty musí obsahovat alespoň prvky stanovené v příloze X. Regulační subjekt z těchto účtů může rovněž vyvodit závěry týkající se otázek státní podpory, které oznámí orgánům odpovědným za řešení těchto otázek.

Příloha X může být s ohledem na zkušenosti změněna postupem podle článku 60.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 57

Spolupráce regulačních subjektů

1. Regulační subjekty členských států si vyměňují informace o své práci, zásadách rozhodování a praxi ☒ a i jiným způsobem spolupracují ☒ za účelem koordinace svého rozhodování v rámci ☒ Unie ☒. ⇒ Za tímto účelem společně pracují v rámci pracovní skupiny, která se schází v pravidelných intervalech. ⇐ Komise ☒ regulační subjekty ☒ v tomto úkolu podpoří.

↓ nový

2. Regulačním subjektům musí být umožněno úzce spolupracovat, a to i prostřednictvím pracovních ujednání, za účelem vzájemné podpory při svých úkolech týkajících se sledování trhu a zpracování stížností či šetření.

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

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

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

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

7. Regulační subjekty vypracují společné zásady a postupy pro rozhodování, k němuž jsou zmocněni touto směrnicí. Komise může přijmout prováděcí opatření, která společné zásady a postupy stanoví. Uvedená opatření, která mají zajistit provádění této směrnice za jednotných podmínek, se přijmou jako prováděcí opatření v souladu s čl. 63 odst. 3.

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

↓ 91/440/EHS

KAPITOLA V

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 14

~~Článek 11~~

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

↓ 2007/58/ES čl. 1 bod 11

~~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.~~

↓ 91/440/EHS (přizpůsobený)

Článek 58

Ustanoveními této směrnice není dotčena směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ¹⁷.

↓ 2001/14/ES
⇒ nový

Článek 59

Odchytky

1. ~~Po dobu pěti let ode dne~~ ⇒ Do ⇐ dne 15. března ~~2003~~ ⇒ 2013 ⇐ ~~nemusí tyto členské státy~~

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

Irsko, jako členský stát nacházející se na ostrově s železničním spojením pouze s jedním dalším členským státem, a Spojené království se zřetelem na Severní Irsko ze stejného důvodu

↓ 2001/14/ES

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

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

- a) nemusí pověřovat nezávislý subjekt funkcemi určujícími nestranný a nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře podle čl. 7 odst. 1 prvního pododstavce, pokud uvedený článek ukládá členským státům povinnost zřídit nezávislé subjekty, které vykonávají funkce stanovené v čl. 7 odst. 2;
- b) nemusí uplatňovat požadavky stanovené v článku 27, čl. 29 odst. 2, článku 38, článku 39, článku 42, čl. 46 odst. 4, čl. 46 odst. 6, článku 47, čl. 49 odst. 3, člancích 50 až 53, článku 55 a článku 56 za podmínky, že proti rozhodnutí o přidělení kapacity infrastruktury nebo zpoplatnění se lze odvolat k nezávislému subjektu, pokud o to železniční podnik písemně požádá, a tento subjekt vydá do dvou měsíců ode dne předložení veškerých užitečných informací rozhodnutí podléhající soudnímu přezkoumání.

2. Pokud více než jeden licencovaný železniční podnik podle článku 17 nebo v případě Irska a Severního Irska železniční podnik licencovaný jinde předloží úřední žádost o povolení

¹⁷ Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 1.

provozování konkurenční železniční dopravy v Irsku ☒ nebo ☒ Severním Irsku ~~nebo Řecko~~ anebo do těchto zemí nebo z nich, rozhodne se o další použitelnosti této odchylky postupem podle čl. 64 odst. 2.

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

Do jednoho roku od obdržení rozhodnutí podle prvního pododstavce tohoto odstavce nebo od podání úřední žádosti podle druhého pododstavce tohoto odstavce zavede zúčastněný členský stát nebo státy (Irsko ☒ nebo ☒ Spojené království se zřetelem na Severní Irsko ~~nebo Řecko~~) právní předpisy pro provádění článků podle odstavce 1.

3. Odchylku podle odstavce 1 lze prodloužit na období nejvýše pěti let. Nejpozději 12 měsíců před koncem doby platnosti odchylky může členský stát využívající ☒ takovou ☒ odchylku podat Komisi žádost o její prodloužení. Žádost musí být odůvodněná. Komise ji posoudí a rozhodne postupem podle čl. 64 odst. 2. Uvedený postup se použije pro všechna rozhodnutí týkající se těchto žádostí.

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

↓ 2001/14/ES

~~4. Lucembursko jako členský stát s relativně malou železniční sítí nemusí do dne 31. srpna 2004 uplatňovat požadavek přidělit nezávislému subjektu funkce rozhodné pro nestranný a nediskriminační přístup k infrastruktuře podle článků 4 a 14, podle kterých jsou členské státy povinny zřídit nezávislé subjekty vykonávající úlohy stanovené v těchto člácích.~~

↓ nový

Článek 60

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 7 odst. 1 druhém pododstavci, čl. 13 odst. 5 druhém pododstavci, čl. 15 odst. 5 druhém pododstavci, čl. 20 třetím pododstavci, čl. 27 odst. 2, čl. 30 odst. 3 druhém pododstavci, čl. 31 odst. 5 druhém pododstavci, čl. 32 odst. 1 třetím pododstavci, čl. 32 odst. 3, čl. 35 odst. 2, čl. 43 odst. 1 a čl. 56 odst. 8 třetím pododstavci je svěřena Komisi na dobu neurčitou.

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 61 a 62.

Článek 61

Zrušení přenesení pravomoci

1. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 60 odst. 1 zrušit.

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

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

Článek 62

Námítky proti aktům v přenesené pravomoci

1. Evropský parlament nebo Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne oznámení. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o jeden měsíc.

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.

↓ 2001/14/ES

Článek 63

Prováděcí opatření

1. Členské státy mohou předložit Komisi k rozhodnutí jakoukoli otázku týkající se provádění této směrnice. Rozhodnutí se přijímají postupem podle čl. 64 odst. 2.

↓ 2004/49/ES čl. 30 bod 4
(přízpůsobený)

2. Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu posoudí Komise ve zvláštních případech uplatňování a dodržování ustanovení ☒ této směrnice ☒ a do dvou měsíců od

obdržení takové žádosti rozhodne postupem podle čl. 64 odst. 2, zda lze dotyčné opatření dále uplatňovat. Komise sdělí své rozhodnutí Evropskému parlamentu, Radě a členským státům.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

Aniž je dotčen článek ~~258~~ Smlouvy, může se každý členský stát odvolat proti rozhodnutí Komise k Radě ve lhůtě jednoho měsíce od data rozhodnutí. Rada může za výjimečných okolností ve lhůtě jednoho měsíce od data předložení kvalifikovanou většinou přijmout odlišné rozhodnutí.

↓ 2007/58/ES čl. 2 bod 6
(přizpůsobený)

3. Opatření k zajištění provádění směrnice za jednotných podmínek přijímá Komise jako prováděcí akty postupem ~~s kontrolou~~ podle čl. 64 odst. 3.

↓ 2001/14/ES

Článek 64

Postupy projednávání ve výboru

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

↓ 2007/58/ES čl. 2 bod 7

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

↓ 2001/14/ES

Článek 65

Zpráva

~~Komise předloží do 15. března 2005 Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění této směrnice, doplněnou případně o návrhy pro další činnost Společenství.~~

↓ 2007/58/ES čl. 1 bod 9

~~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.~~

↓ 2007/58/ES čl. 1 bod 10
(přizpůsobený)

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

↓ 2007/58/ES čl. 1 bod 10
(přizpůsobený)

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 (ES) č. 1370/2007 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.

Článek 66

☒ Provedení ☒

↓ nový

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s články [...] a přílohami [...] do [...]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění a srovnávací tabulku mezi těmito předpisy a touto směrnicí.

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

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

↓ 2007/58/ES čl. 2 bod 8

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

↓ nový

Článek 67

Zrušení

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

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

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

Článek 68

Vstup v platnost

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

↓ nový

Články [...] a přílohy [...] se použijí ode dne [...].

↓ 2001/14/ES

Článek 69

Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

V [...]

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*

↓ 2001/12/ES příloha I

PŘÍLOHA I

PŘÍSTAVY

BELGIE/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers

Gent/Gand

Zeebrugge/Zeebruges

↓ 2006/103/ES článek 1 a část B
přílohy

БЪЛГАРИЯ

Варна

Бургас

Русе

Лом

Видин

↓ Akt o přistoupení
(Úř. věst. L 2003/236)
článek 20 a příloha II, s. 456

ČESKÁ REPUBLIKA

↓ 2001/12/ES příloha I

DANMARK

Ålborg

Århus

Esbjerg

Fredericia

København

Nyborg

Odense

DEUTSCHLAND

Brake

Bremen/Bremerhaven

Brunsbüttel

Cuxhaven

Emden

Hamburg

Kiel

Lübeck

Nordenham

Puttgarden

Rostock

Sassnitz

Wilhelmshaven

Wismar

↓ Akt o přistoupení
(Úř. věst. L 2003/236)
článek 20 a příloha II, s. 456

EESTI

Muuga sadam

Paljassaare sadam

Vanasadam

Paldiski põhjasadam

Paldiski lõunasadam

Kopli põhjasadam

~~Kopli lõunasadam~~

~~Bekkeri sadam~~

~~Kunda sadam~~

↓ 2001/12/ES příloha I

~~ΕΛΛΑΣ~~

~~Αλεξανδρούπολη~~

~~Ελευσίνα~~

~~Πάτρα~~

~~Πειραιάς~~

~~Θεσσαλονίκη~~

~~Βόλος~~

~~ESPAÑA~~

~~Algeciras~~

~~Almería~~

~~Barcelona~~

~~Bilbao~~

~~Cartagena-Escobredas~~

~~Gijón~~

~~Huelva~~

~~Tarragona~~

~~Valencia~~

~~Vigo~~

~~FRANCE~~

~~Bayonne~~

~~Bordeaux~~

~~Boulogne~~

~~Calais~~

~~Cherbourg~~

~~Dunkerque~~

~~Fos-Marseille~~

~~La Rochelle~~

~~Le Havre~~

~~Nantes~~

~~Port-la-Nouvelle~~

~~Rouen~~

~~Sète~~

~~St-Nazaire~~

~~IRELAND~~

~~Cork~~

~~Dublin~~

~~ITALIA~~

~~Ancona~~

~~Bari~~

~~Brindisi~~

~~C. Vecchia~~

~~Genova~~

~~Gioia Tauro~~

~~La Spezia~~

~~Livorno~~

~~Napoli~~

~~Piombino~~

~~Ravenna~~

~~Salerno~~

~~Savona~~

~~Taranto~~

~~Trieste~~

~~Venezia~~

↓ Akt o přistoupení
(Úř. věst. L 2003/236)
článek 20 a příloha II, s. 456

~~KYΠPOΣ~~

~~LATVIJA~~

~~Rīga~~

~~Ventspils~~

~~Liepāja~~

~~LIETUVA~~

~~Klaipėda~~

↓ 2001/12/ES příloha I

~~LUXEMBOURG~~

↓ Akt o přistoupení
(Úř. věst. L 2003/236)
článek 20 a příloha II, s. 456

~~MAGYARORSZÁG~~

~~MALTA~~

↓ 2001/12/ES příloha I

~~NEDERLAND~~

~~Amsterdam-Zeehaven~~

~~Delfzijl/Eemshaven~~

~~Vlissingen~~

~~Rotterdam-Zeehaven~~

~~Terneuzen~~

~~ÖSTERREICH~~

↓ Akt o přistoupení
(Úř. věst. L 2003/236)
článek 20 a příloha II, s. 456

~~POLSKA~~

~~Szecein~~

~~Świnoujście~~

~~Gdańsk~~

~~Gdynia~~

↓ 2001/12/ES příloha I

~~PORTUGAL~~

~~Leixões~~

~~Lisboa~~

~~Setúbal~~

~~Sines~~

↓ 2006/103/ES článek 1 a část B
přílohy

~~ROMÂNIA~~

~~Constanța~~

~~Mangalia~~

~~Midia~~

~~Tulcea~~

Galati

Braila

Medgidia

Oltenița

Giurgiu

Zimnicea

Calafat

Turnu Severin

Orșova

↓ Akt o přistoupení
(Úř. věst. L 2003/236)
článek 20 a příloha II, s. 456

SLOVENIJA

Koper

SLOVENSKO

↓ 2001/12/ES příloha I

SUOMI/FINLAND

Hamina

Hanko

Helsinki

Kemi

Kokkola

Kotka

Oulu

Pori

Rauma

~~Tornio~~

~~Turku~~

~~SVERIGE~~

~~Göteborg-Varberg~~

~~Helsingborg~~

~~Luleå~~

~~Malmö~~

~~Norrköping~~

~~Oxelösund~~

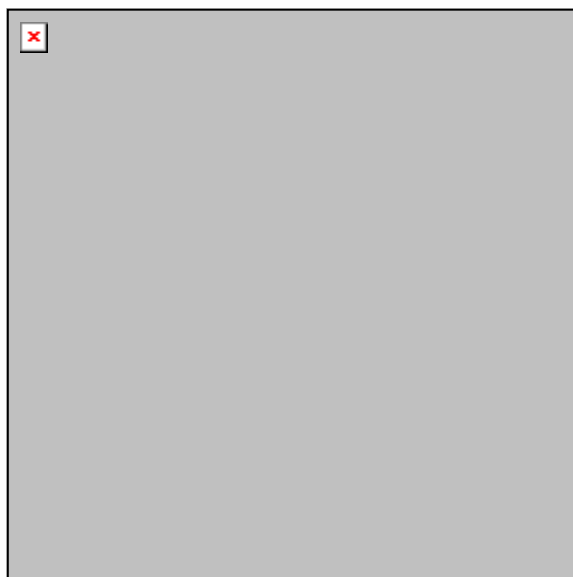
~~Stockholm~~

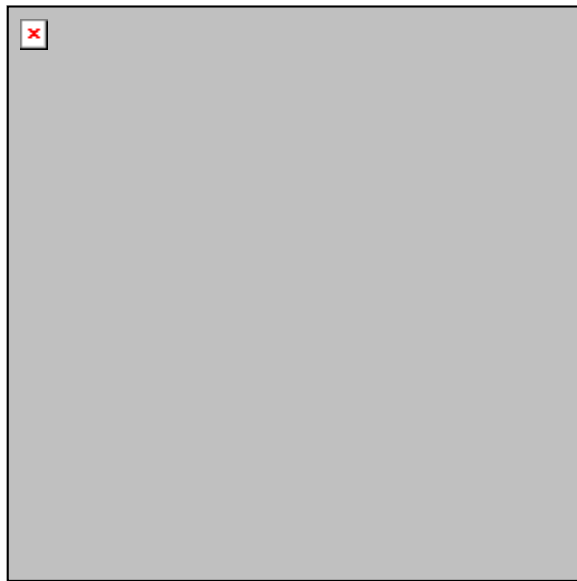
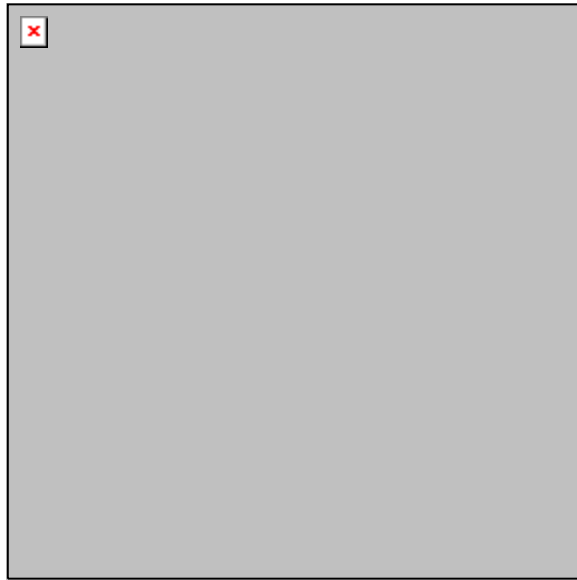
~~Trelleborg-Ystad~~

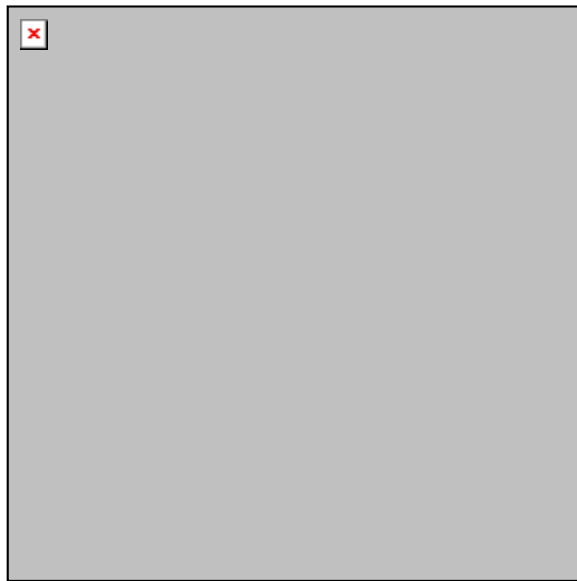
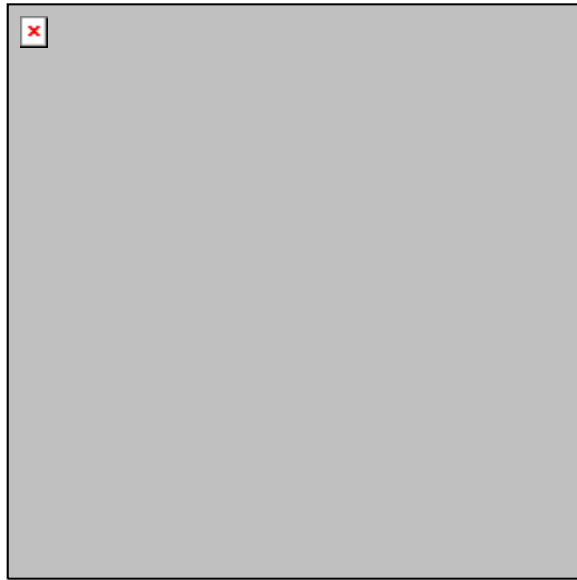
~~Umeå~~

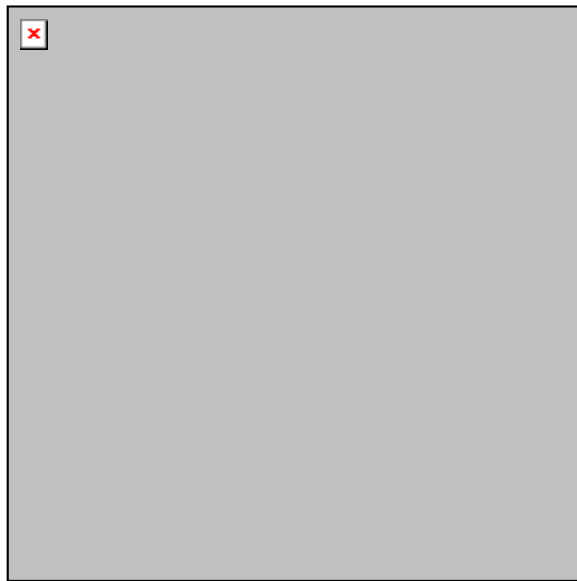
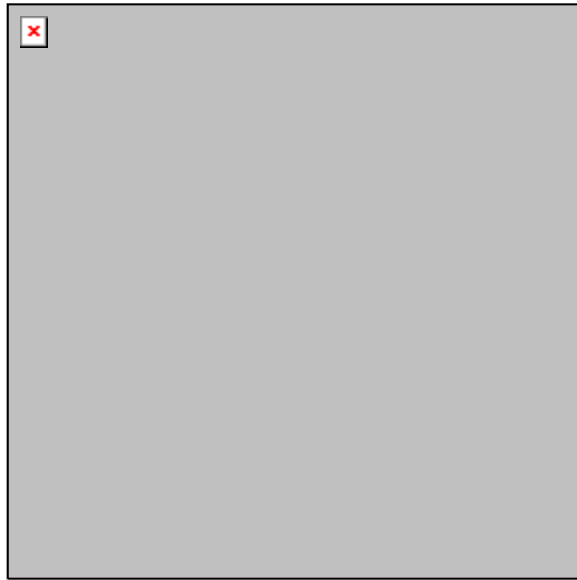
~~UNITED KINGDOM~~

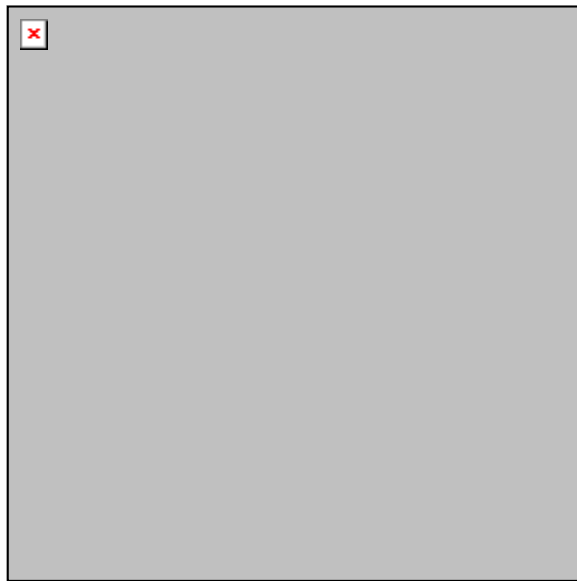
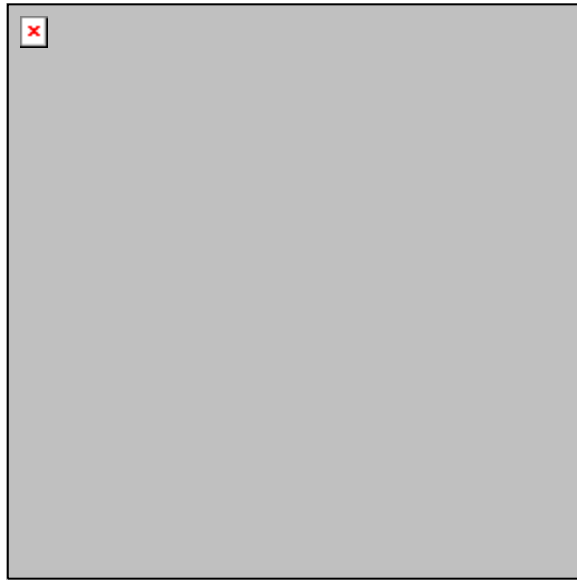
~~Všechny přístavy s železničním spojením~~

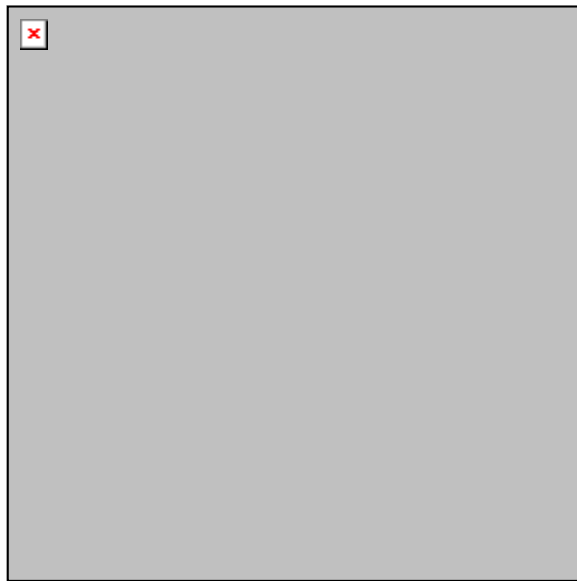
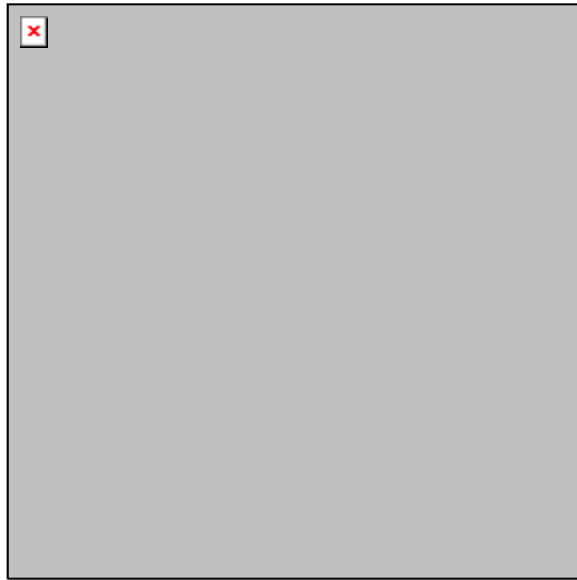
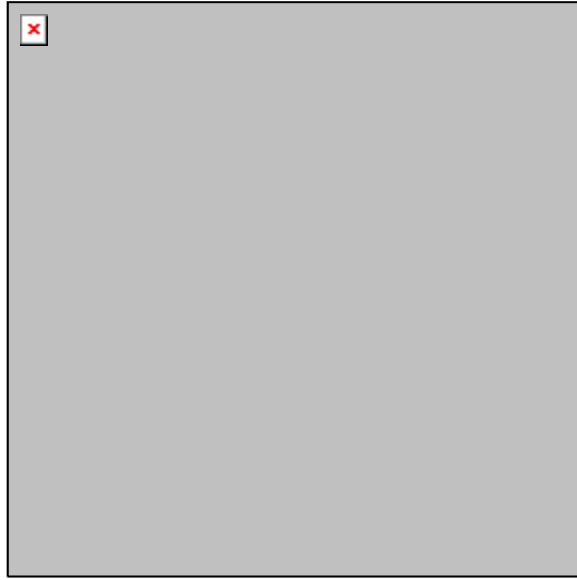


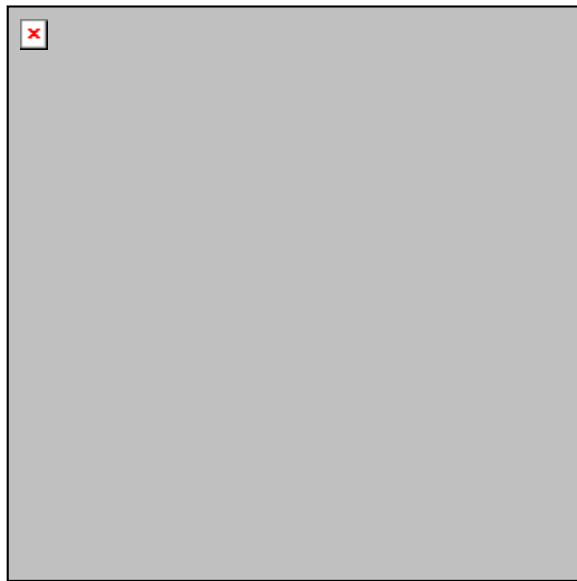
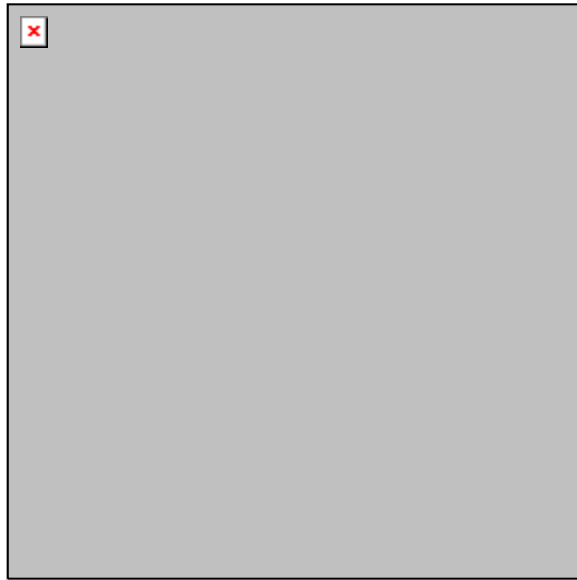


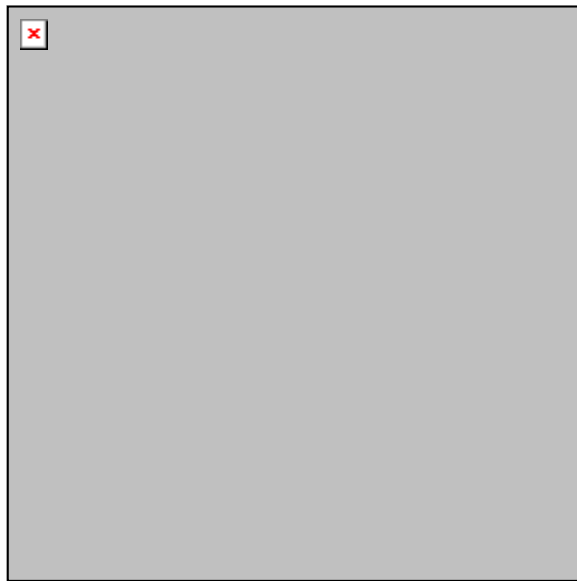
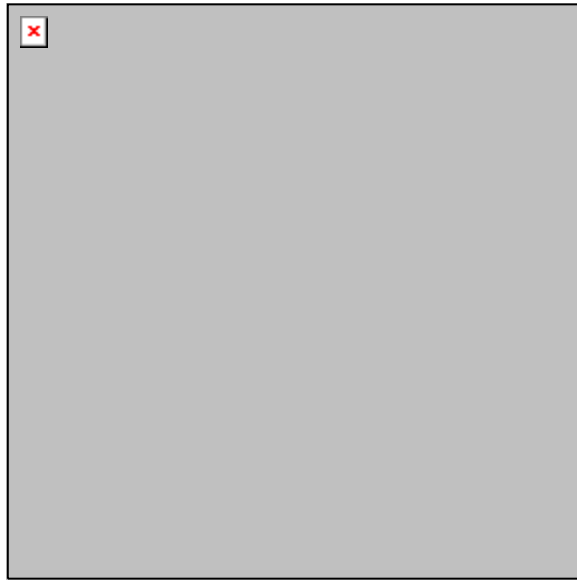
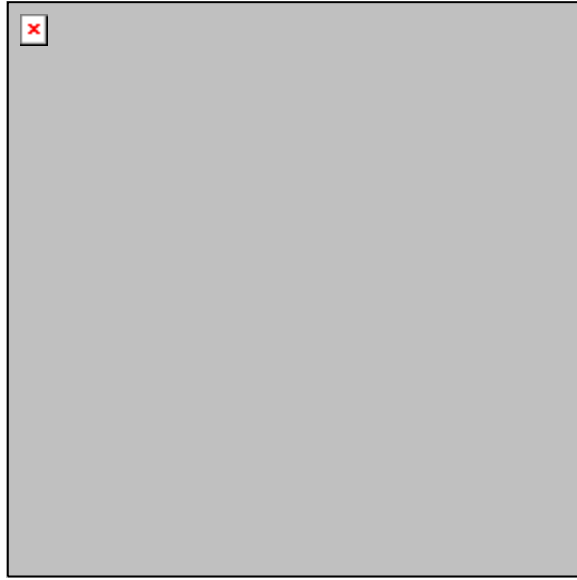


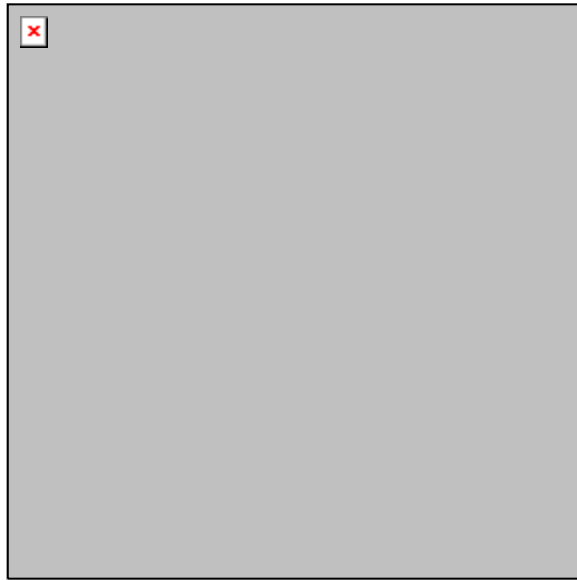
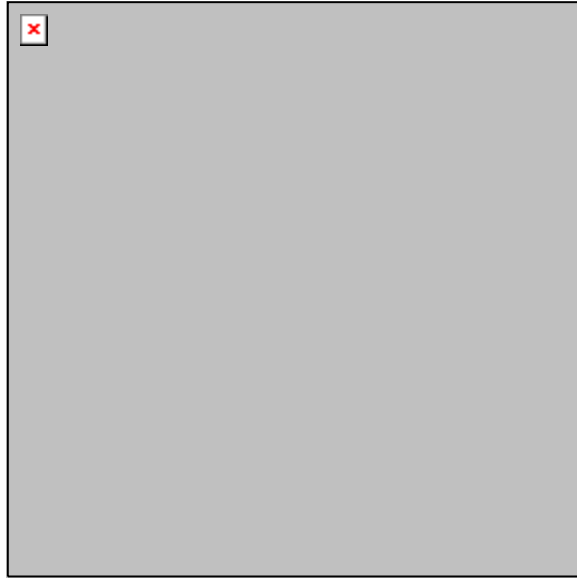












PŘÍLOHA I**Seznam položek železniční infrastruktury**

Železniční infrastruktura zahrnuje níže uvedené položky, které patří k hlavním traťovým i ostatním kolejím, s výjimkou tratí uvnitř železničních dílen, dep nebo vozoven a soukromých železničních přípojek:

- pozemky;
- železniční těleso a pláň, zejména násypy, zářezy, drenáže a odvodňovací příkopy, propustky malé těsnosti, zárubní zdi a osázení jako ochrana svahu; nástupiště pro cestující a rampy pro nakládku zboží; stezky a chodníky; uzavírací zdi, živé ploty, oplocení; protipožární pásma; zařízení na vytápění výhybek; křižovatky atd.; sněhové zábrany;
- inženýrské stavby: mosty, nadjezdy a ostatní nadúrovňová křížení tratě; tunely, kryté zářezy a ostatní podúrovňová křížení tratě; podpůrné zdi a ochranné stavby proti lavinám, padajícím kamenům atd.;
- úrovňová křížení tratě, včetně zařízení pro zajištění bezpečnosti silničního provozu;
- železniční svršek, zejména: kolejnice, žlábkové kolejnice a přídržné kolejnice; příčné a podélné pražce; drobný svrškový materiál ke spojování kolejí; zátěž, včetně šterku a písku; výhybky a křižovatky; točny a posuvny (s výjimkou těch, které jsou výhradně určeny pro lokomotivy);
- přístupové komunikace pro cestující a zboží, včetně silnic;
- zabezpečovací, signalizační a telekomunikační zařízení na otevřené trati, ve stanicích a seřadovacích nádražích, včetně zařízení pro výrobu, přeměnu a rozvod elektrického proudu pro signalizaci a telekomunikaci; budovy patřící k uvedenému zařízení; kolejové brzdy;
- osvětlovací zařízení pro provozní a bezpečnostní účely,
- zařízení pro přeměnu a přívod proudu pro elektrickou trakci: měnírny, napájecí kabely mezi měnírnami a trolejemi, elektrické vedení se stožáry, třetí kolejnice s podpěrami;
- služební objekty správy infrastruktury.

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 7
(přizpůsobený)

PŘÍLOHA II

⊗ Hlavní funkce provozovatele infrastruktury ⊗

⊗ (uvedené v článku 7) ⊗

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 7

Seznam hlavních funkcí uvedených v článku 7:

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

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 7
(přizpůsobený)
⇒ nový

- rozhodování ⊗ o ⊗ přidělování trasy ⊗ vlaku ⊗ , včetně definice a posouzení dostupnosti a přidělování individuálních tras vlaků,
 - rozhodování ⊗ o ⊗ ⊗ zpoplatnění ⊗ infrastruktury ⇒ , včetně stanovení a vybírání poplatků ⇐ ,
-

↓ 2001/12/ES čl. 1 bod 7

~~sledování dodržování povinností vyžadovaných při provozování některých služeb.~~

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

PŘÍLOHA III

Služby pro železniční podniky

⊗ (uvedené v článku 13) ⊗

↓ 2001/14/ES

1. Minimální přístupový balík obsahuje

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

a) zpracování žádostí o kapacitu ⊗ železniční ⊗ infrastruktury;

↓ 2001/14/ES

b) právo využití přidělené kapacity;

c) použití výhybek a železničních křižovatek;

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

↓ nový

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

f) čerpací stanice, jsou-li k dispozici;

↓ 2001/14/ES

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

↓ 2001/14/ES

⇒ nový

2. ⇒ Je rovněž poskytnut ⇐ přístup k zařízením služeb a poskytování služeb ⇒ v těchto zařízeních ⇐ zahrnuje

↓ 2001/14/ES

⇒ nový

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

~~b) čerpací stanice;~~

- a) osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení ⇒ , včetně prodeje přepravních dokladů a informací ⇐ ;
- b) nákladní terminály;
- c) seřadovací nádraží;
- d) zařízení pro sestavování vlaků;
- e) odstavné koleje;
- f) údržbu a ostatní technické služby;

⇓ nový

- g) zařízení přístavů související s činnostmi železniční dopravy;
- h) pomocná zařízení, včetně tažných.

⇓ 2001/14/ES
⇒ nový

3. Doplnkové služby mohou zahrnovat

- a) trakční proud ⇒ , přičemž poplatky za něj jsou na fakturách uvedeny odděleně od poplatků za používání zařízení pro dodávku trakčního proudu ⇐ ;
- b) předtápění osobních vlaků;
- c) dodávky paliva ⇒ , přičemž poplatky za něj jsou na fakturách uvedeny odděleně od poplatků za používání čerpacích stanic ⇐ , seřadování a veškeré ostatní služby poskytované na výše uvedených přístupových zařízeních k službám;
- d) nadstandardní smlouvy týkající se
 - řízení dopravy nebezpečných nákladů,
 - pomoci při provozu mimořádných vlaků.

4. Pomocné služby mohou zahrnovat

- a) přístup k telekomunikačním sítím;
- b) poskytování doplňujících informací;
- c) technickou kontrolu vozového parku.

↓ nový

PŘÍLOHA IV

Informace pro účely sledování trhu železniční dopravy

(uvedené v článku 15)

1. Vývoj výkonu železniční dopravy a vyrovnávací platby za závazky veřejné služby (ZVS):

	2007	% změna ve srovnání s předchozím rokem	2008	% změna ve srovnání s předchozím rokem
Nákladní doprava celkem (v tkm)				
Mezinárodní				
Tranzitní				
Vnitrostátní				
Osobní doprava celkem (v oskm)				
Mezinárodní				
Tranzitní				
Vnitrostátní				
Z toho v rámci ZVS:				
Vyplacené vyrovnávací platby za ZVS (v EUR):				

2. Podíl železničních podniků na celkovém výkonu dopravy na konci roku 2008 (s uvedením železničních podniků s tržními podíly v tkm/oskm ≥ 1 %):

Železniční podniky (NÁKLADNÍ DOPRAVA)	Podíl (% tkm)	Celkový tržní podíl nezavedených podniků

Železniční podniky (OSOBNÍ DOPRAVA)	Podíl (%)	Celkový tržní podíl

	oskm)	nezavedených podniků

3. Regulační subjekty:

	Minulý rok	Předminulý rok
Počet zaměstnanců zabývajících se regulačními otázkami souvisejícími s přístupem na trh železniční dopravy:		
Počet vyřizovaných stížností:		
Počet řešených šetření z moci úřední:		
Počet přijatých rozhodnutí – ohledně stížností:		
– ohledně šetření z moci úřední:		

4. Vnitrostátní právní a regulační předpisy příslušné pro oblast železniční dopravy vydané v minulém roce.

5. Příslušný vývoj, pokud jde o restrukturalizaci zavedených železničních podniků a přijetí/provádění vnitrostátních dopravních strategií během minulého roku.

6. Významné iniciativy/opatření v oblasti odborné přípravy v železniční dopravě přijaté ve Vaší zemi v minulém roce.

7. Zaměstnanost v železničních podnicích a u provozovatelů infrastruktury na konci minulého roku.

Celkový počet zaměstnanců v železničních podnicích	
- z toho strojvedoucích	
- z toho ostatních mobilních zaměstnanců pracujících přeshraničně	
Celkový počet zaměstnanců u provozovatelů infrastruktury	
Ostatní zaměstnanci, včetně zaměstnanců společností poskytujících služby související s železniční dopravou (např. údržbářské dílny, provozovatelé terminálů, odborná příprava, pronájem strojvedoucích, dodávky energie)	

8. Status víceletých smluv o správě infrastruktury platných v minulém roce:

Provozovatel infrastruktury	Délka sítě, na niž se smlouva vztahuje	Časový rozsah smlouvy počínaje dnem [datum]	Definice ukazatelů výkonu dohodnuta (ANO/NE)? Pokud ano, upřesněte.	Vyplacené vyrovnávací platby celkem (v EUR/rok)	

9. Výdaje na infrastrukturu (konvenční síť a vysokorychlostní síť):

	Údržba	Obnova	Rozšíření kapacity
Konvenční tratě v minulém roce: (v EUR)			
(v km, na nichž se pracovalo)			
Předpověď pro tento rok (v EUR)			
(v km, na nichž se bude pracovat)			
Vysokorychlostní tratě v minulém roce (v EUR)			
(v km, na nichž se pracovalo)			
Předpověď pro tento rok (v EUR)			
(v km, na nichž se bude pracovat)			

10. Odhadované nedodělky údržby infrastruktury na konci minulého roku.

Konvenční tratě v minulém roce: (v EUR)	
(v km, na nichž se má pracovat)	
Vysokorychlostní tratě v uplynulém roce	

(v EUR)	
(v km, na nichž se má pracovat)	

11. Investice do vysokorychlostní železniční sítě:

Tratě	Počet km tratí uvedených do provozu v minulém roce	Počet km uváděných do provozu při konvenčním plánovacím horizontu (během 10/20 let)

12. Délka železniční sítě na konci minulého roku:

Konvenční tratě (v km)	
Vysokorychlostní tratě (v km)	

13. Poplatky za přístup k infrastruktuře v minulém roce.

Kategorie vlaku	Průměrný poplatek v EUR/vlakový km, s vyloučením nákladů na použití elektrické energie
nákladní vlak – hrubá hmotnost 1 000 tun	
osobní vlak pro meziměstskou dopravu – hrubá hmotnost 500 tun	
osobní vlak pro příměstskou dopravu – hrubá hmotnost 140 tun	

14. Existence systému odměňování výkonu zřízeného podle článku 35 této směrnice (pokud ano, jeho hlavní rysy).

15. Počet platných licencí vydaných příslušným vnitrostátním orgánem

	Platné licence k 31. prosinci minulého roku	Odebrané licence	Nově vydané licence	Platné licence k 31. prosinci předminulého roku
Celkem				
Z toho:				
- pro nákladní dopravu				
- pro osobní dopravu				

16. Status zavádění ERTMS.

17. Jiný související vývoj.



PŘÍLOHA V

☒ Finanční způsobilost ☒

☒ (uvedená v článku 20) ☒

1. Finanční způsobilost se ověřuje buď na základě roční účetní závěrky ☒ železničního ☒ podniku, nebo není-li ji ☒ žadající ☒ podnik schopen předložit, jeho rozvahy. Musí být poskytnuty podrobné informace, zejména pokud jde o
 - a) dostupné finanční prostředky včetně stavu bankovního účtu, zastavených úvěrů a půjček;
 - b) finanční prostředky a aktiva, která jsou k dispozici jako záruka;
 - c) provozní kapitál;
 - d) související náklady včetně výdajů na zakoupení vozidel, pozemků, budov, zařízení a vozového parku;
 - e) břemena na majetku ☒ podniku ☒ .
2. Žadatel není finančně způsobilý, především pokud má následkem vlastní činnosti velké nedoplatky na daních nebo sociálním pojištění.
3. Orgán vydávající licence může žádat zejména předložení kontrolní zprávy a vhodných dokumentů od banky, spořitelny, účetního nebo auditora. Tyto dokumenty musí obsahovat informace o záležitostech podle ☒ bodu ☒ 1.

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

PŘÍLOHA VI

Obsah zprávy o síti

⊗ (uvedený v článku 27) ⊗

↓ 2001/14/ES

⇒ nový

Zpráva o síti podle článku 27 obsahuje tyto informace:

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

↓ 2001/14/ES příloha I

⇒ nový

2. Oddíl o zásadách zpoplatnění a o tarifech. Tento oddíl obsahuje odpovídající údaje o systému zpoplatnění, dostatečné informace o poplatcích ⇒ , jakož i další příslušné informace o přístupu týkající se ⇐ služeb uvedených v příloze III poskytovaných pouze jedním dodavatelem. Upřesňuje metodiku, pravidla a případně tabulky používané při uplatňování článků 31 ~~odst. 4 a 5~~ ⇒ až 36, pokud jde o náklady i poplatky ⇐ . Obsahuje informace o stanovených nebo předpokládaných změnách poplatků ⇒ v příštích pěti letech ⇐ .

↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

3. Oddíl o zásadách a kritériích přidělování kapacit. Tento oddíl stanoví všeobecné ⊗ kapacitní ⊗ vlastnosti infrastruktury, která je k dispozici železničním podnikům, a veškerá omezení jejího použití, včetně předpokládaných požadavků na kapacitu z důvodu údržby. Tento oddíl také upřesňuje postupy a lhůty v procesu přidělování kapacit. Obsahuje specifická kritéria uplatňovaná při tomto postupu, zejména
 - a) postupy, kterými mají žadatelé provozovatelé infrastruktury podávat žádost o přidělení kapacity;
 - b) požadavky, které musí žadatel splňovat;
 - c) časový rozvrh postupů při podávání žádostí a přidělování kapacit ⇒ a postupy používané k žádosti o informace o plánování podle čl. 45 odst. 4 ⇐ ;
 - d) zásady platné pro proces koordinace ⇒ a systém řešení sporů, který je k dispozici jako součást tohoto procesu ⇐ ;
 - e) postupy použité a kritéria uplatněná v případě přetížení infrastruktury;

f) podrobnosti omezení používání infrastruktury;

↓ 2001/14/EC
⇒ nový

g) pravidla pro vzetí v úvahu předchozí úrovně využití kapacity při stanovení priorit v procesu přidělování.

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

↓ nový

4. Oddíl o informacích týkajících se žádosti o licenci podle článku 25 a osvědčení o bezpečnosti železnic vydaných v souladu se směrnicí 2004/49/ES¹⁸.
5. Oddíl o informacích o postupech řešení sporů a odvolacích postupech vztahujících se na otázky přístupu k železniční infrastruktuře a službám a k systému odměňování výkonu podle článku 35.
6. Oddíl o informacích o přístupu k dopravním zařízením podle přílohy III a jejich zpoplatnění. Provozovatelé dopravních zařízení, kteří nejsou řízeni provozovatelem infrastruktury, poskytnou informace o poplatcích za získání přístupu k zařízení a poskytování služeb a informace o technických podmínkách přístupu pro účely zařazení do zprávy o síti.
7. Vzorová dohoda pro uzavření rámcových dohod mezi provozovatelem infrastruktury a žadatelem v souladu s článkem 42.

¹⁸ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

PŘÍLOHA VII

Základní zásady a parametry smluvních ujednání mezi příslušnými orgány a provozovateli infrastruktury

(uvedené v článku 30)

Smluvní ujednání konkretizuje ustanovení článku 30, včetně:

1. rozsahu ujednání, pokud jde o infrastrukturu a dopravní zařízení strukturované podle přílohy III. Zahrnuje všechny aspekty rozvoje infrastruktury, včetně údržby a obnovy infrastruktury již provozované. Výstavba nové infrastruktury může být zahrnuta jako samostatná položka;
2. struktury sjednaných plateb rozdělených mezi infrastrukturní služby uvedené v příloze III, údržbu, výstavbu nové infrastruktury a řešení stávajících nedodělků údržby;
3. výkonových cílů zaměřených na uživatele v podobě ukazatelů a kritérií kvality zahrnujících:
 - a) výkon vlaku a spokojenost zákazníků,
 - b) kapacitu sítě,
 - c) správu aktiv,
 - d) objem činnosti,
 - e) úroveň bezpečnosti a
 - f) ochranu životního prostředí;
4. částky možných nedodělků údržby, výdaje vyčleněné na jejich řešení a aktiva, která budou vyřazena z používání, a tudíž vyvolají různé finanční toky;
5. podnětů podle čl. 30 odst. 1;
6. minimální povinnosti provozovatele infrastruktury podávat zprávy, pokud jde o obsah a četnost podávání zpráv, včetně informací, které se mají zveřejňovat každoročně;
7. mechanismu, který zajišťuje, že významný podíl snížení nákladů přechází na uživatele v podobě snížené úrovně poplatků;
8. sjednané platnosti ujednání, která je synchronizována a je v souladu s platností obchodního plánu, koncese nebo licence provozovatele infrastruktury, a rámce a pravidel zpoplatnění stanovených státem;
9. pravidel pro řešení závažných závad v provozu a stavu nouze, včetně minimální úrovně služeb v případě stávky, pokud k ní dojde, a předčasného ukončení smluvního ujednání a informování uživatelů;

10. nápravných opatření, která se mají přijmout, pokud některá ze stran poruší své smluvní povinnosti; to zahrnuje podmínky a postupy pro opětovné sjednání a předčasné ukončení, včetně úlohy regulačního subjektu.



PŘÍLOHA VIII

Požadavky na náklady a poplatky související s železniční infrastrukturou

(uvedené v čl. 31 odst. 3 a 5, čl. 32 odst. 1 a 3 a článku 35)

1. Z přímých nákladů na provoz železniční dopravy podle čl. 31 odst. 3, které jsou spojeny s opotřebením infrastruktury, jsou vyloučeny následující položky:
 - a) režijní náklady na celou síť, včetně mezd a důchodů;
 - b) splatné úroky z kapitálu;
 - c) více než jedna desetina nákladů souvisejících s plánováním, přidělováním trasy vlaku, řízením provozu, dispečinkem a návěstěním jízdy vlaku;
 - d) amortizace informačního, komunikačního či telekomunikačního zařízení;
 - e) náklady spojené se správou nemovitostí, zejména s pořízováním, prodejem, demontáží, dekontaminací, rekultivací či pronájmem pozemků nebo jiných fixních aktiv;
 - f) sociální služby, školy, mateřské školy, restaurace;
 - g) náklady spojené s vyšší mocí, nehodami, závadami v provozu.

Pokud přímé náklady překročí v průměru za celou síť 35 % průměrných nákladů na údržbu, správu a obnovu sítě vypočtených na základě kilometrů ujetých vlakem, provozovatel infrastruktury toto podrobně odůvodní regulačnímu subjektu. Z průměrných nákladů vypočtených k tomuto účelu jsou vyloučeny prvky nákladů uvedené v písmenech e), f) nebo g).

2. Poplatky za infrastrukturu rozlišené dle působení hluku uvedené v čl. 31 odst. 5 splňují následující požadavky:
 - a) Poplatky jsou rozlišeny tak, aby odrážely složení vlaku z kolejových vozidel při dodržení mezních hodnot hluku stanovených rozhodnutím Komise 2006/66/ES¹⁹ (TSI „Hluk“).
 - b) Přednost se dává nákladním vagónům.
 - c) Rozlišení podle úrovní emisí hluku nákladních vagónů umožní, aby se v rozumné lhůtě navrátily investice do dovybavení vagónů ekonomicky nejlépe životaschopnou dostupnou technologií nízkohlučného brzdění.
 - d) K rozlišení poplatků mohou být vzaty v úvahu další prvky, jako např.:
 - i) denní doba, zejména noční doba v případě emisí hluku;
 - ii) složení vlaku s dopadem na úroveň emisí hluku;

¹⁹ Úř. věst. L 37, 8.2.2006, s. 1.

iii) citlivost oblasti zasažené místními emisemi;

iv) další třídy emisí hluku, které jsou významně nižší než třída uvedená v písmenu a).

3. Provozovatel infrastruktury prokáže regulačnímu subjektu schopnost železniční dopravy platit zvýšené poplatky podle čl. 32 odst. 1, přičemž každá ze služeb uvedených v rámci jednoho z následujících písmen náleží k různým segmentům trhu:

a) osobní vs nákladní doprava;

b) vlaky dopravující nebezpečný náklad vs jiné nákladní vlaky;

c) vnitrostátní vs mezinárodní doprava;

d) kombinovaná doprava vs přímé vlakové spojení;

e) městská nebo regionální vs meziměstská osobní doprava;

f) ucelené vlaky vs nákladní vlaky sestavené z jednotlivých vozů;

g) pravidelná vs příležitostná železniční doprava.

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

a) Aby bylo dosaženo dohodnuté úrovně kvality služeb a nebyla ohrožena ekonomická životaschopnost služby, po schválení regulačním subjektem dohodne provozovatel infrastruktury s žadatelem hlavní parametry systému odměňování výkonu, zejména hodnotu zpoždění, prahové hodnoty plateb splatných v rámci systému odměňování výkonu týkajících se jak jednotlivých jízd vlaku, tak všech jízd vlaku železničního podniku v daném časovém období.

b) Provozovatel infrastruktury sdělí železničním podnikům jízdní řád, na jehož základě budou zpoždění počítána, nejméně pět dní před jízdou vlaku.

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

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

1.1. Sestavování jízdního řádu

1.2. Sestavování vlaku

1.3. Chyby v provozním postupu

1.4. Chybné uplatnění pravidel přednosti

1.5. Zaměstnanci

1.6. Jiné příčiny

2. Zařízení infrastruktury, za které odpovídá provozovatel infrastruktury
 - 2.1. Návěstní zařízení
 - 2.2. Návěstní zařízení na úroňnových kříženích tratí
 - 2.3. Telekomunikační zařízení
 - 2.4. Napájecí zařízení
 - 2.5. Kolej
 - 2.6. Stavby
 - 2.7. Zaměstnanci
 - 2.8. Jiné příčiny
3. Stavební příčiny, za které odpovídá provozovatel infrastruktury
 - 3.1. Plánované stavební práce
 - 3.2. Nesrovnalosti při provádění stavebních prací
 - 3.3. Omezení rychlosti z důvodu vadné koleje
 - 3.4. Jiné příčiny
4. Příčiny, za něž odpovídá jiný provozovatel infrastruktury
 - 4.1. Způsobené předchozím provozovatelem infrastruktury
 - 4.2. Způsobené následujícím provozovatelem infrastruktury
5. Obchodní příčiny, za které odpovídá železniční podnik
 - 5.1. Překročení doby zastavení
 - 5.2. Žádost železničního podniku
 - 5.3. Nakládkové operace
 - 5.4. Nesrovnalosti při nakládce
 - 5.5. Obchodní příprava vlaku
 - 5.6. Zaměstnanci
 - 5.7. Jiné příčiny
6. Vozový park, za který odpovídá železniční podnik
 - 6.1. Návrh oběhu / změna návrhu oběhu

- 6.2. Sestavení vlaku železničním podnikem
- 6.3. Problémy týkající se osobních vozů (osobní doprava)
- 6.4. Problémy týkající se vagónů (nákladní doprava)
- 6.5. Problémy týkající se vozů, lokomotiv a motorových vozů
- 6.6. Zaměstnanci
- 6.7. Jiné příčiny
- 7. Příčiny, za které odpovídají jiné železniční podniky
 - 7.1. Způsobené následujícím železničním podnikem
 - 7.2. Způsobené předchozím železničním podnikem
- 8. Vnější příčiny, za které neodpovídá ani provozovatel infrastruktury ani železniční podnik
 - 8.1. Stávka
 - 8.2. Administrativní náležitosti
 - 8.3. Vnější vlivy
 - 8.4. Dopady počasí a přírodní vlivy
 - 8.5. Zpoždění z vnějších důvodů na následující síti
 - 8.6. Jiné příčiny
- 9. Podružné příčiny, za které neodpovídá ani provozovatel infrastruktury ani železniční podnik
 - 9.1. Nebezpečné poruchy a nehody a nebezpečí
 - 9.2. Obsazení koleje zapříčiněné zpožděním téhož vlaku
 - 9.3. Obsazení koleje zapříčiněné zpožděním jiného vlaku
 - 9.4. Obrat v konečné stanici
 - 9.5. Vlakový přípoj
 - 9.6. Je zapotřebí dalšího šetření
- d) Kdykoli je to možné, je za zpoždění odpovědná jediná organizace, s přihlédnutím jak k odpovědnosti za vznik závady, tak ke schopnosti obnovit běžné provozní podmínky.
- e) Při výpočtu plateb se bere v úvahu průměrné zpoždění železniční dopravy, která má podobné požadavky na včasnou jízdu.

- f) Provozovatel infrastruktury co nejdříve sdělí železničním podnikům výpočet plateb splatných v rámci systému odměňování výkonu. Tento výpočet zahrnuje všechny zpožděné jízdy vlaků za období nejvýše jednoho měsíce.
- g) Aniž jsou dotčeny stávající odvolací postupy a ustanovení článku 50, je v případě sporů ohledně systému odměňování výkonu k dispozici systém řešení sporů umožňující okamžité vyřešení těchto sporů. Pokud se tento systém použije, je rozhodnutí učiněno ve lhůtě deseti pracovních dnů.
- h) Jednou ročně zveřejní provozovatel infrastruktury průměrnou roční úroveň kvality služeb dosaženou železničními podniky na základě hlavních parametrů dohodnutých v rámci systému odměňování výkonu.

5. Dočasné snížení poplatků za infrastrukturu u vlaků vybavených systémem ETCS, jak je uvedeno v čl. 32 odst. 3, se stanoví takto:

pro nákladní dopravu:

rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
sleva	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	4 %	3 %	2 %	1 %

pro osobní dopravu:

rok	2020	2021	2022	2023	2024
sleva	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %



↓ 2001/14/ES (přizpůsobený)

PŘÍLOHA IX

Časový rozvrh procesu přidělování

⊗ (uvedený v článku 43) ⊗

↓ 2001/14/ES

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

↓ 2002/844/ES článek 1
(přizpůsobený)

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

↓ 2001/14/ES
⇒ nový

3. Konec lhůty pro přijetí žádostí o přidělení kapacity, která má být začleněna do jízdního řádu, nesmí přesáhnout dobu 12 měsíců před vstupem jízdního řádu v platnost.
 4. Nejpozději 11 měsíců před vstupem jízdního řádu v platnost zajistí provozovatelé infrastruktury ve spolupráci s ostatními příslušnými ⇒ provozovateli infrastruktury ⇐ přidělovacími subjekty podle článku 15 stanovení prozatímních mezinárodních tras vlaků. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby tyto trasy byly pokud možno zachovány i v průběhu následujících postupů.
 5. Nejpozději čtyři měsíce po uplynutí lhůty pro podání nabídek žadateli připraví provozovatel infrastruktury návrh jízdního řádu.
-

PŘÍLOHA X**Regulační účty, které se mají předkládat regulačnímu subjektu**

(uvedené v čl. 56 odst. 8)

Regulační účty, které se předkládají regulačnímu subjektu podle čl. 56 odst. 8, obsahují přinejmenším tyto prvky:

1. Oddělení účtů

Regulační účty, které mají předkládat provozovatelé infrastruktury a všechny podniky či jiné subjekty, které provozují nebo integrují různé kategorie železniční dopravy či získávají veřejné prostředky:

- a) zahrnují oddělené výkazy zisků a ztrát a rozvahy za činnosti v oblasti nákladní dopravy, osobní dopravy a správy infrastruktury;
- b) transparentním a podrobným způsobem poskytují podrobné informace o jednotlivých zdrojích a využití veřejných prostředků a jiných forem kompenzace, včetně podrobného přehledu peněžních toků podniků, aby se určilo, jak byly tyto veřejné prostředky a jiné formy kompenzace využity;
- c) zahrnují kategorie nákladů a zisku umožňující v souladu s požadavky regulačního subjektu určit, zda došlo ke křížovým dotacím mezi těmito různými činnostmi;
- d) obsahují dostatečnou míru podrobností, již regulační subjekt pokládá za nezbytnou a přiměřenou;
- e) jsou doprovázeny dokumentem, který stanoví metodiku použitou k přidělení nákladů na různé činnosti.

Pokud je regulovaný podnik částí skupiny, připravují se regulační účty za skupinu jako celek a pro každou dceřinou společnost. V regulačních účtech jsou navíc zahrnuty úplné podrobnosti o platbách mezi společnostmi, aby se zajistilo, že veřejné prostředky byly řádně využity.

2. Sledování poplatků za přístup k infrastruktuře

Regulační účty, které mají provozovatelé infrastruktury předkládat regulačnímu subjektu,

- a) stanoví různé kategorie nákladů, zejména poskytují dostatečné informace o mezních/přímých nákladech u různých služeb nebo skupin služeb, aby bylo možné sledovat poplatky za infrastrukturu;
- b) poskytují dostatečné informace, aby umožnily sledování jednotlivých poplatků hrazených za služby (nebo skupiny služeb); požaduje-li to regulační subjekt, informace obsahují údaje o objemu jednotlivých služeb, cenách za jednotlivé

služby a celkových výnosech z jednotlivých služeb placených interními a externími zákazníky;

- c) stanoví náklady a výnosy pro jednotlivé služby (nebo skupiny služeb) s využitím příslušné metodiky nákladů, jak požaduje regulační subjekt, s cílem určit potenciálně antikonkurenční stanovení cen (křížové dotace, dravá tvorba cen a stanovení nadměrných cen).

3. Uvedení finančních výsledků

Regulační účty, které mají provozovatelé infrastruktury předkládat regulačnímu subjektu, obsahují:

- a) výkaz finančních výsledků;
- b) souhrnný výkaz výdajů;
- c) výkaz výdajů na údržbu;
- d) výkaz provozních výdajů;
- e) výkaz příjmů;
- f) doplňkové poznámky, které výkazy rozvádí a vysvětlují, kde je to vhodné.

4. Ostatní záležitosti

V případě provozovatelů infrastruktury jsou regulační účty auditovány nezávislým auditorem. Zpráva auditora se připojí k regulačním účtům.

Regulační účty obsahují výkazy zisku a ztrát a rozvahy a jsou v souladu se zákonem předepsanou účetní závěrkou společnosti; ke všem sesouhlasujícím položkám jsou podány vysvětlivky.



PŘÍLOHA XI

Část A

Zrušované směrnice a seznam jejich následných změn (podle článku 67)

Směrnice Rady 91/440/EHS
(Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady
2001/12/ES
(Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady
2004/51/ES
(Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164)

Směrnice Rady 2006/103/ES
(Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 344) pouze bod B přílohy

Směrnice Evropského parlamentu a Rady
2007/58/ES
(Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 44) pouze článek 1

Směrnice Rady 95/18/ES
(Úř. věst. L 143, 27.6.1995, s. 70)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady
2001/13/ES
(Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady
2004/49/ES
(Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44) pouze článek 29

Směrnice Evropského parlamentu a Rady
2001/14/ES
(Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29)

Rozhodnutí Komise 2002/844/ES
(Úř. věst. L 289, 26.10.2002, s. 30)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady
2004/49/ES
(Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44) pouze článek 30

Směrnice Evropského parlamentu a Rady
2007/58/ES pouze článek 2

Část B

Seznam lhůt pro provedení ve vnitrostátním právu
(podle článku 67)

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

PŘÍLOHA XII

SROVNÁVACÍ TABULKA

Směrnice 91/440/EHS	Směrnice 95/18/ES	Směrnice 2001/14/ES	Tato směrnice
Čl. 2 odst. 1	Čl. 1 odst. 1	Čl. 1 odst. 1 první pododstavec	Čl. 1 odst. 1
		Čl. 1 odst. 2	Čl. 1 odst. 2
Čl. 2 odst. 2	Čl. 1 odst. 2		Čl. 2 odst. 1
		Čl. 1 odst. 3	Čl. 2 odst. 2
Čl. 2 odst. 3	Čl. 1 odst. 3	Čl. 1 odst. 4	Čl. 2 odst. 3
Čl. 2 odst. 4			Čl. 2 odst. 4
Článek 3			Čl. 2 odst. 5
	Čl. 2 písm. b) a c)		Čl. 3 odst. 1 až 8
		Článek 2	Čl. 3 odst. 9 a 10
Článek 4			Čl. 3 odst. 11 až 21
Článek 5			Článek 4
Čl. 6 odst. 1 a 2			Článek 5
Čl. 9 odst. 4			Čl. 6 odst. 1 a 2
Čl. 6 odst. 1 druhý pododstavec			Čl. 6 odst. 3
Čl. 6 odst. 3			Čl. 6 odst. 4
		Čl. 4 odst. 2 a čl. 14 odst. 2	Čl. 7 odst. 1
Čl. 7 odst. 1, 3 a 4		Čl. 6 odst. 1	Čl. 7 odst. 2
Čl. 9 odst. 1 a 2			Čl. 8 odst. 1, 2 a 3
Čl. 10 odst. 3 a 3a			Čl. 8 odst. 4
			Čl. 9 odst. 1 a 2
			Čl. 10 odst. 1 a odst. 2 první, druhý a třetí pododstavec

Čl. 10 odst. 3b

Čl. 10 odst. 3c a 3e

Čl. 10 odst. 3f

Článek 10b

Čl. 10 odst. 5

Článek 3

Čl. 4 odst. 1 až 4

Článek 5

Článek 6

Článek 7

Článek 8

Článek 9

Čl. 4 odst. 5

Článek 10

Článek 11

Článek 15

Článek 5

Čl. 1 odst. 1 druhý
pododstavec

Článek 3

Čl. 4 odst. 1 a 3 až 6

Čl. 6 odst. 2 až 5

Článek 7

Článek 8

Článek 9

Čl. 11 odst. 1, 2 a 3

Čl. 11 odst. 4

Čl. 11 odst. 5 a 6

Článek 12

Článek 13

Článek 14

Článek 15

Článek 16

Čl. 17 odst. 1 až 4

Článek 18

Článek 19

Článek 20

Článek 21

Článek 22

Čl. 23 odst. 1

Čl. 23 odst. 2 a 3

Článek 24

Článek 25

Článek 26

Článek 27

Článek 28

Článek 29

Článek 30

Článek 31

Článek 32

Článek 33

Článek 12

Článek 14a

Článek 10

Článek 11

Článek 12

Článek 13

Čl. 14 odst. 1 a 3

Článek 15

Článek 16

Článek 17

Článek 18

Článek 19

Čl. 20 odst. 1, 2 a 3

Čl. 20 odst. 4

Článek 21

Článek 22

Článek 23

Článek 24

Článek 25

Článek 26

Článek 27

Článek 28

Článek 29

Čl. 30 odst. 1

Čl. 30 odst. 2

Článek 31

Čl. 33 odst. 1, 2 a 3

Článek 34

Článek 35

Článek 36

Článek 38

Článek 39

Článek 40

Článek 41

Článek 42

Článek 43

Článek 44

Čl. 45 odst. 1, 2, a 3

Čl. 45 odst. 4

Čl. 45 odst. 5

Článek 46

Článek 47

Článek 48

Článek 49

Článek 50

Článek 51

Článek 52

Článek 53

Článek 54

Článek 55

Čl. 56 odst. 1

Článek 57

Článek 58

Článek 59

			Článek 60
			Článek 61
			Článek 62
Článek 11		Článek 34	Článek 63
Článek 11a		Čl. 35 odst. 1, 2 a 3	Článek 64
Čl. 10 odst. 9			Článek 65
		Článek 38	Článek 66
			Článek 67
	Článek 17	Článek 39	Článek 68
Článek 16	Článek 18	Článek 40	Článek 69
			Příloha I
Příloha II		Příloha II	Příloha II
			Příloha III
			Příloha IV
	Příloha		Příloha V
		Příloha I	Příloha VI
			Příloha VII
			Příloha VIII
		Příloha III	Příloha IX
			Příloha X