

I

(Legislativní akty)

SMĚRNICE

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2016/2370

ze dne 14. prosince 2016,

kterou se mění směrnice 2012/34/EU, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury

(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,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

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) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ⁽⁴⁾ zřizuje jednotný evropský železniční prostor se společnými pravidly, která se týkají správy a řízení železničních podniků a provozovatelů infrastruktury, financování a zpoplatnění infrastruktury, podmínek přístupu k železniční infrastruktuře a službám a regulačního dohledu nad železničním trhem. Dokončení jednotného evropského železničního prostoru by mělo být dosaženo rozšířením zásady otevřeného přístupu na vnitrostátní trhy železniční dopravy a reformou řízení provozovatelů infrastruktury s cílem zajistit rovný přístup k infrastruktuře.
- (2) Růst osobní železniční dopravy zaostává za vývojem jiných druhů dopravy. Dokončení jednotného evropského železničního prostoru by mělo přispět k dalšímu rozvoji železniční dopravy jako spolehlivé alternativy jiných druhů dopravy. V této souvislosti je nezbytné, aby právní předpisy, jimiž se zřizuje jednotný evropský železniční prostor, byly účinně prováděny v předepsaných lhůtách.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 327, 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ Úř. věst. C 356, 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 26. února 2014 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 17. října 2016 (Úř. věst. C 431, 22.11.2016, s. 1). Postoj Evropského parlamentu ze dne 14. prosince 2016 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32).

- (3) Trhy Unie se službami nákladní železniční dopravy jsou otevřeny hospodářské soutěži v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ⁽¹⁾ od roku 2007 a od roku 2010 jsou v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ⁽²⁾ hospodářské soutěži otevřeny trhy Unie se službami mezinárodní osobní železniční dopravy. Některé členské státy kromě toho otevřely hospodářské soutěži také vnitrostátní osobní dopravu, a to zavedením práv otevřeného přístupu nebo organizováním nabídkových řízení na smlouvy o veřejných službách. Takové otevření trhu by mělo mít pozitivní dopad na fungování jednotného evropského železničního prostoru, a mělo by vést k lepším službám pro uživatele.
- (4) Konkrétní výjimky z oblasti působnosti směrnice 2012/34/EU by měly členským státům umožnit zohlednění specifických vlastností struktury a organizace železničních systémů na jejich území při současném zajištění integrity jednotného evropského železničního prostoru.
- (5) Provoz železniční infrastruktury na síti zahrnuje řízení a zabezpečení. Po dobu provozování tratě by měl provozovatel infrastruktury zejména zajistit, aby infrastruktura byla vhodná pro určené použití.
- (6) Pro účely stanovení, zda je třeba považovat některý podnik za vertikálně integrovaný, by se měl uplatnit pojem „kontrola“ ve smyslu nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ⁽³⁾. Jsou-li provozovatel infrastruktury a železniční podnik na sobě zcela nezávislí, avšak oba přímo kontroluje stát bez jakéhokoli zprostředkujícího subjektu, měli by být považováni za oddělené. Ministerstvo, které vykonává kontrolu nad železničním podnikem a provozovatelem infrastruktury, by nemělo být považováno za zprostředkující subjekt.
- (7) Tato směrnice zavádí další požadavky s cílem zajistit nezávislost provozovatele infrastruktury. Členské státy by měly mít možnost zvolit si mezi jednotlivými organizačními modely, od plného strukturálního oddělení po vertikální integraci, při poskytnutí vhodných záruk k zajištění nestrannosti provozovatele infrastruktury z hlediska hlavních funkcí, řízení dopravy a plánování údržby. Členské státy by měly zajistit, aby provozovatel infrastruktury měl v mezích stanovených rámců pro zpoplatnění a přidělování kapacity organizační a rozhodovací nezávislost z hlediska hlavních funkcí.
- (8) Ve vertikálně integrovaných podnicích by měly být uplatňovány záruky s cílem zajistit, že jiné právní subjekty v rámci těchto podniků nemají rozhodující vliv na jmenování a propouštění osob pověřených rozhodováním o hlavních funkcích. Členské státy by v této souvislosti měly zajistit existenci postupů pro podávání stížností.
- (9) Členské státy by měly zavést vnitrostátní rámec pro posuzování střetu zájmů. V tomto rámci by regulační subjekt měl zohlednit veškeré osobní finanční, hospodářské nebo profesní zájmy, které by mohly nevhodně ovlivnit nestrannost provozovatele infrastruktury. Jsou-li provozovatel infrastruktury a železniční podnik na sobě vzájemně nezávislí, neměla by být skutečnost, že je přímo kontroluje tentýž orgán členského státu, považována za skutečnost vyvolávající střet zájmů ve smyslu této směrnice.
- (10) Přijímání rozhodnutí provozovatelů infrastruktury týkajících se přidělování tras vlaků a rozhodování o zpoplatnění infrastruktury představují hlavní funkce, jež jsou stěžejní pro zajištění spravedlivého a nediskriminačního přístupu k železniční infrastruktuře. Měly by být zavedeny přísné záruky pro zamezení nepřiměřeného vlivu na rozhodnutí přijímaná provozovatelem infrastruktury, která souvisí s těmito funkcemi. Tyto záruky by měly být přizpůsobeny tak, aby zohledňovaly jednotlivé řídicí struktury železničních subjektů.
- (11) Měla by být rovněž přijata odpovídající opatření s cílem zajistit, aby byly funkce řízení dopravy a plánování údržby vykonávány nestranně, a zamezit tak jakémukoliv narušení hospodářské soutěže. Provozovatelé infrastruktury by v tomto rámci měli zajistit, aby železniční podniky měly přístup k příslušným informacím. V této souvislosti platí, že pokud provozovatelé infrastruktury udělili železničním podnikům další přístup k řízení dopravy, měl by být tento přístup udělen za rovných podmínek všem dotčeným železničním podnikům.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164).

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 44).

⁽³⁾ Nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků (Nařízení ES o spojování) (Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1).

- (12) Vykonává-li hlavní funkce nezávislý správce poplatků nebo přidělující subjekt, je třeba zajistit nestrannost provozovatele infrastruktury z hlediska funkcí řízení provozu a údržby, aniž by bylo zapotřebí přenést tyto funkce na nezávislý subjekt.
- (13) Regulační subjekty by měly mít pravomoc sledovat řízení provozu, plánování obnovy, jakož i plánované i neplánované údržbové práce, aby bylo zajištěno, že tyto činnosti nevedou k diskriminaci.
- (14) Členské státy by obecně měly zajistit, aby byl provozovatel infrastruktury odpovědný za provoz, údržbu a obnovu sítě a aby byl pověřen rozvojem železniční infrastruktury na této síti. Pokud jsou tyto funkce zajišťovány externě různými subjekty, měl by si provozovatel infrastruktury přesto ponechat pravomoc dohledu a nést konečnou odpovědnost za výkon těchto funkcí.
- (15) Provozovatelé infrastruktury, kteří jsou součástí vertikálně integrovaného podniku, mohou v rámci tohoto podniku svěřit výkon jiných než hlavních funkcí jiným subjektům za podmínek stanovených v této směrnici, pokud to nezpůsobí střet zájmů a pokud je zaručena důvěrnost obchodně citlivých informací. Hlavní funkce by neměly být svěřeny žádnému jinému vnějšímu subjektu vertikálně integrovaného podniku, pokud tento subjekt nevykonává výlučně hlavní funkce.
- (16) Ve vhodných případech, zejména z důvodů účinnosti, mohou být funkce provozovatele infrastruktury rozděleny mezi různé provozovatele infrastruktury, a to i v případě partnerství veřejného a soukromého sektoru. Provozovatelé infrastruktury by měli být plně odpovědní za funkce, které vykonávají.
- (17) Je třeba zabránit finančním převodům mezi provozovatelem infrastruktury a železničními podniky a ve vertikálně integrovaných podnicích mezi provozovatelem infrastruktury a jiným právním subjektem dotčeného integrovaného podniku, pokud by mohly vést k narušení hospodářské soutěže na trhu, zejména v důsledku křížového subvencování.
- (18) Provozovatelé infrastruktury mohou využívat příjmy z provozování sítě infrastruktury, u nichž bylo využito veřejných prostředků, k financování svého vlastního podnikání nebo k vyplácení dividend investorům jako návrat jejich investic do železniční infrastruktury. K těmto investorům může patřit stát a jakýkoliv soukromý akcionář, ale nikoliv podniky, které jsou součástí vertikálně integrovaného podniku a které vykonávají kontrolu nad železničním podnikem i nad tímto provozovatelem infrastruktury. Dividendy z činností, které nezahrnují použití veřejných prostředků nebo příjmy z poplatků za využívání železniční infrastruktury, mohou použít také podniky, které jsou součástí vertikálně integrovaného podniku a které vykonávají kontrolu nad železničním podnikem i nad tímto provozovatelem infrastruktury.
- (19) Zásady zpoplatnění by neměly vyloučit možnost, aby výnosy z poplatků za infrastrukturu procházely přes státní účty.
- (20) V případech, kdy provozovatel infrastruktury nemá ve vertikálně integrovaném podniku samostatnou právní subjektivitu a hlavní funkce jsou svěřeny externímu nezávislému správci poplatků nebo přidělujícímu subjektu, měla by být na úrovni některých divizí v rámci tohoto podniku obdobně uplatňována příslušná ustanovení týkající se finanční transparentnosti a nezávislosti provozovatele infrastruktury.
- (21) Pro dosažení účinného provozování sítě a účinného využívání infrastruktury by měla být prostřednictvím použití odpovídajících mechanismů koordinace zajištěna lepší koordinace mezi provozovatelem infrastruktury a železničními podniky.
- (22) V zájmu usnadnění poskytování účinných a efektivních železničních služeb v Unii by měla být na základě stávajících platform vytvářena evropská síť provozovatelů infrastruktury. Členské státy by pro účely účasti na této síti měly mít možnost určit, který subjekt nebo subjekty je třeba považovat za jejich hlavní provozovatele infrastruktury.
- (23) Vzhledem k různorodosti sítí co do jejich velikosti a hustoty, organizačních struktur celostátních, místních a regionálních orgánů a jejich zkušeností získaných v procesu otevírání trhu by měla být členskými státy umožněna dostatečná flexibilita k organizování jejich železniční sítě s cílem zajistit kvalitu služeb, které jsou snadno dostupné všem cestujícím, a to takovým způsobem, aby bylo možné vykonávat služby s otevřeným přístupem a služby prováděné na základě smluv o veřejných službách.

- (24) Udělení práva přístupu k železniční infrastruktuře ve všech členských státech železničním podnikům Unie pro účely provozování vnitrostátní osobní dopravy může mít dopad na organizaci a financování železniční osobní dopravy poskytované v rámci smlouvy o veřejných službách. Členské státy by na základě rozhodnutí příslušného regulačního subjektu měly mít možnost toto právo přístupu omezit v případech, že by ohrožovalo hospodářskou vyváženost uvedených smluv o veřejných službách.
- (25) Právo železničních podniků na udělení přístupu k příslušné infrastruktuře nemá vliv na možnost příslušného orgánu udělit výlučná práva v souladu s článkem 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ⁽¹⁾ nebo uzavřít smlouvu o veřejných službách přímo za podmínek stanovených v článku 5 uvedeného nařízení. Existence takové smlouvy o veřejných službách by neměla opravňovat členský stát k omezení práva přístupu jiných železničních podniků k dané železniční infrastruktuře za účelem poskytování služeb osobní železniční dopravy, ledaže by takové služby ohrozily hospodářskou vyváženost příslušné smlouvy o veřejných službách.
- (26) Na žádost zainteresovaných stran by regulační subjekty měly na základě objektivní hospodářské analýzy posoudit, zda by byla ohrožena hospodářská vyváženost stávajících smluv o veřejných službách.
- (27) Proces posuzování by měl zohlednit potřebu poskytnout všem účastníkům na trhu dostatečnou právní jistotu pro rozvoj jejich činností. Tento postup by měl být co nejjednodušší, nejjúčinnější a nejtransparentnější, jakož i koherentní s procesem přidělování kapacity infrastruktury.
- (28) Za podmínky, že je zajištěn nediskriminační přístup, mohou členské státy právo přístupu k infrastruktuře spojit s určitými podmínkami s cílem umožnit provedení integrovaného systému jízdních řádů pro služby vnitrostátní osobní železniční dopravy.
- (29) Rozvoj železniční infrastruktury a zlepšování kvality osobní železniční dopravy jsou klíčovými prioritami v rámci podpory udržitelného dopravního systému a systému mobility v Evropě. Zejména rozvoj vysokorychlostní železniční sítě má potenciál k vytvoření lepšího a rychlejšího propojení mezi evropskými hospodářskými a kulturními centry. Vysokorychlostní železniční služby spojují osoby a trhy rychle, spolehlivě, šetrně k životnímu prostředí a nákladově efektivním způsobem a podporují přechod cestujících na železniční dopravu. Je proto zvláště důležité podpořit veřejné a soukromé investice do vysokorychlostní železniční infrastruktury, vytvořit příznivé podmínky pro pozitivní návratnost investic a maximalizovat ekonomické a sociální přínosy z těchto investic. Členské státy by měly mít i nadále možnost zvolit mezi různými způsoby podpory investic do vysokorychlostní železniční infrastruktury a využívání vysokorychlostních tratí.
- (30) S cílem vytvořit trh pro vysokorychlostní osobní dopravu a podporovat optimální využívání dostupné infrastruktury a v zájmu podpory konkurenceschopnosti služeb vysokorychlostní osobní dopravy vedoucí ku prospěchu cestujících by měl být otevřený přístup pro vysokorychlostní osobní dopravu omezen pouze za určitých okolností a na základě objektivní hospodářské analýzy provedené regulačním subjektem.
- (31) Aby byl cestujícím umožněn přístup k údajům potřebným pro plánování cest a rezervaci jízdenek v rámci Unie, je třeba podporovat společné informační systémy a systémy prodeje jednotných jízdenek již vytvořené na trhu. Vzhledem k tomu, že je důležité podporovat hladký provoz veřejných dopravních systémů, železniční podniky by měly být podporovány v práci na vývoji takových systémů, které poskytují možnosti mobility multimodální, přeshraniční a z domu do domu.
- (32) Systémy prodeje jednotných jízdenek by měly být interoperabilní a nediskriminační. Železniční podniky by měly přispět k rozvoji těchto systémů tím, že nediskriminačním způsobem a v interoperabilním formátu zpřístupní všechny příslušné údaje nezbytné pro plánování cest a rezervaci jízdenek. Členské státy by měly zajistit, aby tyto systémy nevytvářely diskriminaci železničních podniků a respektovaly potřebu zajistit důvěrnost obchodních informací, ochranu osobních údajů a dodržování předpisů v oblasti hospodářské soutěže. Komise by měla sledovat vývoj těchto systémů a podávat o něm zprávy a v případě potřeby předložit legislativní návrhy.

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

- (33) Členské státy by měly zajistit, aby poskytování železničních služeb odráželo požadavky spojené se zárukou odpovídající sociální ochrany a současně aby zajistilo hladký pokrok směrem k dokončení jednotného evropského železničního prostoru. V této souvislosti je třeba vždy dodržovat závazky vyplývající podle vnitrostátních právních předpisů ze závazných kolektivních smluv nebo dohod uzavřených mezi sociálními partnery, jakož i příslušné sociální normy. Těmito povinnostmi by neměly být dotčeny předpisy Unie v oblasti sociálního a pracovního práva. Komise by měla aktivně podporovat práci vykonanou v rámci odvětvového sociálního dialogu v oblasti železnic.
- (34) V rámci probíhajícího přezkumu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ⁽¹⁾ by Komise měla posoudit, zda jsou nutné nové legislativní akty pro certifikaci zaměstnanců vlakového doprovozu.
- (35) Členské státy by měly mít možnost zvolit si odpovídající strategie financování pro urychlení zavádění evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS), zejména pokud jde o rozhodnutí, zda zavést odstupňování poplatků za přístup k tratím.
- (36) Provozovatelé infrastruktury by v případě nehod či mimořádných událostí, které mají dopad na přeshraniční dopravu, měli spolupracovat a předávat si veškeré potřebné informace, které umožní urychlené obnovení běžného provozu.
- (37) Regulační subjekty by v zájmu dosažení cíle jednotného evropského železničního prostoru měly spolupracovat, aby zajistily nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře.
- (38) Zejména je důležité, aby regulační subjekty spolupracovaly v případech, kdy záležitosti týkající se mezinárodní železniční dopravy nebo železniční infrastruktury dvou států vyžadují rozhodnutí dvou nebo více regulačních subjektů za účelem koordinace jejich rozhodování s cílem vyhnout se právní nejistotě a zajistit účinnost mezinárodní železniční dopravy.
- (39) Při procesu otevírání vnitrostátních železničních trhů konkurenci udělováním přístupu k sítím všem železničním podnikům by členské státy měly mít dostatečně dlouhé přechodné období, aby mohly přizpůsobit své vnitrostátní právo a organizační struktury. Členské státy by proto měly mít možnost ponechat v platnosti své stávající právní předpisy o přístupu na trh do konce přechodného období.
- (40) Členské státy se v souladu se společným politickým prohlášením členských států a Komise ze dne 28. září 2011 o informativních dokumentech ⁽²⁾ zavázaly, že v odůvodněných případech doplní oznámení o opatřeních přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu o jeden či více dokumentů s informacemi o vztahu mezi jednotlivými složkami směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních nástrojů přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu. V případě této směrnice považuje normotvůrce předložení těchto dokumentů za odůvodněné,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 2012/34/EU se mění takto:

1) Článek 2 se mění takto:

a) v odstavci 3 se návěť nahrazuje tímto:

„3. Členské státy mohou vyjmout z použití článků 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 a 13 a kapitoly IV.“;

b) vkládají se nové odstavce, které znějí:

„3a. Členské státy mohou vyjmout z použití článků 7, 7a, 7b, 7c, 7d a 8:

Místní tratě s nízkým objemem dopravy, jejichž délka nepřesahuje 100 km a jež jsou používány pro nákladní dopravu mezi hlavní tratí a místy původu a určení nacházejícími se podél těchto tratí, pokud jsou tyto tratě spravovány jinými subjekty, než je provozovatel hlavní infrastruktury, a pokud a) jsou tyto tratě používány

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 51).

⁽²⁾ Úř. věst. C 369, 17.12.2011, s. 14.

jediným provozovatelem nákladní dopravy nebo b) hlavní funkce ve vztahu k těmto tratím vykonává subjekt, který není kontrolován žádným železničním podnikem. Existuje-li jediný provozovatel nákladní dopravy, mohou jej členské státy vyjmout rovněž z působnosti kapitoly IV, dokud o kapacitu nepožádá jiný žadatel. Tento odstavec lze stejným způsobem využít v případě, kdy je trať v omezené míře využívána rovněž pro služby osobní dopravy. Členské státy o svém úmyslu vyjmout tyto tratě z použití článků 7, 7a, 7b, 7c, 7d a 8 informují Komisi.

3b. Členské státy mohou vyjmout z použití článků 7, 7a, 7b, 7c a 7d:

Regionální síť s nízkým objemem dopravy, jež jsou spravovány jiným subjektem, než je provozovatel hlavní infrastruktury, a jež jsou používány pro služby regionální osobní dopravy poskytované jediným železničním podnikem jiným, než je etablovaný železniční podnik členského státu, a to do doby, než o kapacitu pro služby osobní dopravy na dotčené síti požádá jiný žadatel, a za podmínky, že uvedený podnik je nezávislý na jakémkoli železničním podniku provozujícím služby nákladní dopravy. Tento odstavec lze stejným způsobem využít v případě, kdy je trať v omezené míře využívána také pro služby nákladní dopravy. Členské státy o svém úmyslu vyjmout takové tratě z použití článků 7, 7a, 7b, 7c a 7d informují Komisi.“;

c) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Aniž je dotčen odstavec 3, členské státy mohou vyjmout z použití čl. 8 odst. 3 místní a regionální železniční infrastruktury, které nemají žádný strategický význam pro fungování železničního trhu, a z použití článků 7, 7a a 7c a kapitoly IV místní železniční infrastruktury, které nemají žádný strategický význam pro fungování železničního trhu. Svůj záměr vyjmout dané železniční infrastruktury z použití uvedených ustanovení členské státy oznámí Komisi. Komise přijme prováděcí akty, které stanoví, zda může být daná železniční infrastruktura považována za infrastrukturu bez strategického významu. Přitom Komise zohlední délku dotyčných železničních tratí, jejich míru využití a objem dopravy, na něž by vyjmutí mohlo mít vliv. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 62 odst. 2.“;

d) vkládá se nový odstavec, který zní:

„8a. Po dobu deseti let ode dne 24. prosince 2016 mohou členské státy vyjmout z použití kapitol II a IV této směrnice, kromě článků 10, 13 a 56, izolované železniční tratě kratší než 500 km, které mají rozchod koleje odlišný od hlavní vnitrostátní sítě, zajišťují spojení se třetí zemí, v níž se neuplatňují právní předpisy Unie v oblasti železnic, a jsou spravovány jiným provozovatelem infrastruktury než hlavní vnitrostátní sítí. Železniční podniky provozující dopravu výhradně na uvedených tratích mohou být vyjmuty z použití kapitoly II.

Tyto výjimky mohou být obnovovány vždy na období, které nepřesahuje délku pěti let. Členský stát, který zamýšlí výjimku obnovit, vyrozumí nejpozději 12 měsíců před dnem uplynutí doby, na kterou byla výjimka udělena, o svém záměru Komisi. Komise posoudí, zda jsou podmínky pro výjimku podle prvního pododstavce nadále splněny. Není-li tomu tak, přijme Komise prováděcí akty, kterými rozhodne o ukončení výjimky. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 62 odst. 2.“;

e) doplňují se nové odstavce, které znějí:

„12. Pokud již existuje partnerství veřejného a soukromého sektoru uzavřené před 16. červnem 2015 a soukromý účastník tohoto partnerství je zároveň železničním podnikem odpovědným za poskytování služeb osobní železniční dopravy na dané infrastruktuře, může být takový soukromý subjekt členskými státy i nadále vyjmut z použití článků 7, 7a a 7d a členské státy mohou omezit oprávnění k nástupu a výstupu cestujících v případě služeb poskytovaných jinými železničními podniky na téže infrastruktuře, na níž služby osobní dopravy poskytuje tento soukromý účastník partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem.

13. Soukromí provozovatelé infrastruktury, kteří jsou součástí partnerství veřejného a soukromého sektoru uzavřeného před 24. prosincem 2016 a kteří nejsou příjemci veřejných prostředků, jsou vyloučeni z použití článku 7d, pokud půjčky a finanční záruky, které přijímají/poskytují, nejsou přímo ani nepřímo určeny konkrétním železničním podnikům.“

2) Článek 3 se mění takto:

a) bod 2 se nahrazuje tímto:

„2) „provozovatelem infrastruktury“ každý subjekt nebo podnik odpovědný za zajištění provozu, údržby a obnovy železniční infrastruktury na síti, jakož i za účast na jejím rozvoji v souladu s pravidly, která v tomto smyslu určí členský stát v rámci své všeobecné politiky pro rozvoj a financování infrastruktury“;

b) vkládají se nové body, které znějí:

- „2a) „rozvojem železniční infrastruktury“ plánování sítě, finanční a investiční plánování, jakož i výstavba a modernizace infrastruktury;
- 2b) „provozem železniční infrastruktury“ přidělování tras vlaků, řízení provozu a zpoplatnění infrastruktury;
- 2c) „údržbou železniční infrastruktury“ práce, jejichž účelem je zachovávat stav a provozuschopnost stávající infrastruktury;
- 2d) „obnovou železniční infrastruktury“ rozsáhlé práce na stávající infrastrukturu obnášející náhradu jejích částí, aniž je dotčena její celková výkonnost;
- 2e) „modernizací železniční infrastruktury“ rozsáhlé úpravy infrastruktury, které zvýší její celkovou výkonnost;
- 2f) „hlavními funkcemi“ správy infrastruktury rozhodování týkající se přidělování tras vlaků, včetně vymezení a posouzení dostupnosti a přidělení jednotlivých tras, a rozhodování o zpoplatnění infrastruktury, včetně stanovení a výběru poplatků, v souladu s rámcem zpoplatnění a s rámcem pro přidělování kapacity, které členské státy vytvoří podle článků 29 a 39;“;

c) doplňují se nové body, které znějí:

„31) „vertikálně integrovaným podnikem“ podnik, v jehož případě platí ve smyslu nařízení Rady (ES) č. 139/2004 (*) toto:

- a) provozovatel infrastruktury je kontrolován podnikem, jenž současně kontroluje jeden nebo více železničních podniků, které provozují železniční služby na síti tohoto provozovatele infrastruktury,
- b) provozovatel infrastruktury je kontrolován jedním či více železničními podniky, které provozují železniční služby na síti tohoto provozovatele infrastruktury, nebo
- c) provozovatel infrastruktury kontroluje jeden nebo více železničních podniků, které provozují železniční služby na síti tohoto provozovatele infrastruktury.

Rozumí se jím rovněž podnik sestávající z oddělených divizí, mezi něž patří provozovatel infrastruktury a jedna či více divizí, které poskytují dopravní služby a nemají samostatnou právní subjektivitu.

Jsou-li provozovatel infrastruktury a železniční podnik na sobě zcela nezávislí, avšak oba přímo kontroluje členský stát bez jakéhokoli zprostředkujícího subjektu, nejsou pro účely této směrnice považováni za vertikálně integrovaný podnik;

- 32) „partnerstvím veřejného a soukromého sektoru“ závazné ujednání mezi veřejnoprávními subjekty a jedním či více podniky kromě provozovatele hlavní infrastruktury členského státu, v jehož rámci podniky částečně nebo v plné míře budují nebo financují železniční infrastrukturu nebo získají právo vykonávat kteroukoli z funkcí uvedených v bodě 2) po předem určenou dobu. Předmětné ujednání může mít jakoukoli vhodnou právně závaznou podobu stanovenou vnitrostátními předpisy;
- 33) „správní radou“ vedoucí orgán podniku plnící výkonné a administrativní funkce, který je odpovědný za každodenní řízení podniku;
- 34) „dozorčí radou“ nejvyšší orgán podniku plnící funkce dohledu včetně provádění kontrol správní rady a obecných strategických rozhodnutí týkajících se podniku;
- 35) „jednotnou jízdenkou“ jízdenka nebo jízdenky zastupující přepravní smlouvu na přepravu navazujícími železničními dopravními spoji provozovanými jedním nebo více železničními podniky;
- 36) „vysokorychlostní osobní dopravou“ osobní železniční doprava bez zastávek mezi dvěma místy vzájemně vzdálenými více než 200 km, obecně provozovaná průměrnou rychlostí 250 km/h a vyšší na speciálně vybudovaných vysokorychlostních tratích uzpůsobených pro tuto rychlost;

(*) Nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků (Nařízení ES o spojování) (Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1).“

3) V článku 6 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Pro účely tohoto článku členské státy, jež použijí čl. 7a odst. 3, vyžadují, aby byl podnik organizován do oddělených divizí, jež v rámci jediného podniku nemají samostatnou právní subjektivitu.“

4) Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

Nezávislost provozovatele infrastruktury

1. Členské státy zajistí, aby byl provozovatel infrastruktury odpovědný za provoz, údržbu a obnovu sítě a aby byl pověřen rozvojem železniční infrastruktury na této síti, a to v souladu s vnitrostátními právními předpisy.

Členské státy zajistí, aby žádný z jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku rozhodujícím způsobem neovlivňoval rozhodnutí přijatá provozovatelem infrastruktury v souvislosti s hlavními funkcemi.

Členské státy zajistí, aby členové dozorčí a správní rady provozovatele infrastruktury a vedoucí pracovníci jim přímo podřízení postupovali nediskriminačním způsobem a aby jejich nestrannost nebyla ovlivněna žádným střetem zájmů.

2. Členské státy zajistí, aby byl provozovatel infrastruktury organizován jako subjekt, který je právně odlišný od jakéhokoli železničního podniku, a v případě vertikálně integrovaného podniku od všech jiných právních subjektů v rámci takového podniku.

3. Členské státy zajistí, aby tytéž osoby nemohly být současně jmenovány nebo zaměstnány:

- a) jako členové správní rady provozovatele infrastruktury a členové správní rady železničního podniku,
- b) jako osoby pověřené rozhodováním o hlavních funkcích a jako členové správní rady železničního podniku,
- c) existuje-li dozorčí rada, jako členové dozorčí rady provozovatele infrastruktury a členové dozorčí rady železničního podniku,
- d) jako členové dozorčí rady podniku, který je součástí vertikálně integrovaného podniku a který vykonává kontrolu jak nad železničním podnikem, tak nad provozovatelem infrastruktury, a jako členové správní rady tohoto provozovatele infrastruktury.

4. Ve vertikálně integrovaných podnicích nesmějí členové správní rady provozovatele infrastruktury a osoby pověřené rozhodováním o hlavních funkcích obdržet jakékoliv výkonnostní odměny od jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku ani jakékoliv bonusy související prvořadě s finanční výkonností konkrétních železničních podniků. Je jim nicméně možno předkládat pobídky týkající se celkové výkonnosti železničního systému.

5. Pokud v rámci vertikálně integrovaného podniku jsou informační systémy sdíleny různými subjekty, je přístup k citlivým informacím o hlavních funkcích omezen na oprávněné zaměstnance provozovatele infrastruktury. Citlivé informace nejsou předávány jiným subjektům v rámci vertikálně integrovaného podniku.

6. Ustanoveními odstavce 1 tohoto článku nejsou dotčena práva členských států v oblasti rozhodování, pokud jde o rozvoj a financování železniční infrastruktury, ani pravomoci členských států, pokud jde o financování a zpoplatnění infrastruktury a o přidělování kapacity, ve smyslu čl. 4 odst. 2 a článků 8, 29 a 39.“

5) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 7a

Nezávislost hlavních funkcí

1. Členské státy zajistí, aby byl provozovatel infrastruktury ve věcech hlavních funkcí z organizačního hlediska i z hlediska rozhodování nezávislý v rámci omezení stanovených v čl. 4 odst. 2 a v článcích 29 a 39.

2. V zájmu uplatňování odstavce 1 členské státy zajistí především, aby:
 - a) žádný železniční podnik ani žádný jiný právní subjekt neuplatňovaly ve věcech hlavních funkcí na provozovatele infrastruktury rozhodující vliv, aniž je dotčena úloha členských států, pokud jde o stanovení rámce zpoplatnění, rámce pro přidělování kapacity a specifických pravidel zpoplatnění podle článků 29 a 39;
 - b) železniční podnik ani žádný jiný právní subjekt ve vertikálně integrovaném podniku neměly žádný rozhodující vliv na jmenování a propouštění osob pověřených rozhodováním o hlavních funkcích;
 - c) mobilita osob pověřených hlavními funkcemi nevytvářela střet zájmů.
3. Členské státy mohou rozhodnout, že zpoplatnění infrastruktury a přidělování tras provádí správce poplatků nebo přidělovací subjekt, kteří jsou svou právní formou, organizací a rozhodováním nezávislí na jakémkoli železničním podniku. V takovém případě se členské státy mohou rozhodnout nepoužívat ustanovení čl. 7 odst. 2 a čl. 7 odst. 3 písm. c) a d).

Na vedoucí divizi pověřených správou infrastruktury a poskytováním železničních služeb se čl. 7 odst. 3 písm. a) a čl. 7 odst. 4 použijí obdobně.

4. Ustanovení této směrnice odkazující na hlavní funkce provozovatele infrastruktury se vztahují na nezávislého správce poplatků nebo přidělovací subjekt.

Článek 7b

Nestrannost provozovatele infrastruktury, pokud jde o řízení dopravy a plánování údržby

1. Členské státy zajistí, aby byly funkce řízení dopravy a plánování údržby vykonávány transparentně a nediskriminačním způsobem a aby osoby pověřené rozhodováním o těchto funkcích nebyly ovlivněny žádným střetem zájmů.
2. Pokud jde o řízení dopravy, členské státy zajistí, aby železniční podniky měly v případě narušení, které se jich týká, plný a včasný přístup k relevantním informacím. Pokud provozovatel infrastruktury udělí další přístup k řízení dopravy, učiní tak v případě dotčených železničních podniků transparentně a nediskriminačním způsobem.
3. Pokud jde o dlouhodobé plánování rozsáhlé údržby nebo obnovy železniční infrastruktury, provozovatel infrastruktury konzultuje žadatele a v co největší možné míře zohlední vyjádřené obavy.

Plánování údržbových prací provádí provozovatel infrastruktury nediskriminačním způsobem.

Článek 7c

Outsourcing a sdílení funkcí provozovatele infrastruktury

1. Za předpokladu, že nevzniknou žádné střety zájmů a je zaručena důvěrnost informací citlivých z obchodního hlediska, může provozovatel infrastruktury:
 - a) svěřit funkce jinému vnějšímu subjektu, za předpokladu, že tento subjekt není železničním podnikem, neovládá žádný železniční podnik ani není žádným železničním podnikem ovládán. V rámci vertikálně integrovaného podniku nejsou základní funkce svěřeny žádnému jinému vnějšímu subjektu vertikálně integrovaného podniku, pokud tento subjekt výlučně nevykonává hlavní funkce;
 - b) svěřit provedení prací a souvisejících úkolů v oblasti rozvoje, údržby a obnovy železniční infrastruktury vnějším železničním podnikům či společnostem, které nějaký železniční podnik ovládají nebo jsou jím ovládány.

Provozovatel infrastruktury si ponechá pravomoc dohledu nad vykonáváním funkcí popsanych v čl. 3 odst. 2 a nese za ně konečnou odpovědnost. Jakýkoli subjekt vykonávající hlavní funkce splňuje ustanovení článků 7, 7a, 7b a 7d.

2. Odchylně od čl. 7 odst. 1 mohou funkce správy infrastruktury vykonávat různí provozovatelé infrastruktury, a to i účastníci partnerství veřejného a soukromého sektoru, pokud všichni splňují požadavky čl. 7 odst. 2 až 6 a článků 7a, 7b a 7d a přijmou plnou odpovědnost za výkon předmětných funkcí.
3. Nejsou-li provozovateli elektrického napájení přiděleny hlavní funkce, je vyjmut z použití pravidel platných pro provozovatele infrastruktury, pokud je zajištěn soulad s příslušnými ustanoveními týkajícími se rozvoje, a to zejména s článkem 8.
4. Pod dohledem regulačního subjektu nebo jiného nezávislého příslušného orgánu určeného členskými státy může provozovatel infrastruktury uzavírat dohody o spolupráci s jedním či více železničními podniky nediskriminačním způsobem a s cílem poskytovat zákazníkům výhody v podobě snížených nákladů nebo zlepšeného fungování sítě, na niž se dohoda vztahuje.

Tento orgán sleduje provádění takovýchto dohod a v oprávněných případech může doporučit jejich ukončení.

Článek 7d

Finanční transparentnost

1. Při dodržování vnitrostátních postupů platných v každém členském státě může provozovatel infrastruktury používat příjmy z provozování infrastruktury sítě, včetně veřejných prostředků, pouze k financování vlastního podnikání, včetně splácení svých půjček. Provozovatel infrastruktury může tyto příjmy rovněž použít k vyplácení dividend vlastníkům společnosti, mezi něž mohou patřit soukromí akcionáři, ale nepatří mezi ně podniky, které jsou součástí vertikálně integrovaného podniku a které vykonávají kontrolu nad železničním podnikem i nad tímto provozovatelem infrastruktury.
2. Provozovatelé infrastruktury neposkytují půjčky železničním podnikům, ať již přímo či nepřímo.
3. Železniční podniky neposkytují půjčky provozovatelům infrastruktury, ať již přímo či nepřímo.
4. Půjčky mezi právními subjekty vertikálně integrovaného podniku mohou být poskytovány, hrazeny a spláceny pouze s tržními úroky a za tržních podmínek, které odrážejí individuální rizikový profil dotčeného subjektu.
5. Půjčky mezi právními subjekty vertikálně integrovaného podniku poskytnuté před 24. prosincem 2016 pokračují do své splatnosti za předpokladu, že byly dohodnuty s tržními úroky a byly skutečně čerpány a jsou spláceny.
6. Jakékoli služby, které jiné právní subjekty vertikálně integrovaného podniku poskytují provozovateli infrastruktury, jsou poskytovány na základě smluv a placeny buď v tržních cenách, nebo v cenách, které odrážejí výrobní náklady a zahrnují přiměřené ziskové rozpětí.
7. Dluhy provozovatele infrastruktury jsou jasně odděleny od dluhů jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaných podniků. Tyto dluhy jsou spláceny odděleně. To neznamená, že konečná splátka dluhů nemůže být splacena prostřednictvím podniku, který je součástí vertikálně integrovaného podniku a který vykonává kontrolu jak nad železničním podnikem, tak nad provozovatelem infrastruktury, nebo prostřednictvím jiného subjektu v podniku.
8. Účetnictví provozovatele infrastruktury a jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku se vede způsobem, který zajišťuje dodržení tohoto článku a umožňuje v rámci podniku oddělené účetnictví a transparentní finanční toky.
9. V rámci vertikálně integrovaného podniku vede provozovatel infrastruktury podrobné záznamy o všech obchodních a finančních vztazích s jinými právními subjekty v rámci tohoto podniku.

10. V případech, kdy hlavní funkce vykonává nezávislý správce poplatků nebo subjekt přidělující kapacitu v souladu s čl. 7a odst. 3 a členské státy neuplatňují čl. 7 odst. 2, ustanovení tohoto článku platí obdobně. Odkazy na provozovatele infrastruktury, železniční podnik a jiné právní subjekty vertikálně integrovaného podniku v tomto článku jsou chápány jako odkazy na jednotlivé divize daného podniku. Plnění požadavků uvedených v tomto článku je prokázáno v odděleném účetnictví jednotlivých divizí podniku.

Článek 7e

Mechanismy koordinace

Členské státy zajistí, aby byly zavedeny odpovídající mechanismy koordinace s cílem zajistit koordinaci mezi jejich hlavními provozovateli infrastruktury a všemi dotčenými železničními podniky, jakož i žadateli uvedenými v čl. 8 odst. 3. Případně jsou k účasti pozváni zástupci uživatelů služeb nákladní a osobní železniční dopravy a celostátní, místní či regionální orgány. Dotčený regulační subjekt se může zúčastnit jako pozorovatel. Koordinace se týká mimo jiné:

- a) potřeb žadatelů souvisejících s údržbou a rozvojem kapacity infrastruktury;
- b) obsahu výkonnostních cílů zaměřených na uživatele obsažených ve smluvních ujednáních uvedených v článku 30, jakož i pobídek uvedených v čl. 30 odst. 1 a jejich uplatňování;
- c) obsahu a provádění zprávy o síti podle článku 27;
- d) otázek intermodality a interoperability;
- e) jakékoli jiné otázky související s podmínkami přístupu, využíváním infrastruktury a s kvalitou služeb provozovatele infrastruktury.

Provozovatel infrastruktury ve spolupráci se zúčastněnými stranami vypracuje a zveřejní pokyny pro koordinaci. Koordinace se uskutečňuje minimálně jednou ročně a provozovatel infrastruktury na svých internetových stránkách zveřejní přehled činností provedených podle tohoto článku.

Koordinací podle tohoto článku není dotčeno právo žadatelů na odvolání k regulačnímu subjektu a pravomoci regulačního subjektu podle článku 56.

Článek 7f

Evropská síť provozovatelů infrastruktury

1. S cílem usnadnit poskytování účinných a efektivních železničních služeb v rámci Unie členské státy zajistí, aby se jejich hlavní provozovatelé infrastruktury podíleli na síti a v jejím rámci spolupracovali na pravidelných schůzích za účelem:

- a) rozvoje železniční infrastruktury Unie;
- b) podpory včasného a účinného provedení jednotného evropského železničního prostoru;
- c) výměny osvědčených postupů;
- d) sledování a měření výkonnosti;
- e) přispění ke sledování trhu uvedenému v článku 15;
- f) řešení přeshraničních problematických míst a
- g) projednání uplatňování článků 37 a 40.

Pro účely písmene d) síť určí soudržným způsobem společné zásady a postupy pro sledování a měření výkonnosti.

Koordinací podle tohoto odstavce není dotčeno právo žadatelů na odvolání k regulačnímu orgánu a pravomoci regulačního orgánu podle článku 56.

2. Komise je členem této sítě. Podporuje činnost sítě a usnadňuje koordinaci.“

6) Článek 10 se mění takto:

a) vkládá se nový odstavec, který zní:

„1a. Aniž jsou dotčeny mezinárodní povinnosti Unie a členských států, mohou členské státy, které mají hranici se třetí zemí, omezit právo na přístup stanovené v tomto článku pro služby provozované z a do této třetí země na síti s rozchodem koleje odlišným od hlavní železniční sítě v Unii, pokud dojde k narušení soutěže v přeshraniční železniční dopravě mezi členskými státy a touto třetí zemí. K takovým narušením může dojít mimo jiné v důsledku absence nediskriminačního přístupu k železniční infrastruktuře a souvisejícím službám v dotčené třetí zemi.

Pokud některý členský stát zvažuje přijmout v souladu s tímto odstavcem rozhodnutí o omezení práva na přístup, předloží návrh svého rozhodnutí Komisi a konzultuje ostatní členské státy.

Pokud Komise ani členské státy nevysloví do tří měsíců po předložení takového návrhu rozhodnutí námitky, může členský stát rozhodnutí přijmout.

Komise může přijmout prováděcí akty, které stanoví podrobnosti postupu a kritéria, která se mají použít při uplatňování tohoto odstavce. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.“;

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1370/2007, železničním podnikům se za spravedlivých, nediskriminačních a transparentních podmínek udělí právo na přístup k železniční infrastruktuře ve všech členských státech pro účely provozování osobní železniční dopravy. Železniční podniky mají právo umožnit nástup a výstup cestujících v kterékoli stanici. Uvedené právo zahrnuje přístup k infrastruktuře napojující zařízení služeb uvedená v příloze II bodu 2 této směrnice.“;

c) odstavce 3 a 4 se zrušují.

7) Článek 11 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Vztahuje-li se jedna či více smluv o veřejných službách na stejnou nebo alternativní trasu, mohou členské státy omezit právo na přístup stanovené v čl. 10 odst. 2 na osobní dopravu mezi danou výchozí a cílovou stanicí, pokud by výkonem tohoto práva byla ohrožena hospodářská vyváženost dotčené smlouvy nebo smluv o veřejných službách.“;

b) v odstavci 2 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„2. Příslušný regulační subjekt nebo subjekty uvedené v článku 55 provedou objektivní hospodářskou analýzu s cílem stanovit, zda by hospodářská vyváženost smlouvy o veřejných službách byla ohrožena, a své rozhodnutí založí na předem stanovených kritériích. Toto stanovení provedou na žádost kteréhokoli z následujících subjektů, předloženou do jednoho měsíce od obdržení informace o úmyslu provozovat osobní dopravu podle čl. 38 odst. 4:

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

c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Regulační subjekt uvede důvody svého rozhodnutí a podmínky, za nichž může o opětovné posouzení tohoto rozhodnutí ve lhůtě jednoho měsíce od jeho oznámení požádat kterýkoli z těchto subjektů:

- a) příslušný orgán nebo příslušné orgány;
- b) provozovatel infrastruktury;

c) železniční podnik, který plní smlouvu o veřejných službách;

d) železniční podnik žádající o přístup.

Pokud regulační subjekt rozhodne, že by hospodářská vyváženost smlouvy o veřejných službách byla ohrožena zamýšleným provozováním osobní dopravy podle čl. 38 odst. 4, uvede možné změny této dopravy, které by zajistily splnění podmínek k udělení práva na přístup stanoveného v čl. 10 odst. 2.“;

d) v odstavci 4 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Na základě zkušenosti regulačních subjektů, příslušných orgánů a železničních podniků a na základě činnosti sítě uvedené v čl. 57 odst. 1 přijme Komise do 16. prosince 2018 prováděcí akty stanovující podrobnosti postupu a kritéria, která je třeba dodržovat při uplatňování odstavců 1, 2 a 3 tohoto článku, pokud jde o vnitrostátní osobní dopravu. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.“;

e) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. Členské státy mohou rovněž omezit právo na přístup k železniční infrastruktuře za účelem provozování vnitrostátní osobní dopravy mezi danou výchozí a cílovou stanicí v rámci téhož členského státu, pokud:

a) výlučné právo přepravovat cestující mezi těmito stanicemi bylo uděleno na základě smlouvy o veřejných službách uzavřené před 16. červnem 2015, nebo

b) další práva či povolení k provozování komerční osobní dopravy byla v rámci soutěže s jiným provozovatelem mezi těmito stanicemi přidělena do 25. prosince 2018 na základě spravedlivého nabídkového řízení,

a pokud tito provozovatelé nedostávají žádnou finanční náhradu za provozování těchto služeb.

Toto omezení může pokračovat po dobu původního trvání smlouvy nebo povolení nebo do 25. prosince 2026, podle toho, která doba je kratší.“

8) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 11a

Vysokorychlostní osobní doprava

1. S cílem vytvořit trh pro vysokorychlostní osobní dopravu, podporovat optimální využívání dostupné infrastruktury a podněcovat konkurenceschopnou vysokorychlostní osobní dopravu s následným přínosem pro cestující, aniž je dotčen čl. 11 odst. 5, lze výkon práva na přístup stanoveného v článku 10 ve vztahu k vysokorychlostní osobní dopravě podmiňovat pouze požadavky stanovenými regulačním subjektem v souladu s tímto článkem.

2. Pokud regulační subjekt na základě analýzy uvedené v čl. 11 odst. 2, 3 a 4 rozhodne, že zamýšlená vysokorychlostní osobní doprava mezi danou výchozí a cílovou stanicí ohrožuje hospodářskou vyváženost smlouvy o veřejných službách, která se vztahuje na stejnou nebo alternativní trasu, regulační subjekt uvede možné změny této dopravy, které by zajistily splnění podmínek k udělení práva na přístup stanoveného v čl. 10 odst. 2. Tyto změny mohou zahrnovat změnu zamýšlené dopravy.“;

„Článek 13a

Společné informační systémy a systémy prodeje jednotlivých jízdenek

1. Aniž je dotčeno nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 (*) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU (**), členské státy mohou uložit železničním podnikům, které provozují vnitrostátní osobní dopravu, aby se účastnily společného informačního systému a integrovaného systému výdeje jízdenek, jednotlivých jízdenek a rezervací, nebo k zavedení tohoto systému udělí pravomoc příslušným orgánům. V případě zavedení tohoto systému členské státy zajistí, aby nenarušoval trh nebo nediskriminoval železniční podniky a aby byl spravován veřejným nebo soukromým právním subjektem nebo sdružením všech železničních podniků, které provozují osobní dopravu.

2. Komise sleduje vývoj na trhu železniční dopravy ohledně zavádění a používání společných informačních systémů a systémů výdeje jednotných jízdenek a posoudí potřebu opatření na úrovni Unie, a to při zohlednění iniciativ na trhu. Zejména zváží nediskriminační přístup cestujících v železniční přepravě k údajům nezbytným pro plánování cest a pro rezervaci letenek. Do 31. prosince 2022 předloží zprávu Evropskému parlamentu a Radě o dostupnosti těchto společných informačních systémů a systémů prodeje jednotných jízdenek, případně společně s legislativními návrhy.

3. Členské státy uloží železničním podnikům, které provozují osobní dopravu, aby zavedly pohotovostní plány a zajistily jejich řádnou koordinaci s cílem poskytnout pomoc cestujícím ve smyslu článku 18 nařízení (ES) č. 1371/2007 v případě vážného narušení dopravy.

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14).

(**) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy (Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1).“

9) V článku 19 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„e) nebyly odsouzeny za závažný trestný čin, k němuž došlo na základě povinností vyplývajících v souladu s vnitrostátními právními předpisy z případných závazných kolektivních smluv.“

10) V článku 32 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Poplatky za infrastrukturu spojené s používáním železničních koridorů uvedených v nařízení Komise (EU) 2016/919 (*) mohou být odstupňovány tak, aby podněcovaly k vybavení vlaků systémem ETCS, který je slučitelný s verzí přijatou rozhodnutím Komise 2008/386/ES (**) a s následnými verzemi. Toto odstupňování nepovede k žádnému celkovému nárůstu výnosů provozovatele infrastruktury.

Členské státy mohou rozhodnout, že toto odstupňování poplatků za infrastrukturu se nevztahuje na železniční tratě uvedené v nařízení (EU) 2016/919, na nichž mohou jezdit pouze vlaky vybavené systémem ETCS.

Členské státy mohou rozhodnout o rozšíření tohoto odstupňování na železniční tratě neuvedené v nařízení (EU) 2016/919.

(*) Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 158, 15.6.2016, s. 1).

(**) Rozhodnutí Komise 2008/386/ES ze dne 23. dubna 2008, kterým se mění příloha A rozhodnutí 2006/679/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému a příloha A rozhodnutí 2006/860/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Řízení a zabezpečení“ transevropského vysokorychlostního železničního systému (Úř. věst. L 136, 24.5.2008, s. 11).“

11) V článku 38 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Pokud má žadatel v úmyslu požadovat kapacitu infrastruktury s cílem provozovat osobní dopravu v členském státě, v němž je právo přístupu k železniční infrastruktuře omezeno v souladu s článkem 11, informuje provozovatele infrastruktury a dotčené regulační subjekty nejméně 18 měsíců před tím, než vstoupí v platnost jízdní řád sítě, k němuž se žádost o kapacitu vztahuje. Aby mohly dotčené regulační subjekty posoudit potenciální hospodářský dopad na stávající smlouvy o veřejných službách, zajistí regulační subjekty, aby veškeré příslušné orgány, které uzavřely smlouvu o osobní dopravě na trase vymezené ve smlouvě o veřejných službách, veškeré jiné dotčené příslušné orgány, které mají oprávnění omezit přístup podle článku 11, a veškeré železniční podniky plnící smlouvu o veřejných službách na trase uvedené osobní dopravy byly informovány bez zbytečného odkladu a nejpozději do deseti dnů.“

12) V čl. 53 odst. 3 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Regulační subjekt může požádat provozovatele infrastruktury, aby mu takové informace poskytl, pokud to považuje za nutné.“

13) V článku 54 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. V případě narušení provozu vlaků následkem technického selhání nebo nehody učiní provozovatel infrastruktury 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. V případě narušení provozu, které má potenciální dopad na přeshraniční provoz, musí provozovatel infrastruktury sdílet veškeré příslušné informace s ostatními provozovateli infrastruktury, jejichž síť a provoz mohou být tímto narušením negativně ovlivněny. Dotyční provozovatelé infrastruktury spolupracují na obnově běžného stavu přeshraničního provozu.“

14) Článek 56 se mění takto:

a) v odstavci 1 se doplňují nová písmena, která znějí:

„h) řízení dopravy;

i) plánování obnovy a plánovaná nebo neplánovaná údržba;

j) plnění požadavků, včetně požadavků ohledně střetu zájmů stanovených v čl. 2 odst. 13 a v člancích 7, 7a, 7b, 7c a 7d.“;

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Aniž jsou dotčeny pravomoci vnitrostátních orgánů v oblasti hospodářské soutěže pro zajištění hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy, má regulační subjekt pravomoc sledovat situaci v oblasti hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy, včetně zejména trhu pro vysokorychlostní osobní dopravu, a činnosti provozovatelů infrastruktury v souvislosti s odst. 1 písm. a) až j). Regulační subjekt zejména kontroluje plnění odst. 1 písm. a) až j) z vlastní iniciativy a s cílem předcházet diskriminaci žadatelů. 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 žadatelů.“;

c) v odstavci 9 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„9. Regulační subjekt posoudí všechny stížnosti a případně si do jednoho měsíce ode dne přijetí stížnosti vyžádá relevantní informace a zahájí konzultace se všemi zúčastněnými stranami. Rozhoduje o všech stížnostech, přijímá opatření k nápravě situace a informuje zúčastněné strany o svém odůvodněném rozhodnutí ve stanovené rozumné lhůtě, a v každém případě do šesti týdnů ode dne obdržení veškerých relevantních informací. Aniž jsou dotčeny pravomoci vnitrostátních orgánů v oblasti hospodářské soutěže pro zajištění hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy, regulační subjekt v případech, kdy je to vhodné, rozhodne z vlastní iniciativy o vhodných opatřeních k nápravě diskriminace žadatelů, narušení trhu a jakéhokoli jiného nežádoucího vývoje na těchto trzích, zejména ve vztahu k odst. 1 písm. a) až j).“;

d) odstavec 12 se nahrazuje tímto:

„12. Regulační orgán má za účelem kontroly dodržování ustanovení o odděleném účetnictví uvedených v článku 6 a ustanovení o finanční transparentnosti uvedených v článku 7d pravomoc provádět audity či iniciovat externí audity u provozovatelů infrastruktury, provozovatelů zařízení služeb a případně železničních podniků. V případě vertikálně integrovaných podniků se tato pravomoc vztahuje na veškeré právní subjekty. Regulační subjekt je oprávněn žádat jakékoliv relevantní informace. Regulační subjekt má zejména pravomoc vyžadovat od provozovatele infrastruktury, provozovatele zařízení služeb a všech podniků nebo jiných subjektů provozujících nebo integrujících různé typy železniční dopravy nebo zajišťujících správu infrastruktury, jak jsou uvedeny v čl. 6 odst. 1 a 2 a v článku 13, aby předložili všechny nebo některé účetní údaje uvedené v příloze VIII, a to s dostatečnou mírou podrobnosti, jež je pokládána za nezbytnou a přiměřenou.

Aniž jsou dotčeny pravomoci vnitrostátních orgánů odpovědných za záležitosti týkající se státní podpory, může regulační subjekt z těchto účtů rovněž vyvodit závěry týkající se otázek státní podpory, které oznámí těmto orgánům.

Regulační orgán sleduje finanční toky uvedené v čl. 7d odst. 1, půjčky uvedené v čl. 7d odst. 4 a 5 a dluhy uvedené v čl. 7d odst. 7.

Pokud členský stát určil regulační orgán jako nezávislý příslušný orgán uvedený v čl. 7c odst. 4, posuzuje regulační orgán dohody o spolupráci uvedené v daném článku.“

15) Článek 57 se mění takto:

a) vkládá se nový odstavec, který zní:

„3a. Pokud záležitosti týkající se mezinárodní dopravy vyžadují rozhodnutí dvou nebo více regulačních subjektů, dotčené regulační subjekty spolupracují na přípravě svých příslušných rozhodnutí s cílem dosáhnout vyřešení této záležitosti. Za tímto účelem dotčené regulační subjekty plní své funkce v souladu s článkem 56.“

b) odstavec 8 se nahrazuje tímto:

„8. Regulační subjekty vypracují společné zásady a postupy pro rozhodování, k němuž jsou zmocněny podle této směrnice. Tyto společné zásady a postupy zahrnují ujednání pro řešení sporů, které vznikají v rámci odstavce 3a. Na základě zkušeností regulačních subjektů a na základě činnosti sítě uvedené v odstavci 1, a je-li to třeba k zajištění účinné spolupráce regulačních subjektů, může Komise přijmout prováděcí akty, kterými se tyto společné zásady a postupy stanoví. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.“

c) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„10. U rozhodnutí týkajících se infrastruktury dvou států se mohou oba dotčené členské státy kdykoli po 24. prosinci 2016 dohodnout na požadování koordinace mezi dotčenými regulačními orgány s cílem harmonizovat dopad svých rozhodnutí.“

16) V článku 63 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Komise do 31. prosince 2024 zhodnotí dopad této směrnice na odvětví železniční dopravy a předloží Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o jejím provádění.

Zpráva zejména zhodnotí vývoj vysokorychlostních železničních služeb a posoudí existenci diskriminačních postupů, pokud jde o přístup k vysokorychlostním tratím. Komise zváží, zda je třeba předložit legislativní návrh.

Do téhož data Komise posoudí, zda ve vztahu k provozovatelům infrastruktury, kteří jsou součástí vertikálně integrovaného podniku, přetrvávají diskriminační praktiky nebo jiné druhy narušení hospodářské soutěže. Komise případně předloží legislativní návrhy.“

Článek 2

1. Bez ohledu na čl. 3 odst. 2 členské státy do 25. prosince 2018 přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

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

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

Článek 3

1. Tato směrnice vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Ustanovení čl. 1 bodů 6 až 8 a 11 se použijí ode dne 1. ledna 2019, včas na to, aby mohl jízdní řád sítě začít platit dne 14. prosince 2020.

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státy.

Ve Štrasburku dne 14. prosince 2016.

Za Evropský parlament
předseda
M. SCHULZ

Za Radu
předseda
I. KORČOK
