

**CS**

**CS**

**CS**



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 6.2.2008  
KOM(2008) 54 v konečném znění

**SDĚLENÍ KOMISE RADĚ A EVROPSKÉMU PARLAMENTU**

**Víceleté smlouvy za účelem zlepšení kvality železniční infrastruktury**

{SEC(2008)131}

{SEC(2008)132}

{SEC(2008)133}

# SDĚLENÍ KOMISE RADĚ A EVROPSKÉMU PARLAMENTU

## Víceleté smlouvy za účelem zlepšení kvality železniční infrastruktury

### 1. OBECNÉ SOUVISLOSTI

#### 1.1. Financování železniční infrastruktury

Dopravní politika Evropského společenství se zabývá rozvojem a optimalizací dopravní infrastruktury a zajištěním jejího řádného řízení z hlediska kvality, spolehlivosti, flexibility a zaměření na zákazníka. To vyžaduje mobilizaci vhodných zdrojů financování. Šest let po přijetí balíčku o železniční infrastruktuře<sup>1</sup> stále existují obavy týkající se udržitelného financování stávající železniční infrastruktury, kvality infrastrukturních služeb a otázky, jak přimět provozovatele infrastruktury k lepším výkonům. To je jeden z výsledků rozsáhlých konzultací se zúčastněnými stranami, které probíhaly od května 2006 do září 2007<sup>2</sup>.

Toto sdělení stanoví opatření, která by členské státy a provozovatelé infrastruktury měli přijmout, aby zajistili příslušnou úroveň služeb železniční infrastruktury a zároveň finanční rovnováhu. Komise doporučuje, aby tato opatření byla v Evropské unii uplatňována jednotně a úplně, ale bude také zvažovat, zda navrhne závazné právní předpisy s cílem zajistit, aby trh železničních služeb v Evropské unii byl plně ve shodě s povinnostmi členských států rozvíjet železniční infrastrukturu.

#### 1.2. Strategický referenční rámec pro rozvoj železniční infrastruktury

Železniční infrastruktura je klíčovým předpokladem pro zajištění konkurenčního trhu železničních služeb. Rozvoj infrastruktury ovlivňují dva rozhodující účastníci: členské státy, obvykle vlády těchto států, které jsou vlastníky infrastruktury, a provozovatelé železniční infrastruktury. V souladu se svými úlohami stanovenými v právních předpisech týkajících se železniční dopravy musejí přijímat rozhodnutí o rozsahu a povaze rozvoje infrastruktury a souvisejících finančních zdrojích v rámci provázaného přístupu.

Prvním předpokladem je konzistentní strategický rámec dopravní politiky. Stát by měl v rámci své dopravní politiky rozhodovat o dlouhodobých potřebách infrastruktury pro všechny druhy dopravy v souladu s budoucími potřebami uživatelů. Z toho by měly vzejít parametry nutné pro rozhodnutí o nejlepší úrovni kvality infrastruktury a rozsahu železniční sítě. To může zahrnovat zrušení některých tras, u kterých nelze odůvodněně očekávat poptávku, anebo zvýšení kapacity tam, kde se poptávka zvyšuje<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Směrnice 2001/12/ES, 2001/13/ES a 2001/14/ES jsou společně označovány jako „balíček o infrastruktuře“.

<sup>2</sup> Konzultace proběhly ve formě pracovního setkání se zúčastněnými stranami v květnu 2006, dvou konzultací se zúčastněnými stranami, které se uskutečnily v rámci studií zahájených Komisí v letech 2006 a 2007, a jedné veřejné konzultace, která byla uzavřena v září 2007.

<sup>3</sup> Například nizozemská vláda schvaluje roční plán správy infrastruktury na základě vnitrostátního desetiletého plánu mobility, zahrnujícího všechny druhy dopravy.

### 1.3. Úroveň veřejných intervencí

Členské státy EU vykázaly v roce 2006 finanční výdaje na údržbu<sup>4</sup> a novou železniční infrastrukturu ve výši 13,9 miliard EUR, což nezahrnuje prostředky z partnerství veřejného a soukromého sektoru (viz přílohy 1 a 2). Při zohlednění příjmů z poplatků za užívání činí náklady na údržbu železnic přibližně 35 miliard EUR za rok. Příjmy z poplatků za užívání pokrývají pouze přibližně 30 až 50 %, v extrémních případech se jedná o 10 % a 100 %.

Príspevek EU se soustřeďuje hlavně na spolufinancování dopravní infrastruktury v rámci rozpočtu TEN a částečně z fondu soudržnosti a z regionálních fondů. Je určen na výstavbu a obnovu infrastruktury transevropské železniční sítě (TERN) a týká se pouze malé části sítě.

Právní předpisy Společenství považují za běžné účtování poplatků za železniční infrastrukturu účtování podle nákladů vynaložených na provoz železniční dopravy, kdežto plnou náhradu nákladů umožňují pouze ve výjimečných případech a pouze za určitých podmínek<sup>5</sup>. V mnoha případech hrají členské státy rozhodující úlohu při zajišťování finanční stability provozovatelů železniční infrastruktury. Provozovatelé železniční infrastruktury musejí pokrýt větší část nákladů na údržbu ze svých vlastních příjmů nebo ze státních prostředků. To vyvolává otázku vztahu mezi státem a provozovatelem infrastruktury v souvislosti s převodem těchto státních prostředků.

## 2. STAV PROVÁDĚNÍ

### 2.1. Právní rámec v Evropské unii

Právní předpisy EU vyžadují stanovení pobídek ke snížení nákladů na poskytování infrastruktury a z toho vyplývajících poplatků za infrastrukturu. Náklady musí být snižovány s řádným ohledem na bezpečnost a na udržení a zvyšování kvality služeb infrastruktury. Zatímco Společenství stanovilo podrobné požadavky na řízení bezpečnosti a vykazování údajů o nehodách, pro monitorování služeb infrastruktury takové závazky zatím na úrovni Společenství nejsou.

Členské státy si mohou vybrat, zda tuto povinnost splní prostřednictvím regulačních opatření a/nebo smluvních ujednání, známých pod pojmem víceleté smlouvy<sup>6</sup>. Tato ujednání se uzavírají na období nejméně tří let, tj. delší než je tradiční příprava rozpočtů na jeden rok. Podmínky smlouvy a struktura plateb musí být stanoveny předem pro celé období trvání smlouvy.

Provozovatelé infrastruktury v některých evropských zemích získali cenné zkušenosti ve využívání víceletých smluv. Komise má za to, že by bylo užitečné, kdyby se tento přístup používal častěji na základě stávajících osvědčených metod. Z tohoto důvodu vyzvala členské státy, aby v oblasti financování údržby a modernizace pokračovaly v navazování vztahů s provozovatelem infrastruktury na smluvním základě. To je rovněž vhodný rámec pro systém založený na skutečných výsledcích<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> Tento pojem zahrnuje obnovu a modernizaci železniční infrastruktury.

<sup>5</sup> Směrnice 2001/14/ES, články 7 a 8.

<sup>6</sup> Směrnice 2001/14, článek 6, zejména odstavce 2, 3 a 4.

<sup>7</sup> Viz sdělení Komise KOM(2006) 189 v konečném znění ze dne 3. května 2006 o provádění prvního železničního balíčku, závěry, strana 10.

## 2.2. Další právní požadavky

Kromě výše uvedených pravidel, která se týkají přímo víceletých smluv, stanovují směrnice EU v oblasti železniční dopravy další ustanovení, která by mohla pomoci při provádění.

- Členské státy musejí přijmout opatření nezbytná pro rozvoj vnitrostátní železniční infrastruktury<sup>8</sup>. Mohou provozovateli infrastruktury přidělit také prostředky v přiměřeném poměru k úkolům, velikosti a finanční náročnosti, zejména na úhradu nových investic<sup>9</sup>. Provozovatelé infrastruktury by měli vypracovat obchodní plán, aby byla zajištěna finanční rovnováha a aby prostředky byly úměrné cílům<sup>10</sup>.
- Členské státy jsou povinny zajistit, aby výdaje a příjmy provozovatelů infrastruktury byly po přiměřenou dobu v rovnováze. Zde je nutno zahrnout všechny činnosti, i když se přímo nevztahují k údržbě infrastruktury.

Kromě toho se zvláštní ustanovení zabývají oprávněností a transparentností finančních převodů od státu, přičemž se bere v úvahu požadavek na nezávislost vedení podniků na straně provozovatele infrastruktury a hospodářská povaha jeho činnosti:

- Právní předpisy Společenství zakazují převod veřejných finančních prostředků mezi provozovateli infrastruktury a železničními podniky.
- Pro provozování infrastruktury existuje povinnost vést a zveřejňovat samostatné výkazy zisků a ztrát.
- Součástí systému cen za použití infrastruktury u provozovatelů železniční infrastruktury v EU musí být systém založený na skutečných výsledcích.
- Dodržována musejí být rovněž pravidla pro státní podpory<sup>11</sup>.

## 2.3. Současné využívání víceletých smluv

Současný stav využívání víceletých smluv se v různých členských státech značně liší (viz příloha 4). Přibližně polovina z nich je ani nevyužívá, ani jejich využití neplánuje. Některé členské státy neposkytují žádné finanční prostředky na údržbu železniční infrastruktury, některé jednájí o těchto smlouvách poprvé a některé se připravují na jejich prodloužení o nové víceleté období. Zároveň stále více členských států plánuje jejich zavedení poté, co splnily požadavky podle prvního železničního balíčku.

Provozovatelé infrastruktury v Rakousku, Belgii, Bulharsku, Estonsku, Francii, Irsku, Itálii, Lotyšsku, Rumunsku a Spojeném království uzavřeli se svými státy víceleté smlouvy. Některé státy smlouvy obnovují, např. Spojené království, zatímco jiné, např. Německo, připravují

---

<sup>8</sup> Viž článek 7 odstavec 1 směrnice 91/440.

<sup>9</sup> Viž čl. 7 odst.3 směrnice 91/440.

<sup>10</sup> Viž čl. 7 odst. 4 směrnice 91/440.

<sup>11</sup> Komise zvažuje, zda by byly nutné zvláštní pokyny týkající se státní podpory pro odvětví železniční dopravy, které by mimo jiné řešily i otázku převodů do železniční infrastruktury.

smlouvy poprvé. V Rakousku, Bulharsku, Maďarsku, Irsku, Nizozemsku, na Slovensku a ve Spojeném království jsou již platby za poskytování infrastruktury závislé na kritériu kvality<sup>12</sup>.

### 3. VELKÉ ROZDÍLY VE FINANCOVÁNÍ ÚDRŽBY

Konkurenceschopnost odvětví železniční dopravy značně závisí na dostupnosti a kvalitě infrastruktury. Avšak ne vždy je údržbě infrastruktury věnována pozornost a finanční prostředky, které provozovatelé očekávají, aby mohli soutěžit s ostatními druhy dopravy.

Téměř jedna třetina provozovatelů infrastruktury uvádí, že finanční prostředky, které mají k dispozici, nejsou dostatečné na údržbu jejich sítě<sup>13</sup>. V různých členských státech existují obrovské rozdíly ve výdajích na údržbu na km kolejí<sup>14</sup>. V některých případech je rozdíl až třicetinasobný. Provozovatelé infrastruktury v některých členských státech neobdrželi v letech 2003–2006 žádné státní prostředky na infrastrukturu přesto, že provozují významné sítě. Členské státy, které se připojily k EU v roce 2004, vynaložily v uvedeném roce na rozvoj infrastruktury 280 milionů EUR ve srovnání s více než 13 miliardami vynaloženými v EU 15 (viz příloha 1).

**Tento rozpor naznačuje, že u některých sítí dochází k akumulaci neprovedené údržby prací, které provozovatelé infrastruktury nejsou schopni financovat.**

Na níže uvedeném obrázku je pro ilustraci zobrazen vývoj vlastního kapitálu a dluhů větších evropských železničních společností (jak provozovatelů infrastruktury, tak železničních podniků) od roku 1995 do roku 2004. Zatímco vlastní kapitál trvale klesal, dluhy železnic několikanásobně vzrostly. Existují i jiné faktory než údržba infrastruktury, které k této situaci přispívají, jako jsou chybějící kompenzace za závazky veřejné služby, ale výsledek, kterým je finanční nestabilita, je stejný.

V roce 2006 se výdaje na údržbu na kilometr kolejí pohybovaly od pouhých 220 EUR na Slovensku a 16 000 EUR v Polsku až po 160 000 EUR v Německu a 360 000 EUR ve Spojeném království<sup>15</sup>. Tento velký rozpor, převyšující rozdíly v úrovních nákladů, může naznačovat, že v některých případech údržba nemusí být udržitelná, zatímco v jiných případech **provozovatelé infrastruktury v celé Evropě možná nevyužívali potenciály ke snížení nákladů stejným způsobem.**

Odvětví železniční dopravy se podařilo zlepšit bezpečnost, přestože již původní úroveň byla dosti vysoká. Avšak totéž se nedá vždy říci o kvalitě infrastruktury. Pokud příjem není dostatečný pro údržbu velkých, často předimenzovaných sítí, kvalita služeb infrastruktury se zhoršuje. Bez definování a zveřejnění (společných) ukazatelů výkonu není snadné odhalit sníženou kvalitu infrastruktury. Skutečná velikost problému vyjde najevo až na konci dlouhého období v situaci, kdy musí být z bezpečnostních důvodů sníženy rychlostní limity.

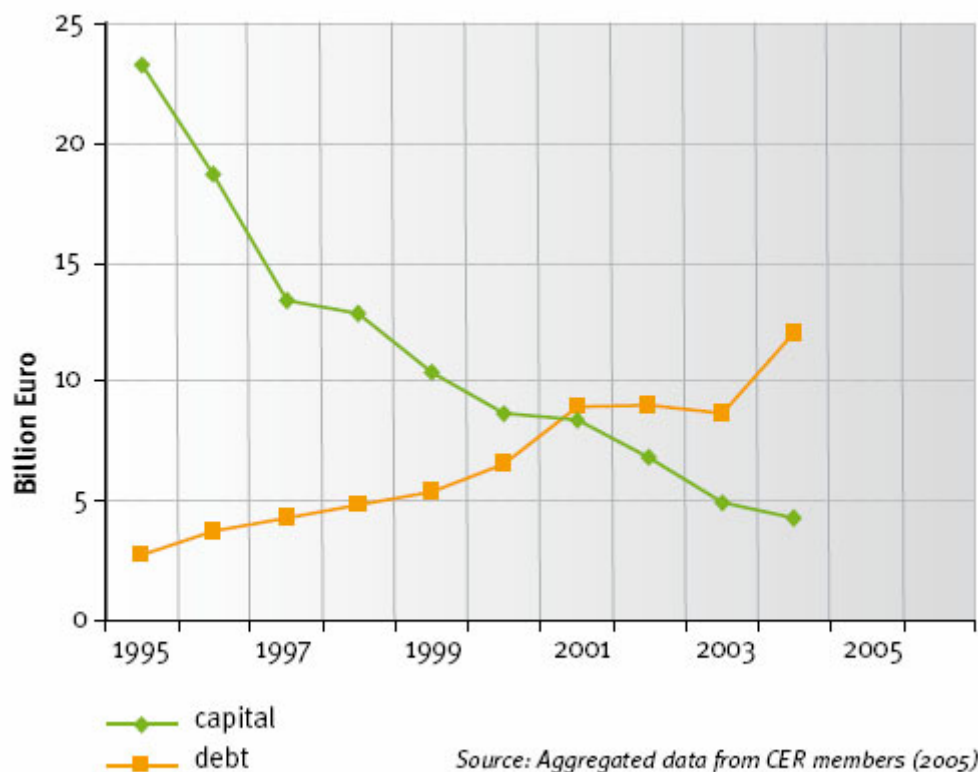
<sup>12</sup> Zdroj: Společenství evropských železnic a provozovatelů infrastruktury, CER, 2006. Švýcarsko obnovuje svou víceletou smlouvu, podle které jsou platby závislé na kvalitě infrastruktury.

<sup>13</sup> Studie nazvaná „Pokyny pro udržitelná partnerství v údržbě železnic“, provedená v roce 2006 skupinou Ecorys, uvádí, že 31 % nemá odpovídající rozpočet. Ti, kteří nemají odpovídající rozpočet, mají průměrné roční deficity, které se pohybují od 10 % do 89 % celkových nákladů.

<sup>14</sup> Viz tabulku v příloze 2.

<sup>15</sup> Viz přílohu 2 pracovního dokumentu útvarů Komise.

Případová studie uvedená v příloze 6 ukazuje, jak v důsledku vadné infrastruktury klesá kvalita dopravních služeb a zákazníci volí místo železnice silniční dopravu. Tím vzniká začarovaný kruh, protože provozovatelé infrastruktury ztrácejí příjem, který již není k dispozici na údržbu. Podobné problémy se objevují tam, kde závazky veřejné služby v železniční osobní dopravě nejsou řádně kompenzovány.



Obrázek: Vlastní kapitál (*capital*) a dluhy (*debt*) železnic v zemích střední a východní Evropy

#### 4. ÚLOHA VÍCELETÝCH SMLUV

Víceleté smlouvy představují dlouhodobé finanční uspořádání pro údržbu infrastruktury. V příloze 3 je uveden přehled hlavních prvků víceleté smlouvy a potenciální výhody, které taková smlouva může přinést, pokud je řádně připravená a projednaná.

##### 4.1. Dlouhodobý finanční rámec pro údržbu

Po mnoho let byla údržba stávající sítě založená hlavně na technických kritériích a pevných intervalech pro obnovu. Je však nezbytné, aby infrastruktura železnice reagovala na budoucí požadavky na dopravu, a tím zvýšila provoz a příjmy z poplatků za užívání. Víceleté smlouvy by měly přinutit obě strany, aby posuzovaly věci z dlouhodobého hlediska a vypracovaly plány údržby na základě obchodních plánů provozovatele infrastruktury, tedy na základě poptávky po budoucích službách. Pracovní setkání zúčastněných stran došlo k závěru, že víceleté smlouvy vedou také k podložené rovnováze mezi zájmy daňových poplatníků a uživatelů, mezi údržbou a kvalitou sítě a mezi krátkodobou údržbou a obnovou.

## 4.2. Doplnění systému poplatků

V situaci, kdy většina provozovatelů infrastruktury není schopna pokrýt veškeré náklady na údržbu z poplatků za užívání, budou převody provedené na základě víceletých smluv doplňovat poplatky za užívání, aby bylo dosaženo nezbytné finanční stability. Víceleté smlouvy musí být proto v souladu s rámcem zpoplatnění, který musí být v souladu se stávajícími pravidly pro stanovení poplatků<sup>16</sup>, aniž by bylo předem vyloučeno právo provozovatele infrastruktury stanovit poplatky<sup>17</sup>.

## 4.3. Umožnění účinné kontroly nákladů

Dlouhodobé plánování údržby a obnovy může snížit náklady na jednotku, protože zařízení na údržbu a personál budou lépe přizpůsobeny druhu a objemu předpokládaných prací, přičemž bude menší potřeba rychle měnit plány. To platí jak pro údržbu prováděnou vlastními silami, tak externími dodavateli.

Roční přidělování rozpočtových prostředků vyžaduje, aby finanční prostředky byly vyčerpány před koncem roku i v případě, že by bylo z hlediska nákladů efektivnější práce odložit, a naopak. Přejít z ročního přidělování finančních prostředků na víceletý systém umožňuje provozovateli infrastruktury využívat finanční prostředky pružněji, což lépe odpovídá podnikatelským potřebám než přísná pravidla pro čerpání veřejných financí.

Níže uvedená tabulka uvádí potenciální úspory nákladů na údržbu vyčíslené provozovateli infrastruktury a ministerstvy dopravy během konzultací v roce 2007. Na základě jejich odpovědí se odhaduje, že absolutní potenciál ke snížení nákladů je 580 milionů EUR, a to jen pro státy, které ještě nepoužívají víceleté smlouvy, z čehož 370 milionů EUR pochází z údržbářských prací, které jsou plánovány efektivněji (viz posouzení dopadů).

<i>Víceleté smlouvy sníží náklady na údržbu z následujících důvodů</i>	<i>Očekávané snížení nákladů</i>	<i>Počet odpovědí</i>
<b>efektivnější využití zdrojů</b>	2–5 %	6
<b>zvýšení efektivity při externím zajišťování údržby</b>	5–10 %	3
<b>propracovanější politiky snižování počtu pracovníků</b>	0,1–3 %	3

Tabulka: Úspory nákladů na údržbu. Zdroj: Provozovatelé železniční infrastruktury v EU, PriceWaterhouseCoopers 2007

Pod tlakem hrozby ztráty finančních prostředků v případě jejich nevyčerpání mají údržbářské činnosti tendenci dosahovat maxima ke konci roku. Logika veřejných rozpočtů je taková, že existuje tendence rozpočty krátit, pokud nebyly v minulých letech zcela vyčerpány. Rozsáhlé údržbářské práce v tomto období mohou také způsobit více zpoždění a narušit provoz. Zrušení

<sup>16</sup> Podle směrnice 2001/14/ES článku 4 musejí členské státy stanovit rámec zpoplatnění s ohledem na nezávislost vedení podniků provozovatelů infrastruktury.

<sup>17</sup> Viz např. případová studie Anglie a Skotsko v příloze 6 pracovního dokumentu útvarů komise.



ročního plánování ve prospěch víceletých programů tak omezuje celkové narušení, protože údržbářské práce mohou být plánovány tak, aby provoz byl narušován co nejméně. Jakmile budou efektivní výkonové režimy zavedeny všude, tato strategie se vyplatí ještě více, protože provozovatel infrastruktury bude muset uživatelům poskytnout kompenzaci za každé narušení, které způsobí.

Tam, kde víceleté smlouvy zahrnují pouze určité části nákladů na životní cyklus, např. buď náklady na obnovu, nebo náklady na údržbu, může to vytvářet pobídky pro překročení nákladů na životní cyklus nebo to může vést provozovatele infrastruktury k tomu, aby prováděli jen údržbu příliš malého rozsahu, protože vědí, že náklady na obnovu budou moci být později uhrazeny státem. Odkládaná údržba může vést k nižší kvalitě infrastruktury.

#### **4.4. Umožnění referenčního srovnávání a regulačního dohledu**

Provozovatelé infrastruktury by neměli požadovat, aby informace, zejména některé údaje o nákladech na údržbu, byly považovány za důvěrné. Ve službách infrastruktury obvykle neexistuje žádná konkurence, protože infrastruktura je přirozeným monopolem. Požadavek na zveřejňování finančních údajů je v souladu s právem veřejnosti být informována o způsobu využití veřejných financí.

Když mohou být výkonnostní cíle stanovovány efektivněji, je potom snadnější měřit relativní pozice provozovatelů infrastruktury. Z toho vyplývá, že nákladová efektivnost může být dohodnuta nejen odkazem na vnitrostátní údaje o nákladech provozovatele infrastruktury, ale také s ohledem na jeho výkon ve vztahu k ostatním provozovatelům infrastruktury. Regulační orgány zároveň vymáhají plnění povinnosti provozovatelů infrastruktury zveřejňovat informace o zhoršujícím se stavu infrastruktury mnohem dříve než budou mít nižší rychlostní limity nepříznivý vliv na výkon železniční dopravy.

#### **4.5. Zlepšení výkonu a kontrola kvality**

Víceleté smlouvy umožňují přechod od specifikací vstupů – tj. kompenzace určitého konkrétního výdaje provozovatele infrastruktury – ke specifikacím výstupu – tj. platbám vázaným na výkon. Ukazatele kvality budou muset splňovat zásady SMART<sup>18</sup>.

V současné době se používají dvě skupiny kritérií kvality: ukazatelé založené na kvalitě vlakových služeb, tj. rychlost a bezpečnost, nebo na poskytování infrastruktury. První skupina kvantifikuje zpoždění v důsledku nižších rychlostních limitů nebo údaje o nehodách vyžadované ze zákona pro statistiku o nehodách v železniční dopravě. Ukazatelé týkající se poskytování infrastruktury mohou být náklady na údržbu na km trati nebo procento tratí, na které se vztahují dočasná omezení rychlosti. Provozovatel infrastruktury shromažďuje a vypočítává většinu těchto údajů již pro svůj systém poplatků za přístup k tratím.

Stále častější poruchy (např. prasklé kolejnice, trhliny v kolejnicích) jsou časnými varovnými příznaky toho, že kvalita infrastruktury klesá. Snížení zbývající životnosti majetku infrastruktury může být známkou neudržitelné údržby, to znamená, že dochází k chátrání sítě. Dostupnost trati je dalším důležitým ukazatelem výkonu, přičemž se rozlišuje mezi

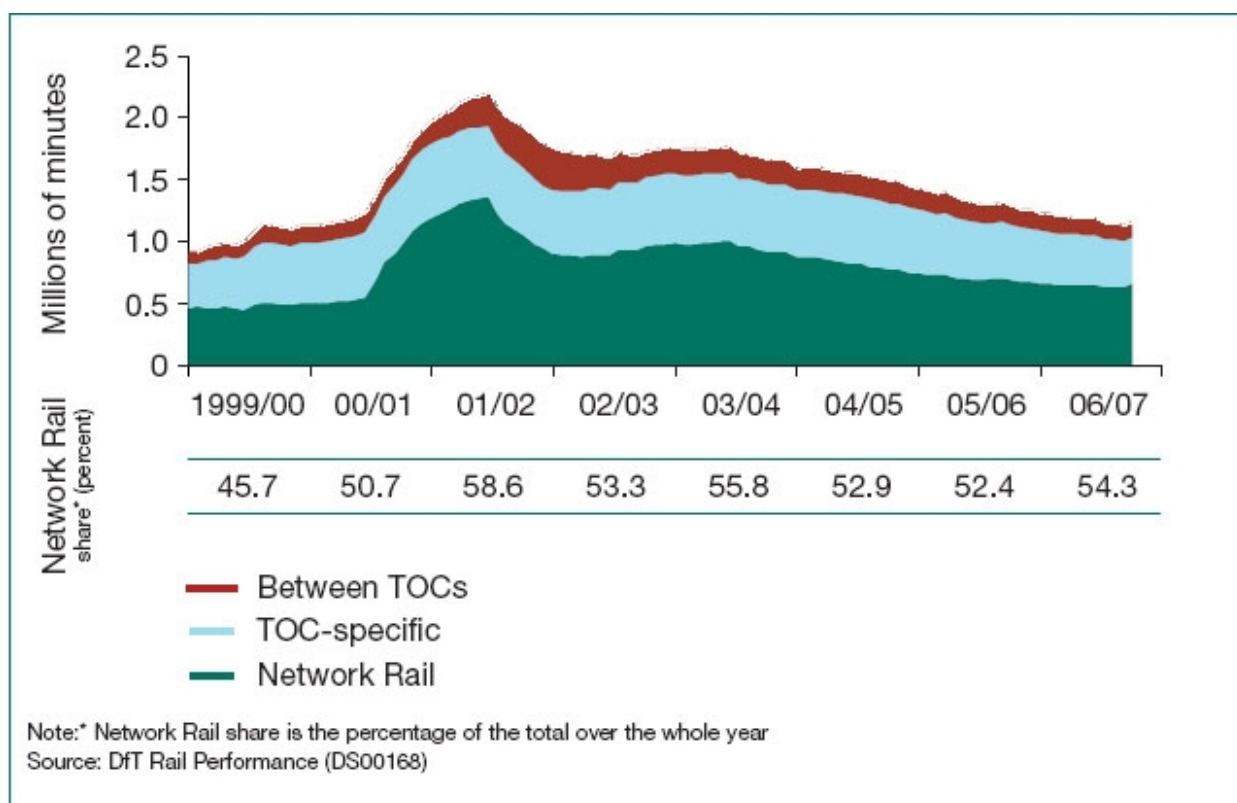
---

<sup>18</sup> SMART znamená konkrétní (*Specific*) ve smyslu vztahu ukazatele k cílům, měřitelný (*Measurable*) z hlediska kvantifikovatelnosti, splnitelný (*Achievable*) za dané situace na trhu a dostupnosti zdrojů, relevantní (*Relevant*) vzhledem k obchodnímu plánu provozovatele infrastruktury a časově ohraničený (*Time-framed*) z hlediska dohodnutého termínu, kdy se kritérium měří a porovnává.

plánovanou a neplánovanou dostupností. Při sčítání dostupnosti sítě by měla být statistika pro různé části sítě vážena podle důležitosti trati.

Základním předpokladem je, že provozovatel infrastruktury monitoruje stav dlouhodobého majetku pomocí registru infrastruktury. Registry jsou již pro transevropskou železniční síť povinné<sup>19</sup>. Jsou navrženy tak, aby provozovatel infrastruktury měl neustále informace o datu uvedení jednotlivých částí majetku do provozu a o jejich předpokládané životnosti. Je to tedy důležitý faktor při posuzování neprovedených údržbářských prací.

Na níže uvedeném obrázku jsou znázorněna zpoždění v minutách způsobená provozovatelem infrastruktury ve Spojeném království, společností NetworkRail, a jejími provozovateli vlaků. Od zavedení víceletých smluv počet zpoždění souvisejících s infrastrukturou trvale klesá (viz spodní křivka).



Obrázek: Rozdělení celkové doby zpoždění podle zavinění

Stát, regulační orgán a uživatelé infrastruktury, zejména železniční podniky a zasilatelé mohou porovnávat výkony různých provozovatelů infrastruktury (referenční srovnávání) a podle toho se dohodnout na cílech. To jim zajistí lepší informace o kvalitě infrastruktury, kterou mohou očekávat, když přistoupí k sestavování svých obchodních plánů. Uživatelé budou také moci posuzovat a monitorovat údržbu v souvislosti s očekávanou poptávkou<sup>20</sup>.

<sup>19</sup> Směrnice 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému, článek 24, vyžaduje, aby byly registry infrastruktury pro konvenční železniční systém zveřejňovány a každoročně aktualizovány. Podrobné charakteristické znaky registru jsou uvedeny v technických specifikacích pro interoperabilitu. Podobné ustanovení obsahuje směrnice 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému.

<sup>20</sup> Vysvětlující informace jsou uvedeny v příloze 5 pracovního dokumentu útvarů Komise.

#### 4.6. Zajištění efektivnosti smluvních ujednání

Aby bylo smluvní ujednání důvěryhodné, musí obsahovat sankce pro řešení neshod. Nejprve musí smlouva stanovit jasné a transparentní postupy, jak určit porušení smluvního závazku, jako je nedostatečné financování nebo nedodržení dohodnutých pravidel financování ze strany státu, čímž je ovlivněna schopnost provozovatele infrastruktury plnit své závazky. Naopak se může stát, že provozovatel infrastruktury nesplnil jedno nebo více dohodnutých výkonových kritérií. Monitorování by měl vést nezávislý orgán, nikoliv stát nebo provozovatel infrastruktury. V praxi se ukázalo, že nezávislý, silný a kompetentní regulační orgán je nejvhodnějším řešením za předpokladu, že není součástí zadavatele a má potřebný kvalifikovaný personál, rozpočet a přístupová práva k údajům.

Sankce mohou být ve formě penále (pokut), sníženého finančního vstupu na základě nižších úrovní výstupu, výměny vedoucích nebo převedení železniční infrastruktury na jiného provozovatele infrastruktury. Avšak před uložením sankcí by se obě strany (a regulační orgán) měly snažit dosáhnout smírného urovnání.

Sankce by měly být progresivní a přiměřené porušení. Na počátku by strany mohly najít konsensus v případech, kdy je to nutné, prostřednictvím monitorovacího orgánu. Pokud provozovatel infrastruktury neplní své smluvní závazky, může sankce uložit stát z titulu své funkce akcionáře, např. výměnu vedoucích pracovníků. Mohou být rovněž uplatněny formou penále nebo změnou podmínek franšízy, přičemž by některé části infrastruktury byly převedeny na jiného provozovatele infrastruktury.

Pokud stát neplní část svého závazku k financování, obvykle s tím souvisí zmírnění požadavků na kvalitu nebo snížení velikosti sítě. I v tomto případě by regulační orgán měl být zapojen do zprostředkování a/nebo opětovného projednání smlouvy. Provozovatel infrastruktury by měl být schopen posoudit účinek různých úrovní financování na kvalitu infrastruktury. Ke zvýšení transparentnosti tohoto procesu by mohl pomoci model vyhodnocující vztah mezi vstupem a výstupem.

### 5. PODPORA OSVĚDČENÝCH METOD POUŽÍVÁNÍ VÍCELETÝCH SMLUV

S ohledem na výše uvedené se potřeba dalších opatření posuzuje na třech úrovních: členské státy, provozovatelé infrastruktury a regulační orgány.

Osvědčené metody vyžadují, aby členské státy **uzavíraly** se svými provozovateli infrastruktury **víceleté** smlouvy včetně stanovených prvků s cílem dosažení výhod uvedených v příloze 3. Pokud však takové smlouvy neexistují, měly by členské státy alespoň zabezpečit, aby **provozovatelé infrastruktury zajistili zdroje, včetně vlastních nebo externích výkonů na období delší než tři roky.**

Členské státy a jejich provozovatelé infrastruktury musí **zajistit, aby víceleté smlouvy byly v souladu** s vnitrostátními strategickými plány dopravy a s obchodním plánem provozovatele infrastruktury. Totéž platí pro franšízy na infrastrukturu a pro všechny rámcové smlouvy mezi železničními podniky a provozovateli infrastruktury.

Stát by měl **konzultovat se zúčastněnými stranami** všechny návrhy na víceleté smlouvy předtím, než povolí novou smlouvu nebo nová jednání o stávajících ustanoveních. Pak jedná o velikosti a kvalitě sítě.

Členské státy by měly vystupňovat své úsilí a snížit náklady a poplatky za poskytování a užívání infrastruktury. Za tímto účelem by členské státy měly dohodnout, monitorovat a vynucovat vyčíslitelné cíle snižování nákladů po dobu alespoň tří let.

Provozovatelé infrastruktury by měli **měřit stav tratí** nejméně jednou za rok na všech svých trasách, přičemž na hlavních trasách by tato měření měla být prováděna častěji.

Na základě těchto měření musí provozovatelé infrastruktury definovat a zveřejňovat ukazatele, které umožní každý rok posuzovat a předvídat kvalitu infrastruktury a výkonu po dobu trvání víceleté smlouvy.

Zásahy státu do provozování infrastruktury ponechané na volném uvážení by měly být omezeny na případy uvedené ve smlouvě, zatímco provozovatel infrastruktury plní dohodnuté cíle s velkou mírou **nezávislosti vedení podniků**. Jinak musí být ujednání nebo smlouva znovu projednána.

V případě, že tratě nejsou náležitě udržovány a kvalita infrastruktury se zhoršuje, měli by to provozovatelé infrastruktury uvést ve **zprávě o síti**, jinak bude infrastruktura vyřazena z provozu. Tyto informace by měly být podávány v dostatečném předstihu, aby pro uživatele mohly fungovat jako systém včasné výstrahy.

**Nezávislý orgán** by měl mít za úkol zajistit monitorování souladu s víceletou smlouvou a v případě sporu působit jako zprostředkovatel mezi stranami víceleté smlouvy. Předpokladem je, že bude mít k dispozici příslušný personál a odborné znalosti k provádění tohoto druhu posouzení.

Víceleté smlouvy mohou být předstupněm pro lepší využívání nabídkového řízení na služby infrastruktury. Jelikož bude obtížné vyhlásit nabídkové řízení na celou vnitrostátní síť najednou, mohlo by nabídkové řízení zahrnovat vyšší počet provozovatelů infrastruktury, zpráv o síti, systému poplatků a přístupových podmínek. Pro minimalizaci možných negativních vlivů je nutno přijmout ochranná opatření, aby byla zajištěna jednoduchá a nediskriminační přístupová pravidla, která zajistí respektování pravidel o hospodářské soutěži.

V této etapě Komise ve svém návrhu na přepracování prvního železničního balíčku, které je plánováno na rok 2008, zvaží zahrnutí řady předchozích doporučení.