

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 913/2010**ze dne 22. září 2010****o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu****(Text s významem pro EHP)**

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,

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

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V rámci nové strategie Evropské unie pro zaměstnanost a růst je vytvoření vnitřního trhu v oblasti železniční dopravy, zejména pokud jde o nákladní dopravu, základem pro pokrok směrem k dosažení udržitelné mobility.

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

(3) Aby mohly být služby mezinárodní a vnitrostátní železniční nákladní dopravy, které jsou otevřené hospodářské soutěži od 1. ledna 2007, konkurenceschopné vůči ostatním druhům dopravy, musí mít k dispozici kvalitní

a dostatečně financovanou železniční infrastrukturu, tedy takovou, která umožňuje poskytování služeb nákladní dopravy za řádných podmínek z hlediska přepravní rychlosti a doby přepravy a která je spolehlivá, čímž se rozumí, že poskytovaná služba skutečně odpovídá přijatým smluvním závazkům s železničními podniky.

(4) Přestože otevření trhu železniční nákladní dopravy umožnilo novým provozovatelům vstup na železniční síť, tržní mechanismy nepostačovaly a nadále nepostačují k organizaci, regulaci a zabezpečení železniční nákladní dopravy. Pro optimalizaci využití sítě a pro zajištění její spolehlivosti je užitečné zavést doplňkové postupy na posílení spolupráce mezi jednotlivými provozovateli infrastruktury při přidělování mezinárodních tras pro nákladní vlaky.

(5) V této souvislosti by zřízení mezinárodních železničních koridorů pro evropskou železniční síť pro konkurenceschopnou nákladní dopravu, v níž budou moci nákladní vlaky fungovat za řádných podmínek a budou moci snadno přejíždět z jedné vnitrostátní sítě do druhé, umožnilo zlepšit podmínky využívání infrastruktury.

(6) Pokud jde o zřízení mezinárodních železničních koridorů pro evropskou železniční síť pro konkurenceschopnou nákladní dopravu, ukazují již realizované iniciativy v oblasti železniční infrastruktury, že zřízení mezinárodních koridorů, které reagují na konkrétní potřeby v jednom či několika jasně identifikovaných segmentech trhu nákladní dopravy, představuje nejvhodnější způsob.

(7) Tímto nařízením by neměla být dotčena práva a povinnosti provozovatelů infrastruktury uvedená ve směrnici 91/440/EHS a směrnici 2001/14/ES a případně i práva a povinnosti přidělovacích subjektů podle čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14/ES, není-li stanoveno jinak. Uvedené akty zůstanou v platnosti, a to i pokud jde o ustanovení, která se vztahují na koridory pro nákladní dopravu.

(8) Při zřizování koridoru pro nákladní dopravu by se měla případně zohlednit potřeba lepšího vzájemného propojení s železniční infrastrukturou evropských třetích zemí.

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

⁽²⁾ Úř. věst. C 79, 27.3.2010, s. 45.

⁽³⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 23. dubna 2009 (Úř. věst. C 184 E, 8.7.2010, s. 354), postoj Rady v prvním čtení ze dne 22. února 2010 (Úř. věst. C 114 E, 4.5.2010, s. 1), postoj Evropského parlamentu ze dne 15. června 2010 a rozhodnutí Rady ze dne 13. září 2010.

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

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29.

- (9) Při navrhování koridorů pro nákladní dopravu by měla existovat snaha o zajištění plynulosti koridorů tím, že se umožní nezbytné propojení mezi stávajícími železničními infrastrukturami.
- (10) Zřízení mezinárodních koridorů pro železniční nákladní dopravu vytvářející evropskou železniční síť pro konkurenceschopnou nákladní dopravu by mělo být provedeno způsobem, jenž je v souladu s koridory transevropské dopravní sítě (dále jen „TEN-T“) nebo evropského systému řízení železničního provozu (dále jen „ERTMS“). Za tímto účelem je nezbytný koordinovaný rozvoj sítí, zejména pokud jde o začlenění mezinárodních koridorů pro konkurenceschopnou železniční nákladní dopravu do stávajících koridorů sítě TEN-T a ERTMS. Dále je třeba stanovit na úrovni Unie harmonizační pravidla týkající se koridorů pro nákladní dopravu. Měly by být podporovány projekty na snížení hluku způsobovaného nákladními vlaky. V případě potřeby by mělo být zřizování těchto koridorů finančně podporováno v rámci programů TEN-T, výzkumných programů a programu Marco Polo a jiných politik a fondů Unie, jako je Evropská investiční banka, Evropský fond pro regionální rozvoj a Fond soudržnosti, jakož i Evropská investiční banka.
- (11) V rámci koridoru pro nákladní dopravu je třeba zajistit náležitou koordinaci mezi členskými státy a příslušnými provozovateli infrastruktury, dostatečně upřednostnit železniční nákladní dopravu, vytvořit účinná a náležitá propojení s ostatními druhy dopravy a stanovit vhodné podmínky pro rozvoj hospodářské soutěže mezi poskytovateli služeb nákladní železniční dopravy.
- (12) Společně s koridory pro nákladní dopravu zřízenými v souladu s článkem 3 tohoto nařízení by měly být na úrovni Unie posouzeny a schváleny další koridory pro nákladní dopravu podle jasně stanovených a transparentních kritérií a postupů, jež ponechají členským státům a provozovatelům infrastruktury dostatečný prostor pro rozhodování a řízení tak, aby mohli zohlednit stávající iniciativy pro zvláštní koridory, např. ERTMS, RailNetEurope (RNE) a TEN-T, a přijmout opatření přizpůsobená svým zvláštním potřebám.
- (13) S cílem podporovat koordinaci mezi členskými státy a provozovateli infrastruktury a s cílem umožnit plynulost koridoru by měla být vytvořena odpovídající struktura řízení pro každý koridor pro nákladní dopravu, a to při zohlednění potřeby vyhnout se zdvojování již existujících struktur řízení.
- (14) S cílem reagovat na potřeby trhu by měly být postupy pro vytvoření koridoru pro nákladní dopravu uvedeny v prováděcím plánu, který by měl určit opatření a stanovit harmonogram těchto opatření, kterými by se zlepšila výkonnost a kvalita nákladní dopravy. Aby bylo dále zajištěno, že plánovaná nebo prováděná opatření pro zřízení koridoru pro nákladní dopravu splňují potřeby nebo očekávání všech uživatelů koridoru pro nákladní dopravu, musí být podle postupů stanovených správní radou pravidelně konzultováni žadatelé, kteří budou koridor pro nákladní dopravu pravděpodobně využívat.
- (15) Pro podporu zřizování koridorů pro nákladní dopravu v Unii by mělo být rovněž považováno za nezbytné vytváření intermodálních terminálů pro nákladní dopravu.
- (16) S cílem zajistit, aby kapacita na trase koridoru pro nákladní dopravu byla dostupná rovnoměrně a souvisle, je třeba investice do koridoru pro nákladní dopravu koordinovat mezi členskými státy a dotýcnými provozovateli infrastruktury a případně také mezi členskými státy a evropskými třetími zeměmi a plánovat je podle potřeb koridoru pro nákladní dopravu s ohledem na hospodářskou životaschopnost. Měl by být zveřejněn harmonogram provádění investic s cílem zajistit dobrou informovanost všech žadatelů, kteří by mohli na koridoru působit. Investice by měly zahrnovat projekty týkající se rozvoje interoperabilních systémů a zvýšení maximální kapacity vlaků.
- (17) Ze stejných důvodů by všechny práce na infrastruktuře a jejich zařízeních, které by omezily dostupnou kapacitu koridoru pro nákladní dopravu, měly být koordinovány rovněž na úrovni koridoru pro nákladní dopravu a měly by být o nich zveřejňovány aktuální informace.
- (18) K usnadnění žádostí o kapacitu infrastruktury pro vlaky mezinárodní železniční nákladní dopravy je vhodné určit nebo zřídit jediné kontaktní místo pro žádosti o kapacitu pro každý koridor pro nákladní dopravu. K tomu je třeba vycházet ze stávajících iniciativ, zejména iniciativ zahájených ze strany RNE, subjektu, který působí jako koordináční nástroj pro provozovatele infrastruktury a poskytuje řadu služeb provozovatelům mezinárodní nákladní dopravy.
- (19) Řízení koridorů pro nákladní dopravu by mělo rovněž zahrnovat postupy pro přidělování kapacity infrastruktury mezinárodním nákladním vlakům provozovaným v těchto koridorech. Tyto postupy by měly zohlednit potřebu kapacity pro jiné segmenty železniční dopravy, včetně osobní dopravy.
- (20) S cílem zajistit lepší využívání železniční infrastruktury je třeba koordinovat provoz těchto infrastruktur a terminálů, které se nacházejí po celém koridoru pro nákladní dopravu.
- (21) Pravidly přednosti se mohou rovněž rozumět prioritní cíle v závislosti na situaci v příslušném členském státě.

- (22) Pro nákladní vlaky jedoucí koridorem pro nákladní dopravu by měla být v případě narušení plynulosti dopravy v nejvyšší možné míře zajištěna dostatečná přesnost, a to s ohledem na potřeby všech segmentů železniční dopravy.
- (23) Aby se podpořil rozvoj hospodářské soutěže mezi poskytovateli služeb železniční nákladní dopravy v koridoru pro nákladní dopravu, je třeba, aby i jiní žadatelé, než jsou železniční podniky nebo jejich seskupení, měli možnost požádat si o kapacitu infrastruktury v koridorech pro nákladní dopravu.
- (24) S cílem objektivně posoudit přínosy vyplývající z opatření zaměřených na zřízení koridoru pro nákladní dopravu by měl být sledován výkon a kvalita služeb železniční nákladní dopravy v rámci koridoru pro nákladní dopravu a pravidelně by měly být zveřejňovány zprávy o kvalitě. Hodnocení výkonu a kvality by mělo zahrnovat výsledek průzkumů spokojenosti uživatelů koridorů pro nákladní dopravu.
- (25) S cílem zajistit nediskriminační přístup k mezinárodním službám železniční dopravy je nezbytné zajistit účinnou koordinaci mezi regulačními orgány s ohledem na různé sítě, které koridor pro nákladní dopravu pokrývá.
- (26) S cílem usnadnit přístup k informacím o využívání celé hlavní infrastruktury v koridoru pro nákladní dopravu a s cílem zaručit nediskriminační přístup na tento koridor by správní rada měla vypracovat, pravidelně aktualizovat a zveřejňovat dokument obsahující všechny tyto informace.
- (27) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž zřízení evropské železniční sítě pro konkurenceschopnou nákladní dopravu, která se skládá z koridorů pro nákladní dopravu, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich může být z důvodů rozsahu a účinků tohoto nařízení lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (28) Měla by být zavedena spravedlivá pravidla založená na spolupráci mezi provozovateli infrastruktury, kteří musí poskytovat kvalitní služby provozovatelům nákladní dopravy v rámci mezinárodního železničního koridoru, pokud jde o koordinaci investic, spravování kapacity infrastruktury a řízení dopravy.
- (29) Vzhledem k tomu, že mezinárodní vlaky potřebují jezdit po trasách využívajících více koridorů vymezených tímto nařízením, mohou provozovatelé infrastruktury více koridorů rovněž koordinovat svou činnost s cílem zajistit na příslušných koridorech dostupnost kapacity, plynulost provozu a důsledné uplatňování pravidel přednosti různých segmentů železniční dopravy v případě narušení plynulosti dopravy.
- (30) Cílem tohoto nařízení je zvýšit účinnost železniční nákladní dopravy ve vztahu k ostatním druhům dopravy. Je třeba zajistit koordinaci mezi členskými státy a provozovateli infrastruktury, a zaručit tak co nejúčinnější fungování koridorů pro nákladní dopravu. Aby to bylo možné, měla by být souběžně s investicemi do infrastruktury a technického vybavení, jako je ERTMS, přijímána provozní opatření s cílem zvýšit kapacitu a účinnost železniční nákladní dopravy.
- (31) Je třeba, aby provádění pravidel týkajících se zřizování a změn koridorů pro nákladní dopravu a výjimky udělované členským státům podléhaly jednotným podmínkám, aby se zajistil soulad návrhů na zřízení koridorů pro nákladní dopravu s kritérii stanovenými v tomto nařízení, a proto by mělo být svěřeno Komisi. V souladu s článkem 291 Smlouvy o fungování Evropské unie se pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí, stanoví předem řádným legislativním postupem formou nařízení. Dokud nebude přijato uvedené nařízení, platí rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi⁽¹⁾, vyjma regulativního postupu s kontrolou, který nelze uplatnit,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Účel a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví pravidla pro zřízení a organizaci mezinárodních železničních koridorů pro konkurenceschopnou nákladní železniční dopravu s cílem rozvoje evropské železniční sítě pro konkurenceschopnou nákladní dopravu. Stanoví pravidla pro výběr, organizaci, řízení koridorů pro nákladní dopravu a orientační plánování investic do těchto koridorů.

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

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

Článek 2

Definice

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

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

- a) „koridorem pro nákladní dopravu“ se rozumí všechny určené železniční tratě, včetně železničních trajektových linek na území členských států nebo mezi členskými státy a popřípadě v třetích evropských zemích, spojující dva nebo více terminálů podél některé z hlavních tras a případně objížďkové trati a úseky, které je spojují, včetně železniční infrastruktury a jejího zařízení a příslušných služeb železniční dopravy v souladu s článkem 5 směrnice 2001/14/ES;
- b) „prováděcím plánem“ se rozumí dokument představující prostředky a strategii, které dotyčné strany hodlají provádět, aby během stanoveného období přijaly nezbytná a dostatečná opatření pro zřízení koridoru pro nákladní dopravu;
- c) „terminálem“ rozumí zařízení rozmístěné po celém koridoru pro nákladní dopravu, které je speciálně vybaveno, aby umožňovalo buď nakládku nebo vykládku zboží nákladních vlaků a integraci železniční nákladní dopravy s dopravou silniční, námořní, vodní a leteckou, nebo sestavování či změnu složení nákladních vlaků a případně provádění postupů na hranicích se třetími evropskými zeměmi.

KAPITOLA II

URČENÍ A ŘÍZENÍ MEZINÁRODNÍCH ŽELEZNIČNÍCH KORIDORŮ PRO KONKURENCESCHOPNOU NÁKLADNÍ DOPRAVU

Článek 3

Určení počátečních koridorů pro nákladní dopravu

Členské státy uvedené v příloze zprovozní ve lhůtách uvedených v této příloze počáteční koridory pro nákladní dopravu uvedené v této příloze. Dotyčné členské státy podají Komisi informace o zřízení koridorů pro nákladní dopravu.

Článek 4

Kritéria pro další koridory pro nákladní dopravu

Při výběru dalších koridorů pro nákladní dopravu podle článku 5 a změně koridorů pro nákladní dopravu uvedených v článku 6 se zohlední tato kritéria:

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

Článek 5

Výběr dalších koridorů pro nákladní dopravu

1. Každý členský stát, který má železniční hraniční přechod s jiným členským státem, se účastní zřízení alespoň jednoho koridoru pro nákladní dopravu, ledaže by tento závazek byl již splněn podle článku 3.

2. Bez ohledu na odstavec 1, se členské státy na žádost kteréhokoli členského státu podílejí na zřízení koridoru pro nákladní dopravu podle odstavce 1 nebo na prodloužení již existujícího koridoru s cílem umožnit sousednímu členskému státu splnit jeho závazek podle uvedeného odstavce.

⁽¹⁾ Viz příloha III rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Úř. věst. L 204, 5.8.2010, s. 1).

3. Aniž jsou dotčeny povinnosti členských států podle článku 7 směrnice 91/440/EHS, pokud se některý členský stát po poskytnutí socioekonomické analýzy domnívá, že by zřízení koridoru pro nákladní dopravu nebylo v zájmu žadatelů, kteří by koridor pro nákladní dopravu pravděpodobně využívali, nebo by neznamenal významné socioekonomické přínosy či by představovalo nepřiměřenou zátěž, dotyčný členský stát není povinen se na zřízení koridoru podílet podle odstavců 1 a 2 tohoto článku, s výhradou rozhodnutí Komise přijaté poradním postupem podle čl. 21 odst. 2.

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

5. Zřízení koridoru pro nákladní dopravu navrhuje dotčené členské státy. Za tímto účelem společně zašlou Komisi prohlášení o záměru s návrhem vypracovaným po konzultaci příslušných provozovatelů infrastruktury a žadatelů, přičemž zohlední kritéria uvedená v článku 4.

Pro účely splnění povinnosti uvedené v odstavcích 1 a 2 členské státy společně zašlou Komisi prohlášení o záměru do 10. listopadu 2012.

6. Komise posoudí příslušné návrhy na zřízení koridorů pro nákladní dopravu podle odstavce 5 a do devíti měsíců po předložení návrhu přijme regulativním postupem podle čl. 21 odst. 3 rozhodnutí o tom, zda je tento návrh v souladu s tímto článkem.

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

Článek 6

Změna dalších koridorů pro nákladní dopravu

1. Koridory pro nákladní dopravu podle článku 5 se mohou měnit na základě společného návrhu, který dotyčné členské státy předloží Komisi po konzultaci příslušných provozovatelů infrastruktury a žadatelů.

2. Komise přijme regulativním postupem podle čl. 21 odst. 3 rozhodnutí o návrhu, přičemž zohlední kritéria stanovená v článku 4.

Článek 7

Urovnávání sporů

Pokud se dva nebo více členských států nedohodnou na zřízení nebo změně koridoru pro nákladní dopravu a na otázkách, které se týkají železniční infrastruktury umístěné na jejich území, Komise na žádost jednoho z dotyčných členských států konzultuje o této záležitosti výbor uvedený v článku 21. Stanovisko Komise se oznámí dotyčným členským státům. Dotyčné členské státy zohlední toto stanovisko s cílem nalézt řešení a přijmou rozhodnutí na základě vzájemného souhlasu.

Článek 8

Řízení koridorů pro nákladní dopravu

1. Pro každý koridor pro nákladní dopravu zřídí dotyčné členské státy výkonnou radu odpovídající za definování obecných cílů koridoru pro nákladní dopravu, dohled a přijetí opatření, jak výslovně stanoví odstavec 7 tohoto článku a články 9 a 11, čl. 14 odst. 1 a článek 22. Výkonná rada se skládá ze zástupců orgánů dotyčných členských států.

2. Pro každý koridor pro nákladní dopravu zřídí dotyční provozovatelé infrastruktury a případně přidávající subjekty podle čl. 14. odst. 2 směrnice 2001/14/ES správní radu odpovědnou za přijetí opatření, jak je výslovně stanoveno v odstavcích 5, 7, 8 a 9 tohoto článku a člancích 9, 10, 11 a 12, čl. 13 odst. 1, čl. 14 odst. 2, 6 a 9, čl. 16 odst. 1, čl. 17 odst. 1 a člancích 18 a 19 tohoto nařízení. Správní rada se skládá ze zástupců provozovatelů infrastruktury.

3. Členské státy a provozovatelé infrastruktury, kteří mají na koridoru pro nákladní dopravu zájem, spolupracují v rámci rad uvedených v odstavcích 1 a 2 s cílem zajistit rozvoj koridoru pro nákladní dopravu v souladu s jeho prováděcím plánem.

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

5. Správní rada přijímá svá rozhodnutí, včetně rozhodnutí o svém právním postavení, stanovení organizační struktury, zdrojích a personálu, na základě vzájemného souhlasu dotyčných provozovatelů infrastruktury. Správní orgán může být nezávislý právní subjekt. Může mít podobu evropského hospodářského zájmového sdružení ve smyslu nařízení Rady (EHS) č. 2137/85 ze dne 25. července 1985 o evropském hospodářském zájmovém sdružení (EHZS) ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 199, 31.7.1985, s. 1.

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

7. Správní rada zřídí poradní skupinu složenou z provozovatelů a vlastníků terminálů koridoru pro nákladní dopravu, včetně námořních a vnitrozemských přístavů tam, kde je to nutné. Tato poradní skupina může vydat stanovisko k jakémukoli návrhu správní rady, který má přímé dopady na investice a na správu terminálů. Může rovněž vydat stanoviska z vlastního podnětu. Správní rada všechna tato stanoviska zohlední. V případě, že se správní rada a poradní skupina neshodnou, může se poradní skupina obrátit na výkonnou radu. Výkonná rada jedná jako prostředník a včas sdělí svůj postoj. Konečné rozhodnutí nicméně přijímá správní rada.

8. Správní rada zřídí další poradní skupinu složenou ze zástupců železničních podniků, které mají zájem používat koridor pro nákladní dopravu. Tato poradní skupina může vydat stanovisko k jakémukoli návrhu správní rady, který má dopady na tyto podniky. Poradní skupina může rovněž vydat stanoviska z vlastního podnětu. Správní rada všechna tato stanoviska zohlední.

9. Správní rada koordinuje v souladu s vnitrostátními a evropskými plány zavádění využívání interoperabilní informační aplikace nebo alternativních řešení, která mohou být v budoucnu k dispozici, k vyřizování žádostí o mezinárodní železniční trasy a provoz mezinárodní dopravy v koridoru pro nákladní dopravu.

Článek 9

Prováděcí opatření týkající se plánu koridoru pro nákladní dopravu

1. Správní rada nejpozději šest měsíců před zprovozněním koridoru pro nákladní dopravu vypracuje prováděcí plán a předloží jej ke schválení výkonné radě. Tento plán zahrnuje:

- a) popis charakteristik koridoru pro nákladní dopravu, včetně úzkých míst na infrastruktuře, a plán opatření nezbytných pro zřízení koridoru pro nákladní dopravu;
- b) základní aspekty studie podle odstavce 3;
- c) cíle koridorů pro nákladní dopravu, zejména pokud jde o jejich výkonnost a kvalitu vyjádřenou z hlediska kvality služby a kapacity koridoru pro nákladní dopravu v souladu s článkem 19;
- d) plán investic podle článku 11 a

e) opatření k provedení článků 12 až 19.

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

3. Správní rada provádí a pravidelně aktualizuje studii dopravního trhu týkající se zjištěných a očekávaných změn v provozu na koridoru pro nákladní dopravu v důsledku jeho zřízení, která se zabývá různými segmenty železniční dopravy, zahrnující jak nákladní, tak i osobní dopravu. Tato studie také v případě potřeby zkoumá socioekonomické náklady a přínosy vyplývající ze zřízení koridoru pro nákladní dopravu.

4. Prováděcí plán zohlední rozvoj terminálů s cílem vyhovět potřebám železniční nákladní dopravy provozované na daném koridoru pro nákladní dopravu, a to zejména jako intermodálních uzlů v koridorech pro nákladní dopravu.

5. Správní rada podle potřeby přijme opatření pro spolupráci s orgány na regionální nebo místní úrovni při plnění prováděcího plánu.

Článek 10

Konzultace žadatelů

Správní rada zavede konzultační mechanismy umožňující náležité zapojení žadatelů, kteří budou pravděpodobně koridor pro nákladní dopravu využívat. Zejména zajistí, aby byli žadatelé konzultováni před předložením prováděcího plánu výkonné radě podle článku 9.

KAPITOLA III

INVESTICE V KORIDORU PRO NÁKLADNÍ DOPRAVU

Článek 11

Plánování investic

1. Správní rada vypracuje a pravidelně přezkoumává plán investic, zahrnující orientační střednědobé a dlouhodobé investice do infrastruktury v koridoru pro nákladní dopravu, a předkládá jej ke schválení výkonné radě. Tento plán zahrnuje:

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

- b) plán implementace týkající se interoperabilních systémů na koridoru pro nákladní dopravu a splňující základní požadavky a technické specifikace pro interoperabilitu, které se použijí na příslušnou síť podle definice ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství⁽¹⁾. Tento plán implementace vychází z analýzy nákladů a přínosů týkající se využití interoperabilních systémů;
- c) plán řízení kapacity nákladních vlaků, které mohou jezdit na koridoru pro nákladní dopravu, včetně odstranění zjištěných úzkých míst. Tento plán lze založit na lepším řízení rychlosti a na zvýšení délky vlaku, průjezdného průřezu, zvýšení hmotnosti nákladu nebo zvýšení hmotnosti na nápravu, které jsou povoleny pro vlaky provozované na koridoru pro nákladní dopravu, a
- d) případně odkaz na příspěvek Unie plánovaný v rámci finančních programů Unie.

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

Článek 12

Koordinace prací

Správní rada koordinuje svůj harmonogram pro provádění všech prací na infrastrukturu a jejím vybavení, které by omezily dostupnou kapacitu na koridoru pro nákladní dopravu, a zajišťuje jeho včasné a řádné zveřejnění na jednom místě.

KAPITOLA IV

ŘÍZENÍ KORIDORU PRO NÁKLADNÍ DOPRAVU

Článek 13

Jediné kontaktní místo pro žádosti o přidělení kapacity infrastruktury

1. Správní rada koridoru pro nákladní dopravu určí nebo zřídí společný orgán, u kterého mohou žadatelé požádat na jediném místě v rámci jediné operace o přidělení kapacity infrastruktury pro nákladní vlaky překračující alespoň jednu hranici na trase koridoru pro nákladní dopravu (dále jen „jediné kontaktní místo“) a obdrží na svou žádost odpověď.

2. Jediné kontaktní místo jako koordinační nástroj rovněž poskytne základní informace týkající se přidělení kapacity infrastruktury, včetně informací podle článku 18. Zobrazí kapacitu infrastruktury, která je v době podání žádosti dostupná, a její charakteristiky v souladu s předem určenými parametry, jako je rychlost, délka, průjezdný průřez či hmotnost na nápravu, které jsou povoleny pro vlaky provozované v koridoru pro nákladní dopravu.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

3. Jediné kontaktní místo přijme rozhodnutí týkající se žádostí o předem plánované trasy vlaků pro zrychlenou nákladní dopravu uvedené v čl. 14 odst. 3 a o rezervní kapacitu uvedenou v čl. 14 odst. 5. Přidělí kapacitu v souladu s pravidly pro přidělování kapacity uvedenými ve směrnici 2001/14/ES. O těchto žádostech a přijatém rozhodnutí neprodleně informuje příslušné provozovatele infrastruktury.

4. U každé žádosti o přidělení kapacity infrastruktury, které nelze v souladu s odstavcem 3 vyhovět, předá jediné kontaktní místo veškeré žádosti o přidělení kapacity infrastruktury neprodleně příslušným provozovatelům infrastruktury a případně přidělovacím subjektům podle čl. 14 odst. 2 směrnice 2001/14/ES, kteří přijmou rozhodnutí o těchto žádostech v souladu s článkem 13 a kapitolou III uvedené směrnice a toto rozhodnutí oznámí jedinému kontaktnímu místu, které učiní další kroky.

5. Činnosti jediných kontaktních míst se provádí transparentním a nediskriminačním způsobem. Za tímto účelem je veden rejstřík, který je volně k dispozici všem zájemcům. Obsahuje data předložení žádostí, jména žadatelů, přiložené dokumenty a informace o zpracování žádosti a o nehodách, k nimž došlo. Tyto činnosti podléhají kontrole ze strany regulačních subjektů v souladu s článkem 20.

Článek 14

Kapacita přidělená nákladním vlakům

1. Výkonná rada vymezí rámec pro přidělování kapacity infrastruktury v koridoru pro nákladní dopravu v souladu s čl. 14 odst. 1 směrnice 2001/14/ES.

2. Správní rada posoudí kapacitu potřebnou pro nákladní vlaky provozované na příslušném koridoru pro nákladní dopravu, přičemž zohlední studii dopravního trhu uvedenou v čl. 9 odst. 3 tohoto nařízení, žádosti o kapacitu infrastruktury týkající se období minulých i stávajících jízdních řádů a rámcové dohody.

3. Na základě posouzení uvedeného v odstavci 2 tohoto článku provozovatelé infrastruktury příslušného koridoru pro nákladní dopravu postupem podle článku 15 směrnice 2001/14/ES společně definují a organizují mezinárodní předem plánované vlakové trasy pro nákladní vlaky, přičemž zohlední potřebu kapacity pro jiné segmenty železniční dopravy, včetně osobní dopravy. Připraví jízdní řády, frekvenci jízd, časy odjezdu, cílové stanice a trasy vhodné pro služby nákladní dopravy s cílem zvýšit objem přepravy zboží nákladními vlaky provozovanými v koridoru pro nákladní dopravu. Tyto předem plánované vlakové trasy se zveřejní nejpozději tři měsíce před konečným datem pro přijetí žádostí o kapacitu podle přílohy III směrnice 2001/14/ES. Provozovatelé infrastruktury několika koridorů pro nákladní dopravu mohou v nezbytném případě koordinovat mezinárodní předjednané vlakové trasy, poskytující kapacitu na dotyčných koridorech pro nákladní dopravu.

4. Tyto předem plánované vlakové trasy se přednostně přidělují nákladním vlakům překračujícím alespoň jednu hranici.

5. Je-li to odůvodněno potřebami trhu a posouzením podle odstavce 2 tohoto článku, provozovatelé infrastruktury společně definují rezervní kapacitu pro mezinárodní nákladní vlaky provozované v koridorech pro nákladní dopravu se zřetelem k potřebě kapacity pro jiné segmenty železniční dopravy, včetně osobní dopravy, a budou mít tuto rezervu k dispozici v rámci konečných verzí jízdních řádů, aby mohli rychle a přiměřeně reagovat na žádosti ad hoc o kapacitu, jak je uvedeno v článku 23 směrnice 2001/14/ES. Tato kapacita musí být rezervována do určitého okamžiku před plánovaným časem jízdy stanoveného správní radou. Tento okamžik nesmí nastat dříve než 60 dnů před plánovaným časem jízdy.

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

7. Provozovatelé infrastruktury mohou zahrnout do svých podmínek používání poplatků za přidělené vlakové trasy, které nejsou nakonec využívány. Tento poplatek se stanoví v přiměřené, odrazující a účinné výši.

8. S výjimkou případů vyšší moci, včetně naléhavých a nepředvídaných prací nezbytných pro zajištění bezpečnosti, nesmí být vlaková trasa přidělena nákladnímu vlaku podle tohoto článku zrušena ve lhůtě kratší než dva měsíce před jízdou podle jízdního řádu, nedá-li dotyčný žadatel s tímto zrušením svůj souhlas. V takovém případě se příslušný provozovatel infrastruktury dotyčnému žadateli pokusí navrhnout vlakovou trasu rovnocenné kvality a spolehlivosti, kterou má žadatel právo přijmout nebo odmítnout. Tímto ustanovením nejsou dotčena jakákoli práva, která může mít žadatel podle dohody uvedené v čl. 19 odst. 1 směrnice 2001/14/ES. Žadatel může tuto záležitost v každém případě předat regulačnímu subjektu podle článku 20 tohoto nařízení.

9. Správní rada dotyčného koridoru pro nákladní dopravu a poradní skupina uvedená v čl. 8 odst. 7 stanoví postupy k zajištění optimální koordinace přidělování kapacity mezi provozovateli infrastruktury jak pro žádosti podle čl. 13 odst. 1, tak pro žádosti obdržené od dotyčných provozovatelů infrastruktury. Přitom se rovněž zohlední přístup k terminálům.

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

Článek 15

Oprávnění žadatelé

Odchylně od čl. 16 odst. 1 směrnice 2001/14/ES mohou o mezinárodní předem plánované trasy pro nákladní dopravu

podle čl. 14 odst. 3 a o rezervní kapacitu podle čl. 14 odst. 5 požádat jiní žadatelé než železniční podniky nebo jejich mezinárodní seskupení, např. dodavatelé, speditéři a provozovatelé kombinované dopravy. Aby mohli využívat tuto vlakovou trasu pro nákladní dopravu v koridoru pro nákladní dopravu, pověřit žadatelé železniční podnik, aby uzavřel smlouvu s provozovatelem infrastruktury v souladu s čl. 10 odst. 5 směrnice 91/440/EHS.

Článek 16

Řízení dopravy

1. Správní rada koridoru pro nákladní dopravu zavede postupy pro koordinaci řízení dopravy na celém koridoru pro nákladní dopravu. Správní rady propojených koridorů pro nákladní dopravu zavedou postupy pro koordinaci dopravy na trasách těchto koridorů pro nákladní dopravu.

2. Provozovatelé infrastruktury koridoru pro nákladní dopravu a poradní skupina uvedená v čl. 8 odst. 7 zavedou postupy pro zajištění optimální koordinace mezi provozováním železniční infrastruktury a provozováním příslušných terminálů.

Článek 17

Řízení dopravy v případě narušení plynulosti dopravy

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

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

3. Zásady pro stanovení pravidel přednosti stanoví alespoň to, že se pokud možno nezmění vlaková trasa uvedená v čl. 14 odst. 3 a 4 přidělená pro nákladní vlaky, které dodržují své jízdní řády. Zásady pro stanovení pravidel přednosti se zaměří na minimalizaci celkové doby potřebné na obnovení provozu v příslušné síti dle jízdního řádu s přihlédnutím k potřebám všech segmentů železniční dopravy. Za tímto účelem mohou provozovatelé infrastruktury koordinovat řízení mezi různými segmenty železniční dopravy v rámci několika koridorů pro nákladní dopravu.

Článek 18

Informace o podmínkách využívání koridoru pro nákladní dopravu

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

- a) všechny informace obsažené ve zprávách o sítích pro jednotlivé vnitrostátní sítě, které se týkají koridoru pro nákladní dopravu, vypracovaných postupem podle článku 3 směrnice 2001/14/ES;
- b) seznam a charakteristiky terminálů, zejména informace týkající se podmínek a způsobů přístupu k těmto terminálům;
- c) informace týkající se postupů uvedených v člancích 13 až 17 tohoto nařízení a
- d) prováděcí plán.

Článek 19

Kvalita služby v koridoru pro nákladní dopravu

1. Správní rada v příslušném koridoru pro nákladní dopravu podpoří slučitelnost mezi systémy odměňování výkonu a kvality v daném koridoru pro nákladní dopravu podle článku 11 směrnice 2001/14/ES.
2. Správní rada sleduje výkon a kvalitu služeb železniční nákladní dopravy v rámci koridoru pro nákladní dopravu a jednou ročně výsledky tohoto sledování zveřejní.
3. Správní rada organizuje průzkum spokojenosti uživatelů koridoru pro nákladní dopravu a jednou ročně výsledky tohoto průzkumu zveřejní.

Článek 20

Regulační subjekty

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

2. V zájmu podpory volné a spravedlivé hospodářské soutěže v koridorech pro nákladní dopravu se členské státy snaží vytvořit srovnatelný regulační rámec. Regulační subjekty musí být pro účastníky trhu snadno přístupné a musí být schopny přijímat rozhodnutí nezávisle a účinně.

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

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

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

6. Všichni sdružení zástupci provozovatelů infrastruktury podle čl. 15 odst. 1 směrnice 2001/14/ES neprodleně zajistí poskytnutí veškerých informací nezbytných pro řešení stížnosti nebo pro šetření podle odstavce 3 tohoto článku, které jsou požadovány regulačním subjektem členského státu, v němž je dotyčný sdružený zástupce usazen. Tento regulační subjekt je oprávněn předávat tyto informace týkající se příslušné mezinárodní trasy regulačním subjektům uvedeným v odstavci 3 tohoto článku.

KAPITOLA V

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 21

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor uvedený v článku 11a směrnice 91/440/EHS.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

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

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

Článek 22

Sledování provádění

Každé dva roky od zřízení koridoru pro nákladní dopravu předloží výkonná rada uvedená v čl. 8 odst. 1 Komisi výsledky provádění plánu pro tento koridor. Komise provede analýzu těchto výsledků a uvědomí o této analýze výbor uvedený v článku 21.

Článek 23

Zpráva

Komise pravidelně posuzuje uplatňování tohoto nařízení. Vypracuje zprávu pro Evropský parlament a Radu poprvé do 10. listopadu 2015 a poté každé tři roky.

Článek 24

Přechodná ustanovení

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

Článek 25

Vstup v platnost

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

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

Ve Štrasburku dne 22. září 2010.

Za Evropský parlament
předseda
J. BUZEK

Za Radu
předseda
O. CHASTEL

PŘÍLOHA

Seznam počátečních koridorů pro nákladní dopravu

	Členské státy	Hlavní trasy ⁽¹⁾	Zřízení koridorů pro nákladní dopravu
1.	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge–Antverpy/Rotterdam–Duisburg–[Basilej]–Milán–Ženeva	Do 10. listopadu 2013
2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam–Antverpy–Lucemburk–Mety–Dijon–Lyon/[Basilej]	Do 10. listopadu 2013
3.	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm–Malmö–Kodaň–Hamburk–Innsbruck–Verona–Palermo	Do 10. listopadu 2015
4.	PT, ES, FR	Sines–Lisabon/Leixões — Madrid–Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian–Irun– Bordeaux–Paříž/Le Havre/Mety Sines–Elvas/Algeciras	Do 10. listopadu 2013
5.	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Gdyně–Katovice–Ostrava/Žilina–Bratislava/Vídeň/Klagenfurt–Udine–Benátky/Terst/ /Bologna/Ravenna Štýrský Hradec–Maribor–Lublaň–Koper/Terst	Do 10. listopadu 2015
6.	ES, FR, IT, SI, HU	Almería–Valencie/Madrid–Zaragoza/Barcelona–Marseille–Lyon–Turín–Miláno–Verona–Padova/ Benátky–Terst/Koper–Lublaň–Budapešť–Záhony (maďarsko-ukrajinská hranice)	Do 10. listopadu 2013
7.	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL	— Bukurešť–Konstanta Praha–Vídeň/Bratislava–Budapešť — Vidin–Sofia–Soluň–Atény	Do 10. listopadu 2013
8.	DE, NL, BE, PL, LT,	Bremerhaven/Rotterdam/Antverpy–Cáchy/Berlín–Varšava–Terespol (polsko-běloruská hranice)/Kaunas	Do 10. listopadu 2015
9.	CZ, SK	Praha–Horní Lideč–Žilina–Košice–Čierna nad Tisou (slovensko-ukrajinská hranice)	Do 10. listopadu 2013

⁽¹⁾ Lomítkem „/“ jsou naznačeny alternativní trasy. V souladu s prioritními projekty TEN-T by trasy 4 a 6 měly být v budoucnu doplněny projektem č. 16 na nákladní železniční trati Sines/Algésiras–Madrid–Paříž, který zahrnuje přejezd přes Střední Pyreneje skrz nízko položený tunel.