Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

►**B**

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2012/34/EU

ze dne 21. listopadu 2012

o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru

(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►**M1**	Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2370 ze dne 14. prosince 2016	L 352	1	23.12.2016
►**M2**	Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075 ze dne 4. září 2017	L 295	69	14.11.2017

Opravena:

►**C1** Oprava, Úř. věst. L 67, 12.3.2015, s. 32 (2012/34/EU)

▼B

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2012/34/EU

ze dne 21. listopadu 2012

o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru

(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Tato směrnice stanoví:

a) pravidla pro správu železniční infrastruktury a poskytování služeb železniční dopravy železničními podniky, které jsou nebo budou usazeny v členském státě, jak je stanoveno v kapitole II;

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

c) zásady a postupy uplatňované při stanovení a vybírání poplatků za využívání železniční infrastruktury a při přidělování kapacity železniční infrastruktury, jak je stanoveno v kapitole IV.

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

Článek 2

Vyloučení z oblasti působnosti

1. Kapitola II se nepoužije na železniční podniky, které provozují pouze městskou, příměstskou nebo regionální dopravu na místních a regionálních nezávislých sítích v případě služeb poskytovaných na železniční infrastruktuře nebo na sítích určených pouze pro provoz městské nebo příměstské železniční dopravy.

Bez ohledu na první pododstavec, pokud je takový železniční podnik přímo nebo nepřímo ovládán podnikem nebo jiným subjektem provádějícím nebo integrujícím služby železniční dopravy jiné, než je městská, příměstská nebo regionální doprava, použijí se články 4 a 5. Článek 6 se na takový železniční podnik použije rovněž tehdy, pokud jde o vztah mezi železničním podnikem a podnikem nebo subjektem, který jej přímo nebo nepřímo ovládá.

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

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

▼B

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

c) podniky provozující pouze regionální nákladní železniční dopravu;

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

▼M1

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

▼B

a) místní a regionální nezávislé sítě pro osobní dopravu s použitím železniční infrastruktury;

b) sítě určené pouze pro provozování městské a příměstské osobní železniční dopravy;

c) regionální sítě používané výhradně pro regionální nákladní dopravu železničním podnikem, na něž se nevztahuje odstavec 1, do té doby, než kapacitu této sítě požaduje jiný žadatel;

d) železniční infrastrukturu v soukromém vlastnictví sloužící výhradně k využití jejím vlastníkem pro vlastní nákladní dopravu.

▼M1

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 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 sítě 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.

▼M1

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 nějž by vyjmutí mohlo mít vliv. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 62 odst. 2.

▼B

5. Členské státy mohou vyjmout z použití čl. 31 odst. 5 vozidla provozovaná nebo určená k provozu ze třetích zemí a do nich, která využívají síť, na níž je rozchod koleje odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě Unie.

6. Členské státy mohou stanovit jiné lhůty a konečné termíny pro časový rozvrh přidělování kapacit, než na které odkazuje čl. 43 odst. 2, příloha VI bod 2 písm. b) a příloha VII body 3, 4 a 5, jestliže mezinárodní trasy vlaků stanovené ve spolupráci s provozovateli infrastruktury třetích zemí na síti, jejíž rozchod koleje je odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě Unie, mají na časový rozvrh přidělování kapacit obecně významný dopad.

7. Pokud jde o mezinárodní nákladní dopravu ze třetích zemí a do nich provozovanou na síti, jejíž rozchod koleje je odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě Unie, členské státy mohou rozhodnout o zveřejnění rámce a pravidel zpoplatnění, jež se použijí konkrétně na tuto dopravu a k nimž se pojí jiné nástroje a lhůty, než které jsou stanoveny podle čl. 29 odst. 1, je-li to třeba pro zajištění spravedlivé hospodářské soutěže.

8. Členské státy mohou vyjmout z použití kapitoly IV železniční infrastrukturu, jejíž rozchod koleje je odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě Unie a která propojuje přeshraniční stanice členského státu s územím třetí země.

▼M1

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 síť. 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.

▼M1

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.

▼B

9. Tato směrnice se nepoužije na podniky, jejichž obchodní činnost je omezena na poskytování pouze služeb kyvadlové dopravy při přepravě silničních vozidel podmořskými tunely nebo na dopravní operace formou kyvadlové dopravy při přepravě silničních vozidel těmito tunely, vyjma čl. 6 odst. 1 a 4 a článků 10 11, 12 a 28.

10. Členské státy mohou vyjmout z použití kapitoly II, vyjma článku 14, a kapitoly IV jakýkoli tranzitní železniční spoj přes Unii.

11. Členské státy mohou vyjmout z použití čl. 32 odst. 4 vlaky, které nejsou vybaveny evropským vlakovým zabezpečovacím systémem (European Train Control System) (dále jen „ETCS“) a které jsou využívány k poskytovaní služeb v rámci regionální osobní železniční dopravy a byly poprvé uvedeny do provozu před rokem 1985.

▼M1

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.

▼B

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

1) „železničním podnikem“ každý veřejný nebo soukromý podnik licencovaný v souladu s touto směrnicí, jehož hlavní činností je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž tento podnik zajišťuje trakci; jsou zde rovněž zahrnuty podniky, které pouze poskytují trakci;

▼M1

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;

▼M1

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 infrastruktuře 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;

▼B

3) „železniční infrastrukturou“ položky uvedené v příloze I;

4) „mezinárodní nákladní dopravou“ doprava, při které vlak překročí nejméně jednu hranici členského státu; vlak může být spojen nebo rozdělen a jeho jednotlivé části mohou mít různá místa původu nebo určení za předpokladu, že všechny vagony překročí nejméně jednu hranici;

5) „mezinárodní osobní dopravou“ osobní doprava, při níž vlak překročí alespoň jednu hranici členského státu a při níž je hlavním účelem této dopravy přepravit cestující mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech; vlak může být spojen nebo rozdělen a jeho jednotlivé části mohou mít různá místa původu nebo určení za předpokladu, že všechny vozy překročí nejméně jednu hranici;

6) „městskou a příměstskou dopravou“ doprava, jejímž hlavním účelem je uspokojit dopravní potřeby městského centra nebo aglomerace, včetně přeshraniční aglomerace, jakož i dopravní potřeby mezi takovým centrem nebo aglomerací a okolními oblastmi;

7) „regionální dopravou“ doprava, jejímž hlavním účelem je uspokojit dopravní potřeby regionu, včetně přeshraničního regionu;

8) „tranzitem“ průjezd územím Unie bez nakládky nebo vykládky nákladu nebo bez nástupu či výstupu cestujících na území Unie;

▼B

9) „alternativní trasou“ jiná trasa mezi toutéž výchozí a cílovou stanicí, přičemž obě trasy jsou pro provoz příslušné nákladní či osobní dopravy železničním podnikem vzájemně nahraditelné;

10) „přijatelnou alternativou“ přístup k jinému zařízení služeb, který je pro železniční podnik ekonomicky přijatelný a umožňuje mu provozovat příslušnou nákladní či osobní dopravu;

11) „zařízením služeb“ zařízení včetně pozemku, budovy a vybavení, které bylo zřízeno, jako celek nebo zčásti, aby umožnilo poskytování jedné nebo více služeb uvedených v příloze II bodech 2 až 4;

12) „provozovatelem zařízení služeb“ jakýkoliv veřejný nebo soukromý subjekt odpovědný za řízení jednoho nebo více zařízení služeb nebo za poskytování jedné nebo více služeb železničním podnikům uvedených v příloze II bodech 2 až 4;

13) „přeshraniční dohodou“ jakákoliv dohoda mezi dvěma nebo více členskými státy nebo mezi členskými státy a třetími zeměmi, která má za cíl usnadnit poskytování přeshraničních služeb železniční dopravy;

14) „licencí“ oprávnění vydané podniku orgánem vydávajícím licence, kterým se uznává jeho způsobilost provozovat železniční dopravu jako železniční podnik; tato způsobilost může být omezena na poskytování určitých druhů služeb;

15) „orgánem vydávajícím licence“ subjekt odpovědný za vydávání licencí v členském státu;

16) „smluvním ujednáním“ dohoda nebo, obdobně, ujednání v rámci správních opatření;

17) „přiměřeným ziskem“ míra návratnosti vlastního kapitálu, která zohledňuje riziko, včetně rizika ohledně výnosů, nebo neexistenci takového rizika, jež provozovateli zařízení služeb vzniká, a je v souladu s průměrnou mírou pro dotyčné odvětví v posledních letech;

18) „přidělováním“ přidělování kapacity železniční infrastruktury provozovatelem infrastruktury;

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

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

21) „plánem na rozšíření kapacity“ opatření nebo řada opatření s časovým rozvrhem jejich provádění, která mají za cíl zmírnění kapacitních omezení, která vedla k prohlášení části infrastruktury za „přetíženou infrastrukturu“;

▼B

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

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

24) „kapacitou infrastruktury“ možnost naplánovat požadované trasy vlaků na úseku infrastruktury pro určité období;

25) „sítí“ celá železniční infrastruktura řízená provozovatelem infrastruktury;

26) „zprávou o síti“ podrobný výklad všeobecných pravidel, lhůt, postupů a kritérií systému zpoplatnění a systému přidělování kapacity, včetně informací potřebných k podání žádosti o přidělení kapacity infrastruktury;

27) „trasou vlaku“ kapacita infrastruktury potřebná k tomu, aby určitý vlak projel mezi dvěma místy za určitou dobu;

28) „jízdním řádem sítě“ údaje určující veškerý plánovaný provoz vlaků a vozového parku, který se uskutečňuje v rámci příslušné železniční infrastruktury v době jeho platnosti;

29) „odstavným nádražím“ koleje speciálně určené k dočasnému odstavení železničních vozidel před následujícím vytížením;

30) „těžkou údržbou“ práce, které se nevykonávají běžně v rámci každodenního provozu a které vyžadují vyřazení vozidla z provozu;

▼M1

31) „vertikálně integrovaným podnikem“ podnik, v jehož případě platí ve smyslu nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ([1]) 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.

([1]) 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).

▼M1

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.

▼B

KAPITOLA II

ROZVOJ ŽELEZNIC V UNII

ODDÍL 1

Nezávislost řízení

Článek 4

Nezávislost železničních podniků a provozovatelů infrastruktury

1. Členské státy zajistí nezávislé postavení železničních podniků přímo či nepřímo vlastněných nebo ovládaných členskými státy, pokud jde o vedení, správu, vnitřní řízení a kontrolu správních, hospodářských a účetních záležitostí, v souladu s nímž mají tyto podniky zejména vlastní majetek, rozpočet a účetnictví oddělené od státu.

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

▼B

Článek 5

Řízení železničních podniků v souladu s obchodními zásadami

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

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

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

3. V rámci všeobecných politických směrů vydaných každým členským státem a s přihlédnutím k vnitrostátním (i víceletým) plánům a smlouvám včetně programů investic a financování mohou železniční podniky zejména:

a) vymezit svou vnitřní organizaci, aniž jsou dotčeny články 7, 29 a 39;

b) kontrolovat poskytování a prodej služeb a stanovit jejich ceny;

c) rozhodovat o personálu, investičním majetku a vlastním zásobování;

d) rozšiřovat svůj podíl na trhu, vyvíjet nové technologie a služby a zavádět inovační techniky řízení;

e) vyvíjet nové činnosti v oblastech souvisejících s železniční dopravou.

Tímto odstavcem není dotčeno nařízení (ES) č. 1370/2007.

4. Bez ohledu na odstavec 3, akcionáři veřejných železničních podniků mohou vyžadovat své vlastní předchozí schválení důležitých rozhodnutí v oblasti obchodního řízení, jak je tomu u akcionářů soukromoprávních akciových společností podle práva obchodních společností členských států. Ustanoveními tohoto článku nejsou dotčeny pravomoci dozorčích orgánů podle práva obchodních společností členských států týkající se jmenování členů představenstva či správní rady.

▼B

ODDÍL 2

Oddělení správy infrastruktury od poskytování dopravních služeb, jakož i oddělení různých typů dopravních služeb

Článek 6

Oddělení účetnictví

1. Členské státy zajistí, aby byly vedeny a zveřejňovány výkazy zisků a ztrát a rozvahy odděleně pro poskytování dopravních služeb železničními podniky na jedné straně a pro správu železniční infrastruktury na straně druhé. Veřejné prostředky vyplácené jedné z těchto dvou oblastí se nesmějí převádět do oblasti druhé.

▼M1

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.

▼B

3. Členské státy zajistí, aby oddělené výkazy zisků a ztrát a rozvaha byly vedeny a zveřejňovány na jedné straně pro činnosti spojené s provozováním železniční přepravy zboží a na straně druhé pro činnosti spojené s provozováním přepravy cestujících. Veřejné prostředky vyplacené za činnosti související se zajišťováním dopravy v rámci veřejné služby se vykazují v souladu s článkem 7 nařízení (ES) č. 1370/2007 odděleně na příslušných účtech a nesmí se převádět na činnosti spojené s poskytováním jiných dopravních služeb nebo s jakoukoli jinou činností.

4. Účetnictví jednotlivých oblastí činnosti podle odstavců 1 a 3 musí být vedeno způsobem, který umožňuje kontrolu dodržování zákazu převodu veřejných finančních prostředků z jedné oblasti do druhé a sledování použití příjmů z poplatků za infrastrukturu a zisků z ostatních obchodních činností.

▼M1

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.

▼M1

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.

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;

▼M1

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 přidělující 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 divizí 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 přidělující 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:

▼M1

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 podniků či společnostem, které nějaký železniční podnik ovládají nebo jsou jím ovládány.

Provozovatel infrastruktury si ponechá pravomoc dohledu nad vykonáváním funkcí popsaných 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.

▼M1

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;

▼M1

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.

▼B

ODDÍL 3

Lepšení finanční situace

Článek 8

Financování provozovatele infrastruktury

1. Členské státy rozvíjejí vnitrostátní železniční infrastrukturu, přičemž, pokud je to nutné, berou v úvahu obecné požadavky Unie, včetně potřeby spolupracovat se sousedními třetími zeměmi. Za tímto účelem zveřejní do 16. prosince 2014, po konzultaci se zainteresovanými stranami, orientační strategii rozvoje železniční infrastruktury s cílem uspokojit budoucí potřeby v oblasti mobility, pokud jde o údržbu, obnovu a rozvoj infrastruktury; strategie bude založena na udržitelném financování železničního systému. Uvedená strategie zahrne období nejméně pěti let a může být prodloužena.

2. Členské státy mohou provozovateli infrastruktury za podmínek stanovených v článcích 93, 107 a 108 Smlouvy o fungování EU poskytnout také prostředky přiměřené jeho funkcím, jak je uvedeno v čl. 3 bodu 2, velikosti infrastruktury a finanční náročnosti, zejména na úhradu nových investic. Členské státy mohou rozhodnout o pokrytí nákladů na uvedené investice jinými prostředky, než je přímé státní financování. V každém případě musí členské státy dodržet požadavky uvedené v odstavci 4 tohoto článku.

3. V rámci všeobecné politiky stanovené členským státem a s ohledem na strategii uvedenou v odstavci 1 a na financování poskytnuté členskými státy a uvedené v odstavci 2 přijme provozovatel infrastruktury obchodní plán včetně programů týkajících se investic a financování. Plán musí být vypracován tak, aby zaručoval optimální a hospodárné využití, poskytování a rozvoj železniční infrastruktury při zajištění finanční rovnováhy, a má stanovit prostředky pro dosažení těchto cílů. Provozovatel infrastruktury zajistí, aby měli známí žadatelé a potenciální žadatelé, pokud o to požádají, přístup k příslušným informacím a aby měli možnost vyjádřit svůj názor na obsah obchodního plánu, pokud jde o podmínky pro přístup a použití a povahu, poskytování a rozvoj infrastruktury, a to před schválením tohoto plánu ze strany provozovatele infrastruktury.

4. Členské státy zajistí, aby za běžných obchodních podmínek a za přiměřené období, které nepřekročí pět let, vykazovaly zisky a ztráty provozovatele infrastruktury přinejmenším rovnováhu mezi příjmy z poplatků za infrastrukturu, zisky z ostatních obchodních činností, nevratnými příjmy ze soukromých zdrojů a státními dotacemi na jedné straně, včetně případných záloh od státu, a náklady na infrastrukturu na straně druhé.

Aniž je dotčen možný dlouhodobý cíl spočívající v tom, že náklady na infrastrukturu budou u všech druhů dopravy pokryty jejich uživateli na základě spravedlivé a nediskriminační hospodářské soutěže mezi různými druhy dopravy, pokud je železniční doprava schopna konkurovat ostatním druhům dopravy, může členský stát v rámci zásad zpoplatnění podle článků 31 a 32 požadovat po provozovateli infrastruktury, aby své příjmy a výdaje vyrovnal bez státního financování.

▼B

Článek 9

Transparentní odpuštění dluhu

1. Aniž jsou dotčena pravidla Unie v oblasti státní podpory, a v souladu s články 93, 107 a 108 Smlouvy o fungování EU, vytvoří členské státy vhodné mechanismy na pomoc snížení zadlužení veřejných železničních podniků na úroveň umožňující řídit podnik na dobrém finančním základě a zlepšující finanční situaci podniku.

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

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

3. Odstavce 1 a 2 se použijí pouze na dluhy či dlužné úroky z takových dluhů, které veřejným železničním podnikům vznikly ke dni otevření trhu pro všechny služby železniční dopravy nebo jejich část v daném členském státě a v každém případě do dne 15. března 2001 nebo k datu přistoupení k Unii u členských států, které k Unii přistoupily po uvedeném dni.

ODDÍL 4

Přístup k železniční infrastruktuře a službám

Článek 10

Podmínky přístupu k železniční infrastruktuře

1. Železničním podnikům se udělí za spravedlivých, nediskriminačních a transparentních podmínek právo na přístup k železniční infrastruktuře ve všech členských státech pro účely provozování všech druhů služeb nákladní železniční dopravy. Uvedené právo zahrnuje přístup k infrastruktuře napojující námořní a vnitrozemské přístavy a k jiným zařízením služeb uvedeným v příloze II bodu 2, a k infrastruktuře, která slouží nebo může sloužit více než jednomu koncovému uživateli.

▼M1

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.

▼M1

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.

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.

_____

▼B

Článek 11

Omezení práva na přístup a oprávnění k nástupu a výstupu cestujících

▼M1

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.

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.

▼B

Příslušné orgány a železniční podniky poskytující veřejné služby poskytnou příslušnému regulačnímu subjektu nebo subjektům informace, které jsou na základě rozumného uvážení potřebné k dosažení rozhodnutí. Regulační subjekt posoudí informace poskytnuté těmito osobami a případně požádá o další důležité informace od všech zúčastněných osob a zahájí s nimi konzultace, a to do jednoho měsíce od obdržení žádosti. Regulační subjekt případně provede konzultaci se všemi zúčastněnými osobami a vyrozumí zúčastněné osoby o svém rozhodnutí s uvedením důvodů v předem stanovené přiměřené lhůtě, nejpozději však šest týdnů po obdržení všech důležitých informací.

▼M1

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.

▼B

4. 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 2016 opatření stanovující podrobnosti postupu a kritéria, která je třeba dodržovat při uplatňování odstavců 1, 2 a 3 tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

▼M1

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.

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

▼M1

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.

▼B

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

▼M1

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.

▼B

Článek 12

Zpoplatnění železničních podniků zajišťujících osobní dopravu

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

V tomto případě železniční podniky provozující vnitrostátní nebo mezinárodní osobní železniční dopravu podléhají stejnému zpoplatnění provozu na trasách v působnosti tohoto orgánu.

2. Uvedené poplatky by měly tomuto orgánu nahradit náklady na závazky veřejné služby v souvislosti se smlouvami na veřejné služby uzavřenými v souladu s právem Unie. Výnosy z těchto poplatků vyplácené jako náhrady nepřesáhnou částku potřebnou k pokrytí veškerých

▼B

nákladů vzniklých při plnění příslušných závazků veřejné služby nebo jejich části, přičemž se berou v úvahu příslušné příjmy a přiměřený zisk z plnění těchto závazků.

3. Poplatek se stanoví v souladu s právem Unie a zohledňuje zejména zásady spravedlnosti, transparentnosti, zákazu diskriminace a proporcionality, zejména mezi průměrnými cenami služeb pro zákazníky a výší poplatku. Celková výše poplatků uložených podle tohoto odstavce nesmí ohrozit hospodářskou životaschopnost osobní železniční dopravy, na kterou jsou uvaleny.

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

5. Na základě zkušeností regulačních subjektů, příslušných orgánů a železničních podniků a na základě činnosti sítě uvedené v čl. 57 odst. 1 přijme Komise opatření stanovující podrobnosti postupu a kritéria, která je třeba dodržovat při uplatňování tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

Článek 13

Podmínky přístupu ke službám

1. Provozovatelé infrastruktury poskytnou všem železničním podnikům nediskriminačním způsobem minimální přístupový balík stanovený v příloze II bodu 1.

2. Provozovatelé zařízení služeb poskytnou nediskriminačním způsobem všem železničním podnikům přístup k zařízením uvedeným v příloze II bodu 2, včetně přístupu po železnici, a ke službám poskytovaným v těchto zařízeních.

3. S cílem zaručit plnou transparentnost a nediskriminaci ve věci přístupu k zařízením služeb uvedeným v příloze II bodu 2 písm. a), b), c), d), g) a i) a poskytování služeb v těchto zařízeních v případech, kdy je provozovatel takového zařízení služeb přímo nebo nepřímo ovládán subjektem nebo podnikem, který je rovněž aktivní a má dominantní postavení na vnitrostátních trzích služeb železniční dopravy, pro něž je zařízení využíváno, musí být provozovatelé těchto zařízení služeb organizováni tak, aby byli na tomto subjektu či podniku nezávislí, pokud jde o organizační aspekty a otázku rozhodování. Tato nezávislost nepředpokládá požadavek založit samostatný právní subjekt pro zařízení služeb a je možno ji zajistit zřízením vzájemně oddělených divizí v rámci jediného právního subjektu.

Pro všechna zařízení služeb uvedená v příloze II bodu 2 mají provozovatel a dotyčný subjekt nebo podnik oddělené účetnictví, včetně oddělené rozvahy a výkazu zisků a ztrát.

▼B

Zajišťuje-li provoz zařízení služeb provozovatel infrastruktury nebo pokud je provozovatel zařízení služeb přímo nebo nepřímo ovládán provozovatelem infrastruktury, splnění požadavků stanovených v tomto odstavci je považováno za prokázané splněním požadavků stanovených v článku 7.

4. Žádosti železničních podniků o přístup k zařízení služeb a poskytování služeb uvedenému v bodu 2 přílohy II se vyřizují v rozumné lhůtě stanovené regulačním subjektem uvedeným v článku 55. Tyto žádosti lze odmítnout, pouze pokud existují přijatelné alternativy umožňující těmto podnikům provozovat příslušnou nákladní či osobní dopravu na týchž trasách za ekonomicky přijatelných podmínek. To nezavazuje provozovatele zařízení služeb, aby činil investice do zdrojů nebo zařízení s cílem vyhovět všem žádostem železničních podniků.

Pokud se žádosti železničních podniků týkají přístupu k zařízení služeb spravovanému provozovatelem zařízení služeb uvedeným odstavci 3 a poskytování služeb v tomto zařízení, zdůvodní provozovatel zařízení služeb jakékoli rozhodnutí o odmítnutí písemně a poukáže na přijatelné alternativy v jiných zařízeních.

5. Pokud provozovatel zařízení služeb uvedeného v příloze II bodu 2 zjistí střet mezi různými žádostmi, pokusí se je vyřešit tak, aby zajistil co možná nejlepší uspokojení všech požadavků. Pokud není dostupná žádná přijatelná alternativa a není možné vyhovět všem žádostem o kapacitu příslušného zařízení na základě prokázaných potřeb, může žadatel podat stížnost regulačnímu subjektu uvedenému v článku 55, který případ posoudí a případně přijme opatření, aby zajistil vyčlenění přiměřené části kapacity pro uvedeného žadatele.

6. Pokud nebylo zařízení služeb uvedené v příloze II bodu 2 využíváno po dobu nejméně dvou po sobě jdoucích let a provozovateli uvedeného zařízení služeb železniční podniky na základě prokázaných potřeb sdělily, že mají zájem o přístup k tomuto zařízení, učiní vlastník tohoto zařízení veřejnou nabídku na jeho provozování formou nájmu nebo pronájmu jako železničního zařízení služeb, v celém rozsahu nebo částečně, ledaže provozovatel uvedeného zařízení služeb prokáže, že probíhající proces přeměny brání jeho využití kterýmkoliv železničním podnikem.

7. Pokud provozovatel zařízení služeb poskytuje některé ze služeb uvedených v příloze II bodu 3 jako doplňkové služby, poskytne je nediskriminačním způsobem každému železničnímu podniku na požádání.

8. Železniční podniky mohou od provozovatele infrastruktury nebo od jiných provozovatelů zařízení služeb požadovat další služby uvedené v příloze II bodu 4 jako pomocné služby. Provozovatel zařízení služeb není povinen tyto služby poskytovat. Rozhodne-li provozovatel zařízení služeb o tom, že nabídne jakoukoli z těchto služeb dalším subjektům, poskytne je na požádání železničním podnikům nediskriminačním způsobem.

9. Na základě zkušenosti regulačních orgánů a provozovatelů zařízení služeb a na základě činnosti sítě uvedené v čl. 57 odst. 1 může Komise přijmout opatření stanovující podrobnosti postupu a kritéria, která je třeba dodržovat za účelem přístupu ke službám, které mají

▼B

být poskytovány v zařízeních služeb uvedených v příloze II bodech 2 až 4. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

▼M1

Článek 13a

Společné informační systémy a systémy prodeje jednotných jízdenek

1. Aniž je dotčeno nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ([1]) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ([2]), členské státy mohou uložit železničním podnikům, které provozují vnitrostátní osobní dopravu, aby se účastnily společného informačního systému a integrovaného systému výdeje jízdenek, jednotných 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.

▼B

ODDÍL 5

Přeshraniční dohody

Článek 14

Obecné zásady přeshraničních dohod

1. Členské státy zajistí, aby ustanovení přeshraničních dohod nezakládala diskriminaci mezi železničními podniky ani neomezovala svobodu železničních podniků poskytovat přeshraniční služby.

([1]) 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).

([2]) 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).

▼B

2. Členské státy informují Komisi o veškerých přeshraničních dohodách do 16. června 2013 v případě dohod uzavřených před tímto dnem a před jejich uzavřením v případě nových nebo revidovaných dohod mezi členskými státy. Komise rozhodne, zda jsou takové dohody v souladu s právem Unie, do devíti měsíců od oznámení v případě dohod uzavřených před 15. prosincem 2012 a do čtyř měsíců od oznámení v případě nových nebo revidovaných dohod mezi členskými státy. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 62 odst. 2.

3. Aniž je dotčeno rozdělení pravomocí mezi Unií a členskými státy v souladu s právem Unie, oznámí členské státy Komisi svůj záměr zahájit jednání o dohodách a uzavřít nové nebo revidované přeshraniční dohody mezi členskými státy a třetími zeměmi.

4. Dojde-li Komise do dvou měsíců poté, co obdrží oznámení o záměru členského státu zahájit jednání uvedená v odstavci 2, k závěru, že jednání mohou narušit cíle probíhajících jednání Unie s dotyčnými třetími zeměmi nebo vést k dohodě, která je neslučitelná s právem Unie, informuje o tom daný členský stát.

Členské státy Komisi pravidelně informují o všech těchto jednáních a případně Komisi vyzvou k účasti jako pozorovatele.

5. Členské státy jsou oprávněny prozatímně uplatňovat nebo uzavřít nové nebo revidované přeshraniční dohody se třetími zeměmi, jsou-li slučitelné s právem Unie a nepoškozují-li cíl a účel dopravní politiky Unie. Komise přijme příslušná rozhodnutí o oprávnění. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 62 odst. 2.

ODDÍL 6

Kontrolní úkoly komise

Článek 15

Rozsah sledování trhu

1. Komise vypracuje nezbytná opatření pro sledování technických a hospodářských podmínek a rozvoje trhu v oblasti železniční dopravy Unie.

2. V této souvislosti Komise zapojí do své činnosti zástupce členských států, včetně zástupců regulačních subjektů uvedených v článku 55, a zástupce příslušných odvětví, včetně – je-li to vhodné – sociálních partnerů odvětví železniční dopravy, uživatelů a zástupců místních a regionálních orgánů, aby byli lépe schopni sledovat rozvoj železničního odvětví a vývoj trhu, posuzovat účinek přijatých opatření a analyzovat dopad opatření plánovaných Komisí. Komise rovněž případně

▼B

zapojí Evropskou agenturu pro železnice, v souladu s jejími funkcemi stanovenými v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře) ([1]).

3. Komise sleduje využívání sítí a vývoj rámcových podmínek v odvětví železniční dopravy, zejména zpoplatnění infrastruktury, přidělování kapacity, investice do železniční infrastruktury, vývoj z hlediska ceny a kvality služeb železniční dopravy, služby železniční dopravy, na něž se vztahují smlouvy na veřejné služby, vydávání licencí, míru otevřenosti trhu, stupeň harmonizace dosažené mezi členskými státy a vývoj zaměstnanosti a souvisejících sociálních podmínek v železničním odvětví. Těmito monitorovacími činnostmi nejsou dotčeny podobné činnosti v členských státech ani úloha sociálních partnerů.

4. Komise podává jednou za dva roky zprávu Evropskému parlamentu a Radě o:

a) vývoji vnitřního trhu služeb železniční dopravy a služeb, jež mají být poskytovány železničním podnikům na základě přílohy II;

b) rámcových podmínkách uvedených v odstavci 3, včetně podmínek pro veřejné služby v přepravě cestujících po železnici;

c) stavu železniční sítě Unie;

d) využívání práv přístupu;

e) překážkách vyšší účinnosti služeb železniční dopravy;

f) omezeních železniční infrastruktury;

g) potřebě vytvoření právních předpisů.

5. Pro účely sledování trhu ze strany Komise poskytují členské státy Komisi na ročním základě informace o využívání sítí a vývoji rámcových podmínek v odvětví železniční dopravy, přičemž respektují úlohu sociálních partnerů.

6. Komise může přijmout opatření k zajištění soudržnosti u povinností členských států podávat zprávy. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

([1]) Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.

▼B

KAPITOLA III

VYDÁVÁNÍ LICENCÍ ŽELEZNIČNÍM PODNIKŮM

ODDÍL 1

Orgán vydávající licence

Článek 16

Orgán vydávající licence

Každý členský stát určí orgán vydávající licence, který bude příslušný pro vydávání licencí a výkon povinností stanovených touto kapitolou.

Orgán vydávající licence sám neprovozuje železniční dopravu a je nezávislý na společnostech nebo subjektech, které železniční dopravu provozují.

ODDÍL 2

Podmínky získání licence

Článek 17

Obecné požadavky

1. Podnik má právo požádat o licenci v členském státě, ve kterém je usazen.

2. Členský stát licenci nevydá ani neprodlouží, nejsou-li splněny požadavky této kapitoly.

3. Podnik, který splňuje požadavky stanovené v této kapitole, má nárok na získání licence.

4. Žádný podnik nesmí poskytovat služby železniční dopravy v oblasti působnosti této kapitoly, pokud mu nebyla vydána odpovídající licence pro poskytování těchto služeb.

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

5. Komise přijme opatření, která stanoví podrobnosti pro použití společné šablony pro licence a případně pro zajištění spravedlivé a účinné hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy, jakož i podrobnosti o postupu, který je třeba dodržet při uplatňování tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

Článek 18

Podmínky pro získání licence

Před zahájením činnosti musí podnik žádající o licenci být s to prokázat příslušnému orgánu členského státu vydávajícímu licence, že je kdykoli

▼B

schopen splnit požadavky týkající se dobré pověsti, finanční i odborné způsobilosti a krytí občanskoprávní odpovědnosti uvedené v článcích 19 až 22.

Pro uvedené účely poskytne každý podnik žádající o licenci veškeré potřebné informace.

Článek 19

Požadavky týkající se dobré pověsti

Členské státy stanoví podmínky, za kterých je splněn požadavek dobré pověsti, jež zaručují, že podnik žádající o licenci nebo osoby v jeho řídicích funkcích:

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

b) neprodělaly úpadek;

c) nebyly odsouzeny za závažné protiprávní jednání podle zvláštních právních předpisů vztahujících se na oblast dopravy;

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

▼M1

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.

▼B

Článek 20

Požadavky týkající se finanční způsobilosti

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

2. Orgán vydávající licence ověří finanční způsobilost zejména prostřednictvím roční účetní závěrky železničního podniku, nebo v případě, že podniky žádající o licenci nemohou předložit roční účetní závěrku, prostřednictvím rozvahy. Každý podnik žádající o licenci poskytne alespoň informace uvedené v příloze III.

▼B

3. Orgán vydávající licence nepovažuje podnik žádající o licenci za finančně způsobilý, dluží-li v důsledku této činnosti podniku ve značné míře nebo opakovaně nedoplatky daní nebo příspěvků na sociální zabezpečení.

4. Orgán vydávající licence může požadovat předložení auditorské zprávy a příslušných dokumentů ze strany banky, spořitelen, účetních nebo auditorů. Uvedené dokumenty zahrnují informace uvedené v příloze III.

5. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 60, pokud jde o některé změny přílohy III. Příloha III tak může být změněna s cílem specifikovat informace, které mají poskytnout nebo doplnit podniky žádající o licenci s ohledem na zkušenosti získané orgány vydávajícími licence nebo na základě vývoje na trhu železniční dopravy.

Článek 21

Požadavky týkající se odborné způsobilosti

Požadavky týkající se odborné způsobilosti jsou splněny, pokud podnik žádající o licenci prokáže, že má nebo bude mít organizaci řízení a znalosti nebo zkušenosti nezbytné pro vykonávání bezpečného a spolehlivého řízení provozu a dohledu nad druhem činnosti uvedeným v licenci.

Článek 22

Požadavky týkající se pokrytí občanskoprávní odpovědnosti

Aniž jsou dotčena pravidla Unie v oblasti státní podpory a v souladu s články 93, 107 a 108 Smlouvy o fungování EU je železniční podnik přiměřeně pojištěn nebo disponuje vhodnými zárukami za tržních podmínek k pokrytí vlastní odpovědnosti v případě nehody, zejména ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, nákladu, poštovním zásilkám a třetím osobám v souladu s vnitrostátním a mezinárodním právem. Bez ohledu na tuto povinnost mohou být zohledněna specifika a rizikový profil různých typů služeb, zejména pokud jde o železniční operace uskutečňované pro kulturní účely či účely spojené s kulturním dědictvím.

ODDÍL 3

Platnost licence

Článek 23

Územní a časová platnost

1. Licence platí na celém území Unie.

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

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

▼B

Článek 24

Dočasná licence, schválení a pozastavení nebo odebrání

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

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

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

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

4. Pokud železniční podnik přeruší svou činnost na šest měsíců nebo pokud nezahájí činnost do šesti měsíců od vydání licence, může orgán vydávající licence rozhodnout, že licence musí být opětovně předložena ke schválení, nebo že je pozastavena.

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

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

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

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

8. Pokud orgán vydávající licence vydá, pozastaví, odebere nebo změní licenci, ihned o tom uvědomí Evropskou agenturu pro železnice. Evropská agentura pro železnice neprodleně uvědomí orgány vydávající licence z ostatních členských států.

▼B

Článek 25

Postup pro vydávání licencí

1. Příslušný členský stát zveřejní postup pro vydávání licencí a uvědomí o tom Komisi.

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

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

KAPITOLA IV

ZPOPLATNĚNÍ POUŽITÍ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY A PŘIDĚLOVÁNÍ KAPACITY ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY

ODDÍL 1

Obecné zásady

Článek 26

Účelné využití kapacity infrastruktury

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

Článek 27

Zpráva o síti

1. Provozovatel infrastruktury po projednání se zúčastněnými stranami vypracuje a zveřejní zprávu o síti, kterou je možno obdržet za poplatek nepřesahující náklady na její vydání. Zpráva o síti se zveřejní nejméně ve dvou úředních jazycích Unie. Obsah zprávy o síti je bezplatně k dispozici v elektronické podobě na internetovém portálu provozovatele infrastruktury a je přístupný prostřednictvím společného internetového portálu. Uvedený internetový portál zřídí provozovatelé infrastruktury v rámci své spolupráce podle článků 37 a 40.

2. Zpráva o síti stanoví povahu infrastruktury dostupné železničním podnikům a obsahuje informace určující podmínky přístupu k příslušné železniční infrastruktuře. Zpráva o síti rovněž obsahuje informace stanovující podmínky pro přístup k zařízením služeb napojeným na síť provozovatele infrastruktury a pro poskytování služeb v těchto zařízeních nebo uvádí internetovou stránku, kde jsou takové informace bezplatně k dispozici v elektronické podobě. Obsah zprávy o síti je stanoven v příloze IV.

▼B

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

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

Článek 28

Dohody mezi železničními podniky a provozovateli infrastruktury

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

ODDÍL 2

Poplatky za infrastrukturu a služby

Článek 29

Zavedení, stanovení a vybírání poplatků

1. Členské státy stanoví rámec zpoplatnění, přičemž zohlední nezávislost řízení podniků stanovenou v článku 4.

S výhradou uvedené podmínky členské státy rovněž zavedou specifická pravidla zpoplatnění nebo delegují tuto pravomoc na provozovatele infrastruktury.

Členské státy zajistí, aby byl ve zprávě o síti uveden rámec zpoplatnění a pravidla zpoplatnění nebo aby byla uvedena internetová stránka, kde jsou rámec zpoplatnění a pravidla zpoplatnění zveřejněny

Provozovatel infrastruktury stanoví a vybírá poplatky za použití infrastruktury v souladu se stanoveným rámcem zpoplatnění a pravidly zpoplatnění.

Aniž je dotčena nezávislost řízení stanovená v článku 4, a bylo-li toto přímo stanoveno ústavními právními předpisy před 15. prosincem 2010, vnitrostátní parlament může mít právo posoudit a případně revidovat úroveň poplatků stanovenou provozovatelem infrastruktury. Takováto revize zajistí, aby poplatky byly v souladu s touto směrnicí, stanoveným rámcem zpoplatnění a pravidly zpoplatnění.

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

3. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby používání systému zpoplatnění vedlo k rovnocennému a nediskriminačnímu zpoplatnění pro různé železniční podniky poskytující služby rovnocenného druhu v podobné části trhu a aby poplatky uplatňované ve skutečnosti odpovídaly pravidlům stanoveným ve zprávě o síti.

▼B

4. Provozovatel infrastruktury respektuje obchodní tajemství, pokud jde o informace poskytnuté žadatelem.

Článek 30

Náklady na infrastrukturu a účetnictví

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

2. Aniž je dotčena jejich pravomoc ohledně plánování a financování železniční infrastruktury a aniž je případně dotčena zásada ročního rozpočtu, zajistí členské státy, aby bylo mezi příslušným orgánem a provozovatelem infrastruktury uzavřeno smluvní ujednání na dobu nejméně pěti let, které splňuje základní zásady a parametry stanovené v příloze V.

Členské státy zajistí, aby byla smluvní ujednání platná ke dni 15. prosince 2012 upravena v případě potřeby tak, aby byla v souladu s ustanoveními této směrnice v době jejich obnovení nebo nejpozději do 16. června 2015.

3. Členské státy provedou pobídky uvedené v odstavci 1 prostřednictvím smluvního ujednání podle odstavce 2 či prostřednictvím regulačních opatření nebo prostřednictvím spojení pobídek ke snížení nákladů v rámci smluvního ujednání a úrovně poplatků v rámci regulačních opatření.

4. Pokud členský stát rozhodne o provedení pobídek uvedených v odstavci 1 prostřednictvím regulačních opatření, učiní tak na základě analýzy dosažitelných snížení nákladů. Tím nejsou dotčeny pravomoci regulačního subjektu ohledně přezkumu poplatků uvedené v článku 56.

5. Podmínky smluvního ujednání uvedeného v odstavci 2 a systém plateb dohodnutý pro poskytování dotací provozovateli infrastruktury se sjednají předem na celé smluvní období.

6. Členské státy zajistí, aby žadatelé a potenciální žadatelé, pokud o to požádají, byli informováni příslušným orgánem a provozovatelem infrastruktury o obsahu smluvního ujednání před jeho podpisem a bude jim dána možnost vyjádřit svůj názor. Smluvní ujednání se zveřejní do jednoho měsíce po jeho uzavření.

Provozovatel infrastruktury zajistí soulad mezi ustanoveními smluvního ujednání a obchodním plánem.

7. Provozovatelé infrastruktury vytvoří a vedou rejstřík svých aktiv a aktiv, za jejichž správu jsou odpovědni, a který by byl použit pro posouzení financování potřebného pro jejich opravu nebo nahrazení. Tento rejstřík je doplněn o podrobnosti o výdajích na obnovu a modernizaci infrastruktury.

8. Provozovatelé infrastruktury stanoví metodu pro přiřazování nákladů mezi různé kategorie služeb nabízených železničním podnikům. Členské státy mohou požadovat její předchozí schválení. Uvedená metoda je průběžně aktualizována na základě nejlepších mezinárodních zkušeností.

▼B

Článek 31

Zásady zpoplatnění

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

2. Členské státy vyžadují od provozovatele infrastruktury a provozovatele zařízení služeb, aby regulačnímu subjektu poskytli veškeré nezbytné informace o uložených poplatcích, s cílem umožnit regulačnímu subjektu plnit jeho funkce uvedené v článku 56. Provozovatel infrastruktury a provozovatel zařízení služeb musí být v tomto ohledu schopni železničním podnikům prokázat, že poplatky za infrastrukturu a služby skutečně účtované železničnímu podniku podle článků 30 až 37 jsou v souladu s metodikou, pravidly a případně i s tarify stanovenými ve zprávě o síti.

3. Aniž jsou dotčeny odstavce 4 nebo 5 tohoto článku nebo článek 32, stanoví se poplatky za minimální přístupový balík a přístup k infrastruktuře napojení k zařízením služeb ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy.

Do 16. června 2015 přijme Komise opatření stanovující způsoby výpočtu nákladů, které přímo vznikají provozem vlaku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

Provozovatel infrastruktury se může rozhodnout přizpůsobit se těmto způsobům výpočtu postupně nejpozději do čtyř let po vstupu těchto prováděcích aktů v platnost.

4. Poplatky za infrastrukturu uvedené v odstavci 3 mohou zahrnovat poplatek odrážející nedostatek kapacity určitého úseku infrastruktury během období přetížení.

5. Poplatky za infrastrukturu uvedené v odstavci 3 lze upravit s ohledem na náklady působení na životní prostředí provozem vlaku. Každá taková úprava musí být rozlišena podle rozsahu účinků.

Na základě zkušeností získaných provozovateli infrastruktury, železničními podniky, regulačními subjekty a příslušnými orgány a s přihlédnutím ke stávajícím systémům odstupňování poplatků v závislosti na hluku přijme Komise prováděcí opatření stanovující způsoby uplatňování zpoplatnění za náklady vzniklé působením hluku, včetně délky trvání tohoto uplatňování, a umožňující, aby odstupňování poplatků za infrastrukturu případně zohlednilo citlivost dotčené oblasti, zejména vzhledem k velikosti dotčené populace a řazení vlaku a jeho dopadu na úroveň emisí hluku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným

▼B

postupem podle čl. 62 odst. 3. Nesmí vést k neopodstatněnému narušení hospodářské soutěže mezi železničními podniky nebo ovlivnit celkovou konkurenceschopnost železničního odvětví.

Jakákoli taková změna poplatků za infrastrukturu zohledňující náklady vzniklé působením hluku podporuje dovybavení vagonů ekonomicky nejživotaschopnější dostupnou technologií nízkohlučného brzdění.

Účtování nákladů na životní prostředí, které vede ke zvýšení celkových výnosů provozovatele infrastruktury, se však povolí pouze, pokud se toto zpoplatnění použije na silniční nákladní dopravu v souladu s právem Unie.

Pokud účtování nákladů na životní prostředí vytváří dodatečné výnosy, záleží využití těchto výnosů na rozhodnutí členských států.

Členské státy zajistí, aby byly uchovávány potřebné informace a aby bylo možné zpětně zjistit původ poplatků účtovaných za náklady na životní prostředí a jejich použití. Členské státy na požádání poskytnou tyto informace Komisi.

6. Aby nedošlo k nežádoucím nadměrným výkyvům, je možné poplatky uvedené v odstavcích 3, 4 a 5 přiměřeně rozprostřít v rámci železniční dopravy a v čase. Nicméně relativní výše poplatku za použití infrastruktury musí odpovídat nákladům přičitatelným dopravě.

7. Poplatek uložený za přístup po železnici v rámci zařízení služeb uvedených v příloze II bodu 2 a poskytování služeb v těchto zařízeních nesmí přesáhnout náklady na jejich poskytnutí včetně přiměřeného zisku.

8. V případě, že doplňkové a pomocné služby uvedené v příloze II bodech 3 a 4 jsou nabízeny pouze jedním dodavatelem, nesmí poplatek stanovený za tyto služby přesáhnout náklady na jejich poskytnutí včetně přiměřeného zisku.

9. Lze uložit poplatky za využití kapacity určené na údržbu infrastruktury. Tyto poplatky nesmí přesáhnout čistou ztrátu výnosů provozovatele infrastruktury, která vznikne výdaji na údržbu.

10. Provozovatel zařízení pro poskytování služeb uvedených v příloze II bodech 2, 3 a 4 poskytne provozovateli infrastruktury informace o poplatcích, které mají být v souladu s článkem 27 zahrnuty ve zprávě o síti, nebo uvede internetovou stránku, kde jsou takové informace bezplatně zpřístupněné v elektronické podobě.

Článek 32

Výjimky ze zásad zpoplatnění

1. Za účelem dosažení úplné náhrady nákladů vynaložených provozovatelem infrastruktury může členský stát, pokud to trh unese, vybírat přirážky na základě účinných, transparentních a nediskriminačních zásad, při zaručení optimální konkurenceschopnosti segmentů železničního trhu. Systém zpoplatnění zohlední zvýšenou produktivitu dosaženou železničními podniky.

▼B

Výše poplatků však nesmí vylučovat užívání infrastruktury ze strany segmentů trhu, které mohou zaplatit alespoň náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy, navýšené o přiměřenou míru návratnosti, kterou trh unese.

Předtím, než členské státy tyto přirážky schválí, zajistí, aby provozovatelé infrastruktury posoudili, nakolik jsou případné pro konkrétní segmenty trhu, přičemž zváží alespoň páry uvedené v příloze VI bodu 1 a vyberou ty z nich, které jsou relevantní. Seznam segmentů trhu stanovený provozovateli infrastruktury obsahuje alespoň tyto tři segmenty: služby nákladní dopravy, služby osobní dopravy v rámci smlouvy na veřejné služby a jiné služby osobní dopravy.

Provozovatelé infrastruktury mohou dále rozlišovat segmenty trhu podle přepravované komodity nebo cestujících.

Rovněž se stanoví segmenty trhu, v nichž nejsou železniční podniky v současné době činné, ale mohou v nich poskytovat služby během doby platnosti systému zpoplatnění. Pro uvedené segmenty trhu provozovatel infrastruktury nezahrne do systému zpoplatnění žádné přirážky.

Seznam segmentů trhu se zveřejní ve zprávě o síti a přezkoumá se alespoň každých pět let. Regulační subjekt uvedený v článku 55 kontroluje tento seznam v souladu s článkem 56.

2. U přepravy zboží ze třetích zemí a do nich provozované na síti, jejíž rozchod koleje je odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě Unie, mohou provozovatelé infrastruktury stanovit vyšší poplatky tak, aby byly vzniklé náklady plně pokryty.

3. U budoucích specifických investičních projektů a u specifických investičních projektů dokončených po roce 1988 může provozovatel infrastruktury zavést nebo zachovávat vyšší poplatky na základě dlouhodobých nákladů těchto projektů, pokud tyto projekty zvyšují výkonnost nebo efektivnost nákladů nebo obojí a nemohly by se jinak uskutečnit. Tato úprava zpoplatnění v sobě může zahrnovat i dohody o podílu na riziku spojeném s novými investicemi.

▼M1

4. Poplatky za infrastrukturu spojené s používáním železničních koridorů uvedených v nařízení Komise (EU) 2016/919 ([1]) mohou být odstupňovány tak, aby podněcovaly k vybavení vlaků systémem ETCS, který je slučitelný s verzí přijatou rozhodnutím Komise 2008/386/ES ([2]) a s následnými verzemi. Toto odstupňování nepovede k žádnému celkovému nárůstu výnosů provozovatele infrastruktury.

([1]) 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).

([2]) 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).

▼M1

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.

▼B

5. Aby se předešlo diskriminaci, členské státy zajistí, aby průměrné a mezní poplatky určitého provozovatele infrastruktury stanovené za rovnocenná užití jeho infrastruktury byly srovnatelné a aby srovnatelné služby ve stejném segmentu trhu podléhaly stejným poplatkům. Provozovatel infrastruktury prokáže ve zprávě o síti, že systém zpoplatnění vyhovuje těmto požadavkům, pokud tak lze učinit bez vyzrazení důvěrných obchodních informací.

6. Pokud má provozovatel infrastruktury v úmyslu změnit podstatné prvky systému zpoplatnění uvedeného v odstavci 1 tohoto článku, zveřejní tyto změny nejméně tři měsíce před uplynutím lhůty pro zveřejnění zprávy o síti podle čl. 27 odst. 4.

Článek 33

Slevy

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

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

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

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

5. U podobných služeb musí být uplatňovány podobné systémy slev. Systémy slev se uplatňují nediskriminačním způsobem na všechny železniční podniky.

Článek 34

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

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

▼B

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

3. Použitá metodika a provedené výpočty musí být veřejně k dispozici. Zejména musí být možné prokázat určité neúčtované náklady konkurenční dopravní infrastruktury, kterým se železniční dopravou předešlo, a zajistit, aby kompenzace byly podnikům poskytovány za nediskriminačních podmínek.

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

Článek 35

Systém odměňování výkonu

1. Systémy zpoplatnění infrastruktury povzbuzují železniční podniky a provozovatele infrastruktury v minimalizaci závad a zvyšování výkonu železniční sítě pomocí systému odměňování výkonu. Tento systém může zahrnovat sankce za narušení provozu sítě, kompenzace pro podniky dotčené závadami a odměny za přesáhnutí plánovaného výkonu.

2. Základní zásady systému odměňování výkonu uvedené v příloze VI bodu 2 se vztahují na celou síť.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 60, pokud jde o změny přílohy VI bodu 2 písm. c). Přílohu VI bod 2 písm. c) je tak možno změnit s ohledem na vývoj železničního trhu a zkušenosti získané regulačními subjekty uvedenými v článku 55, provozovateli infrastruktury a železničními podniky. V rámci těchto změn se upraví třídy zpoždění podle osvědčených postupů vypracovaných v tomto odvětví.

Článek 36

Poplatky za rezervaci kapacity

Provozovatelé infrastruktury mohou vybírat přiměřený poplatek za přidělenou kapacitu, která není využita. Tento poplatek za nevyužívání je pobídkou k účinnému využívání kapacity. Vybírání tohoto poplatku od žadatelů, kterým byla přidělena trasa, je povinné v případě, že tito žadatelé pravidelně přidělenou trasu vlaku nebo její část nevyužívají. Pro účely stanovení tohoto poplatku zveřejní provozovatelé infrastruktury ve zprávě o síti kritéria k určení tohoto nevyužívání. Regulační subjekt uvedený v článku 55 kontroluje tato kritéria v souladu s článkem 56. Tyto poplatky uhradí buď žadatel, nebo železniční podnik jmenovaný v souladu s čl. 41 odst. 1. Provozovatel infrastruktury musí být vždy schopen poskytnout jakékoli zúčastněné osobě informace o kapacitě infrastruktury, která již byla přidělena uživatelským železničním podnikům.

Článek 37

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

1. Členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury spolupracovali tak, aby bylo možné použít účinné systémy zpoplatnění, a sdružují

▼B

se tak, aby bylo koordinováno zpoplatnění nebo výběr poplatků za provoz vlaků, který přesahuje rámec jedné sítě infrastruktury železničního systému v rámci Unie. Provozovatelé infrastruktury mají zejména za cíl zajištění optimální konkurenceschopnosti mezinárodních železničních služeb a účinného využití železničních sítí. Za tímto účelem provozovatelé infrastruktury vypracují vhodné postupy podle pravidel stanovených touto směrnicí.

2. Pro účely odstavce 1 tohoto článku členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury spolupracovali tak, aby se v případě dopravy přesahující rámec jedné sítě železničního systému Unie umožnilo účinné uplatňování přirážek podle článku 32 a systémů odměňování výkonu podle článku 35.

ODDÍL 3

Přidělování kapacity infrastruktury

Článek 38

Práva na kapacitu

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

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

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

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

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

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

▼M1

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

▼M1

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.

▼B

Článek 39

Přidělování kapacity

1. Členské státy mohou stanovit rámec pro přidělování kapacity infrastruktury, za podmínky nezávislosti řízení stanovené v článku 4. Stanoví se specifická pravidla pro přidělování kapacity. Provozovatel infrastruktury provádí postupy přidělování kapacity. Provozovatel infrastruktury zejména zajistí, aby kapacita infrastruktury byla přidělována spravedlivým a nediskriminačním způsobem a v souladu s právem Unie.

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

Článek 40

Spolupráce při přidělování kapacity infrastruktury ve více sítích

1. Členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury spolupracovali v zájmu účinného vytváření a přidělování kapacity infrastruktury, která přesahuje rámec jedné sítě železničního systému Unie, a to i na základě rámcových dohod uvedených v článku 42. Provozovatelé infrastruktury k tomu stanoví vhodné postupy dodržující pravidla této směrnice a odpovídajícím způsobem organizují trasy vlaků překračující rámec jedné sítě.

Členské státy zajistí, aby zástupci provozovatelů infrastruktury, jejichž rozhodnutí o přidělení mají dopad na jiné provozovatele infrastruktury, byli sdruženi za účelem přidělování nebo koordinace přidělování veškeré příslušné kapacity infrastruktury na mezinárodní úrovni, aniž jsou dotčena zvláštní pravidla upravující sítě železniční nákladní dopravy obsažená v právu Unie. Zásady a kritéria pro přidělování kapacity stanovené v rámci této spolupráce provozovatelé infrastruktury zveřejňují ve své zprávě o síti v souladu s přílohou IV odst. 3. K těmto postupům se mohou přidružit příslušní zástupci provozovatelů infrastruktury ze třetích zemí.

2. Komise je informována o všech jednáních a přizvána k účasti jako pozorovatel na hlavní jednání, kde se tvoří společné zásady a postupy pro přidělování infrastruktury. Regulační subjekty obdrží dostatečné informace o rozvíjení společných zásad a postupů pro přidělování infrastruktury a ze systémů přidělování založených na informačních technologiích, aby mohly vykonávat svou úlohu regulačního dohledu v souladu článkem 56.

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

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

▼B

5. V rámci spolupráce podle odstavce 1 posoudí provozovatelé infrastruktury potřebu mezinárodních tras vlaků, a případně navrhnou jejich zřízení a organizují je, aby byl usnadněn provoz nákladních vlaků na základě žádosti *ad hoc* podle článku 48.

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

Článek 41

Žadatelé

1. Požadavky na přidělení kapacity infrastruktury mohou podávat žadatelé. Za účelem využití této kapacity infrastruktury žadatelé určí železniční podnik, který uzavře dohodu s provozovatelem infrastruktury v souladu s článkem 28. Tím není dotčeno právo žadatelů uzavírat dohody s provozovateli infrastruktury podle čl. 44 odst. 1.

2. Provozovatel infrastruktury může stanovit požadavky kladené na žadatele, aby zajistil naplnění svých oprávněných očekávání ohledně budoucích výnosů a využití infrastruktury. Takové požadavky musí být přiměřené, transparentní a nediskriminační. Vymezí se ve zprávě o síti v souladu s bodem 3 písm. b) přílohy IV. Mohou zahrnovat pouze poskytnutí finanční záruky, která musí být úměrná zamýšlenému rozsahu činnosti žadatele, a ujištění o schopnosti podat vyhovující návrhy na přidělení kapacity infrastruktury.

3. Do 16. června 2015 Komise přijme prováděcí opatření, která stanoví podrobnosti kritérií, jež mají být použita při uplatňování odstavce 2. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

Článek 42

Rámcové dohody

1. Aniž jsou dotčeny články 101, 102 a 106 Smlouvy o fungování EU, lze mezi provozovatelem infrastruktury a žadatelem uzavřít rámcovou dohodu. Rámcová dohoda upřesňuje charakteristiky kapacity infrastruktury vyžadované žadatelem a nabízené žadateli na časové období přesahující jedno období platnosti jízdního řádu sítě.

Rámcová dohoda nespecifikuje trasu vlaku podrobně, ale vyhovuje oprávněným obchodním potřebám žadatele. Členský stát může vyžadovat předchozí schválení této rámcové dohody regulačním subjektem uvedeným v článku 55 této směrnice.

2. Rámcové dohody nesmějí vylučovat z užívání příslušné infrastruktury jiné žadatele nebo dopravní služby.

3. Rámcové dohody musí být možné změnit nebo omezit za účelem umožnění lepšího využití železniční infrastruktury.

▼B

4. Rámcové dohody můžou stanovit smluvní sankce pro případ změny nebo ukončení dohody.

5. Rámcové dohody se uzavírají v zásadě na dobu pěti let a je možno je prodloužit na dobu stejnou, jako bylo jejich původní trvání. Provozovatel infrastruktury může ve zvláštních případech souhlasit s kratší nebo delší dobou. Každou dobu delší než pět let je nutno zdůvodnit existencí obchodních smluv, zvláštních investic nebo rizik.

6. Pro služby využívající specializovanou infrastrukturu uvedenou v článku 49, která vyžaduje významné a dlouhodobé investice, jsou po řádném zdůvodnění žadatelem možné rámcové dohody na dobu patnácti let. Jakákoli doba delší než patnáct let je přípustná pouze výjimečně, zejména v případě rozsáhlých dlouhodobých investic, a zejména pokud se na tyto investice vztahují smluvní závazky, včetně víceletého plánu odpisů.

V takových výjimečných případech může rámcová dohoda podrobně vymezovat charakteristiky kapacity, která má být poskytnuta žadateli na dobu trvání rámcové dohody. Tyto charakteristiky mohou zahrnovat četnost, objem a kvalitu tras vlaků. Provozovatel infrastruktury může snížit vyhrazenou kapacitu, která byla po dobu nejméně jednoho měsíce využívána méně, než je mezní kvóta stanovená v článku 52.

Od 1. ledna 2010 je možné na základě charakteristik kapacity využívané žadateli, kteří poskytovali dopravní služby již před 1. lednem 2010, uzavřít počáteční rámcovou dohodu na dobu pěti let, kterou lze jednou prodloužit, s cílem zohlednit specializované investice nebo existenci obchodních smluv. Regulační subjekt uvedený v článku 55 je příslušný povolit vstup takové dohody v platnost.

7. Základní aspekty jednotlivých rámcových dohod se zpřístupní všem zúčastněným osobám při dodržení obchodního tajemství.

8. Na základě zkušeností regulačních subjektů, příslušných orgánů a železničních podniků a na základě činnosti sítě uvedené v čl. 57 odst. 1 může Komise přijmout opatření stanovující podrobnosti postupu a kritéria, která je třeba dodržovat při uplatňování tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.

Článek 43

Časový rozvrh procesu přidělování

1. Provozovatel infrastruktury se řídí časovým rozvrhem přidělování kapacity stanoveným v příloze VII.

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 60, pokud jde o některé změny přílohy VII. V souladu s tím může být příloha VII po konzultaci všech provozovatelů infrastruktury změněna tak, aby zohledňovala provozní hlediska procesu přidělování. Tyto změny vycházejí z toho, co je podle dosavadních zkušeností nezbytné pro zajištění účinného procesu přidělování a pro zohlednění provozních zájmů provozovatelů infrastruktury.

▼B

3. Provozovatelé infrastruktury se předtím, než budou zahájeny konzultace o návrhu jízdního řádu sítě, dohodnou s ostatními zúčastněnými provozovateli infrastruktury na tom, které mezinárodní trasy vlaků budou zahrnuty do jízdního řádu sítě. Úpravy se provádějí pouze, pokud jsou naprosto nezbytné.

Článek 44

Žádosti

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

2. U žádostí týkajících se pravidelného jízdního řádu sítě musí být dodrženy lhůty stanovené v příloze VII.

3. Žadatel, který je stranou rámcové dohody, podává žádosti v souladu s touto dohodou.

4. V případě tras vlaků překračujících rámec jedné sítě provozovatelé infrastruktury zajistí, aby žadatelé mohli podat žádost u jednotného kontaktního místa, kterým je buď společný orgán zřízený provozovateli infrastruktury, nebo jeden z provozovatelů infrastruktury zúčastněných na dané trase vlaků. Uvedený provozovatel infrastruktury je zmocněn jednat jménem žadatele s dalšími zúčastněnými provozovateli infrastruktury za účelem nalezení kapacit. Uvedeným požadavkem není dotčeno nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu ([1]).

Článek 45

Plánování

1. Provozovatel infrastruktury vyhoví pokud možno všem žádostem o kapacitu infrastruktury, včetně žádostí o trasy vlaků překračující rámec jedné sítě, a v nejvyšší možné míře přihlédne ke všem překážkám, kterým žadatelé čelí, včetně ekonomického dopadu na jejich obchodní činnost.

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

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

4. Provozovatel infrastruktury přijme vhodná opatření, aby vyřídil všechny vyjádřené připomínky.

([1]) Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22.

▼B

Článek 46

Koordinační proces

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

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

3. Provozovatel infrastruktury se pokusí formou konzultací s příslušnými žadateli vyřešit všechny případné rozpory. Tyto konzultace vycházejí z následujících informací, jež se poskytnou v přiměřené lhůtě, bezplatně a v písemné nebo elektronické podobě:

a) trasy vlaků požadované všemi ostatními žadateli na týchž tratích;

b) trasy vlaků předběžně přidělené všem ostatním žadatelům na týchž tratích;

c) alternativní trasy vlaků navržené pro příslušné trati v souladu s odstavcem 2;

d) veškeré podrobnosti o kritériích použitých v procesu přidělování kapacity.

V souladu s čl. 39 odst. 2 se tyto informace poskytnou bez toho, že by byla uvedena totožnost ostatních žadatelů, ledaže dotyční žadatelé s uvedením totožnosti souhlasili.

4. Zásady, jimiž se řídí koordinační proces, se stanoví ve zprávě o síti. Tyto zásady zejména odrážejí obtížnost uspořádání mezinárodních tras vlaků a dopad, jaký může mít změna na ostatní provozovatele infrastruktury.

5. Pokud nelze žádosti o kapacitu infrastruktury uspokojit bez koordinace, pokusí se provozovatel infrastruktury vyhovět všem žádostem jejich koordinací.

6. Aniž jsou dotčeny stávající postupy pro přezkum rozhodnutí a článek 56, je v případě sporů o přidělení kapacity infrastruktury k dispozici systém řešení sporů umožňující okamžité vyřešení těchto sporů. Tento systém se stanoví ve zprávě o síti. Dojde-li k použití tohoto systému, musí být rozhodnutí přijato ve lhůtě deseti pracovních dnů.

Článek 47

Přetížená infrastruktura

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

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

▼B

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

4. Kritéria přednosti zohlední význam dopravní služby pro společnost ve srovnání s jakoukoli jinou službou, která bude následně vyloučena.

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

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

Tato opatření a tyto kompenzace zohledňují vliv tohoto vyloučení v ostatních členských státech.

5. Při stanovení kritérií přednosti se přiměřeně zohlední význam nákladní dopravy a zejména mezinárodní nákladní dopravy.

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

Článek 48

***Žádosti* ad hoc**

1. Provozovatel infrastruktury odpoví na žádosti *ad hoc* o individuální trasy vlaků co nejdříve, nejpozději však do pěti pracovních dnů. Poskytované informace o využitelné zbývající kapacitě jsou dostupné všem žadatelům, kteří mají zájem tuto kapacitu využívat.

2. Pokud je to nezbytné, posoudí provozovatelé infrastruktury potřebu rezervní kapacity, kterou je třeba zachovat dostupnou v rámci konečné verze jízdního řádu sítě, aby mohli rychle reagovat na předvídatelné žádosti *ad hoc* o kapacitu. To platí i v případě přetížené infrastruktury.

Článek 49

Specializovaná infrastruktura

1. Aniž je dotčen odstavec 2, považuje se kapacita infrastruktury za dostupnou pro všechny druhy dopravních služeb, které splňují charakteristiky nezbytné pro využívání dané trasy vlaků.

▼B

2. Pokud existují vhodné alternativní trasy, může provozovatel infrastruktury po projednání se zúčastněnými stranami určit některé úseky infrastruktury pro použití specifickými druhy dopravy. Aniž jsou dotčeny články 101, 102 a 106 Smlouvy o fungování EU, v případě, kdy došlo k tomuto určení, může provozovatel infrastruktury dát při přidělování kapacity infrastruktury přednost tomuto druhu dopravy.

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

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

Článek 50

Analýza kapacity

1. Cílem analýzy kapacity je určit omezení kapacity infrastruktury, která znemožňují vyhovět žádostem o přidělení kapacity, a navrhnout způsob uspokojení dodatečných žádostí. Analýza kapacity zjišťuje důvody přetížení a možnosti přijetí krátkodobých a střednědobých opatření k odlehčení přetížení infrastruktury.

2. Analýza kapacity se zabývá infrastrukturou, provozními postupy, povahou různých provozovaných dopravních služeb a vlivem všech těchto faktorů na kapacitu infrastruktury. Zvažovaná opatření zahrnují zejména přesměrování dopravních služeb, změny v časovém rozvržení dopravních služeb, změny rychlosti jízdy a zdokonalení infrastruktury.

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

Článek 51

Plán na rozšíření kapacity

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

2. Plán na rozšíření kapacity se vypracuje po konzultaci s uživateli příslušné přetížené infrastruktury.

Plán určí:

a) důvody přetížení;

b) pravděpodobný budoucí vývoj dopravy;

c) omezení v rozvoji infrastruktury;

d) možnosti a náklady rozšíření kapacity, včetně pravděpodobných změn poplatků za přístup.

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

▼B

Plán může podléhat předchozímu schválení členským státem.

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

a) nevypracoval plán na rozšíření kapacity nebo

b) neplní akce určené v plánu na rozšíření kapacity.

4. Bez ohledu na odstavec 3 tohoto článku může provozovatel infrastruktury se souhlasem regulačního subjektu uvedeného v článku 55 nadále vybírat poplatky, pokud:

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

b) dostupné možnosti nejsou ekonomicky nebo finančně únosné.

Článek 52

Využití tras vlaků

1. Provozovatel infrastruktury ve zprávě o síti uvede podmínky, za nichž lze při stanovení priorit v procesu přidělování přihlédnout k předchozí úrovni využívání tras vlaků.

2. Zejména v případě přetížené infrastruktury vyžaduje provozovatel infrastruktury vzdání se trasy vlaku, která byla po dobu nejméně jednoho měsíce využívána méně, než činí mezní kvóta stanovená ve zprávě o síti, pokud to nebylo způsobeno jinými než hospodářskými důvody, které žadatel nemohl ovlivnit.

Článek 53

Kapacita infrastruktury pro údržbovou práci

1. Žádosti o kapacitu infrastruktury pro provádění údržbových prací se předkládají během procesu plánování.

2. Provozovatel infrastruktury věnuje přiměřenou pozornost vlivu vyhrazení kapacity infrastruktury pro plánované práce na údržbě trati na žadatele.

3. Provozovatel infrastruktury co nejdříve informuje zúčastněné strany o nedostupnosti kapacity infrastruktury z důvodu neplánovaných údržbových prací.

▼M1

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

▼B

Článek 54

Zvláštní opatření pro případ narušení provozu

▼M1

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.

▼B

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

Provozovatel infrastruktury může požadovat, pokud to považuje za nezbytné, aby mu železniční podniky daly k dispozici prostředky, které pokládá za nejvhodnější k obnovení běžného stavu v co nejkratší době.

3. Členské státy mohou od železničních podniků vyžadovat, aby se podílely na zajišťování prosazování a sledování vlastního dodržování bezpečnostních norem a pravidel.

ODDÍL 4

Regulační subjekt

Článek 55

Regulační subjekt

1. Každý členský stát zřídí jediný vnitrostátní regulační subjekt pro železniční odvětví. Aniž je dotčen odstavec 2, tento subjekt je samostatným orgánem, který je, pokud jde o organizaci, funkce, hierarchii a rozhodování, právně odlišný od jakéhokoli jiného veřejnoprávního nebo soukromého subjektu a je na něm nezávislý. Je rovněž nezávislý, pokud jde o organizaci, rozhodnutí o financování, právní strukturu a rozhodování, na jakémkoli provozovateli infrastruktury, správci poplatků, přidělujícím subjektu nebo žadateli. Tento subjekt je dále funkčně nezávislý na kterémkoli příslušném orgánu, který se účastní uzavírání smlouvy na veřejné služby.

2. Členské státy mohou zřídit regulační subjekty, které jsou příslušné pro několik regulovaných odvětví, pokud takové integrované regulační subjekty splňují požadavky na nezávislost uvedené v odstavci 1 tohoto článku. Regulační subjekt pro železniční odvětví může být z organizačního hlediska rovněž spojen s vnitrostátním orgánem pro hospodářskou

▼B

soutěž uvedeným v článku 11 nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v článcích 101 a 102 Smlouvy ([1]), s bezpečnostním orgánem zřízeným podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství ([2]) nebo s orgánem vydávajícím licence uvedeným v kapitole III, splňuje-li takový společný subjekt požadavky na nezávislost stanovené v odstavci 1 tohoto článku.

3. Členské státy zajistí, aby byl regulační subjekt personálně zajištěn a spravován způsobem, jenž zaručí jeho nezávislost. ►C1 Zejména zajistí, aby osoby odpovědné za rozhodnutí regulačního subjektu podle článku 56, jako jsou v příslušných případech například členové jeho výkonné rady, jmenovala – na základě jasných a transparentních pravidel zajišťujících jejich nezávislost – vláda či ministerská rada členského státu nebo jiný veřejnoprávní subjekt, jenž ve vztahu k regulovaným podnikům přímo neuplatňuje vlastnická práva. ◄

Členské státy rozhodnou, zda jsou tyto osoby jmenovány na pevně stanovené období, které lze obnovit, nebo na dobu neurčitou, kdy odvolání je možné pouze z disciplinárních důvodů, které nesouvisí s jejich rozhodováním. Tyto osoby jsou vybírány transparentním postupem na základě zásluh, včetně příslušné odbornosti a odpovídajících zkušeností, výhodou jsou zkušenosti v oblasti železnic či jiných síťových odvětví.

Členské státy zajistí, aby tyto osoby jednaly nezávisle na jakémkoliv tržním zájmu souvisejícím s železničním odvětvím, a nevázal je tedy k regulovaným podnikům nebo subjektům žádný zájem a nepojil je k nim obchodní vztah. Za tímto účelem tyto osoby učiní každoročně závazné prohlášení a prohlášení o zájmech, v němž uvedou veškeré přímé nebo nepřímé zájmy, které by mohly být považovány za újmu jejich nezávislosti nebo které by mohly ovlivňovat výkon jakékoliv funkce. Tyto osoby nečiní rozhodnutí v případech, kdy se jedná o podnik, ke kterému měly přímý či nepřímý vztah během roku, který předcházel zahájení řízení.

Při plnění funkcí regulačního subjektu tyto osoby nepožadují ani nepřijímají pokyny od žádné vlády ani jiného veřejného či soukromého subjektu a mají plné oprávnění k náboru a řízení pracovníků regulačního subjektu.

Po skončení jejich funkčního období v regulačním subjektu tyto osoby nezastávají odborné postavení ani nenesou odpovědnost v rámci kterékoli z regulovaných podniků nebo subjektů po dobu nejméně jednoho roku.

([1]) Úř. věst. L 1, 4.1.2003, s. 1.
Redakční poznámka: Název nařízení (ES) č. 1/2003 byl upraven s ohledem na přečíslování článků Smlouvy o založení Evropského společenství v souladu s článkem 5 Lisabonské smlouvy; původní odkaz zněl na článek 81 a 82 Smlouvy.

([2]) Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

▼B

Článek 56

Funkce regulačního subjektu

1. Aniž je dotčen čl. 46 odst. 6, má žadatel právo podat stížnost regulačnímu subjektu, pokud se domnívá, že se s ním nejedná poctivě, že je diskriminován nebo jinak poškozen, a zejména může podat žádost o přezkum rozhodnutí přijatých provozovatelem infrastruktury nebo případně železničním podnikem nebo provozovatelem zařízení služeb, která se týkají:

a) zprávy o síti v předběžném i konečném znění;

b) kritérií v ní stanovených;

c) procesu přidělování a jeho výsledků;

d) systému zpoplatnění;

e) výše nebo struktury poplatků za infrastrukturu, které jsou nebo mohou být účtovány;

f) úpravy přístupu podle článků 10 až 13;

g) přístupu ke službám a zpoplatnění služeb podle článku 13;

▼M1

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 článcích 7, 7a, 7b, 7c a 7d.

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.

▼B

3. Regulační subjekt rovněž úzce spolupracuje s vnitrostátním bezpečnostním orgánem ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství ([1]), a s orgánem vydávajícím licence ve smyslu této směrnice.

Členské státy zajistí, aby tyto orgány společně vypracovaly rámec pro sdílení informací a spolupráci zaměřený na předcházení nepříznivým dopadům na hospodářskou soutěž nebo bezpečnost na železničním

([1]) Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

▼B

trhu. Tento rámec bude obsahovat mechanismus, jímž bude regulační subjekt vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu a orgánu vydávajícímu licence poskytovat doporučení o otázkách, jež mohou mít dopad na hospodářskou soutěž na železničním trhu, a jímž bude vnitrostátní bezpečnostní orgán poskytovat regulačnímu subjektu a orgánu vydávajícímu licence doporučení o otázkách, jež mohou mít dopad na bezpečnost. Aniž je tím dotčena nezávislost daných orgánů, pokud jde o jejich pravomoci, příslušný orgán zohlední veškerá doporučení předtím, než přijme rozhodnutí. Pokud se příslušný orgán rozhodne těmito doporučeními neřídit, uvede v rozhodnutí své důvody.

4. Členské státy mohou rozhodnout o tom, že regulačnímu subjektu bude svěřen úkol vydávat nezávazná stanoviska k předběžným zněním obchodního plánu uvedeného v čl. 8 odst. 3, smluvního ujednání a plánu na rozšíření kapacity, a to s cílem určit, zda jsou tyto nástroje slučitelné se situací na trzích železniční dopravy, pokud jde o hospodářskou soutěž.

5. Regulační subjekt má potřebnou organizační kapacitu, pokud jde o lidské a materiální zdroje, jež je přiměřená významu železničního odvětví v členském státě.

6. Regulační subjekt zajistí, aby poplatky stanovené provozovatelem infrastruktury byly v souladu s kapitolou IV oddílem 2 a byly nediskriminační. Vyjednávání mezi žadateli a provozovatelem infrastruktury o výši poplatků za využití infrastruktury jsou přípustná pouze tehdy, pokud se uskutečňují pod dohledem regulačního subjektu. Regulační subjekt zasáhne, pokud hrozí, že při jednání budou porušeny požadavky této kapitoly.

7. Regulační subjekt pravidelně, a v každém případě nejméně jednou za dva roky, konzultuje se zástupci uživatelů služeb nákladní a osobní železniční dopravy, aby zohlednil jejich názory na železniční trh.

8. Regulační subjekt je oprávněn požadovat příslušné informace od provozovatele infrastruktury, žadatelů a jakékoli zúčastněné třetí osoby z dotyčného členského státu.

Požadované informace se poskytnou v rozumné lhůtě stanovené regulačním subjektem, která nebude delší než jeden měsíc, až na případy, kdy za výjimečných okolností na základě svého souhlasu regulační subjekt povolí časově omezené prodloužení této lhůty, které nebude delší než dva dodatečné týdny. Regulačnímu subjektu se umožní prosazovat takové požadavky příslušnými sankcemi, včetně pokut. Informace, které se mají regulačnímu subjektu poskytnout, zahrnují veškeré údaje, které regulační subjekt požaduje v rámci své funkce přezkoumávání rozhodnutí a funkce sledování hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy v souladu s odstavcem 2. To zahrnuje i údaje nezbytné pro statistické účely a účely sledování trhu.

▼M1

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).

▼B

Rozhodnutí regulačního subjektu je závazné pro všechny strany, na něž se toto rozhodnutí vztahuje, a nepodléhá kontrole jiné správní instance. Regulační subjekt musí být schopen prosazovat svá rozhodnutí příslušnými sankcemi, včetně pokut.

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

10. Členské státy zajistí, aby rozhodnutí přijatá regulačním subjektem podléhala soudnímu přezkumu. Žádost o přezkum může mít vůči rozhodnutí regulačního subjektu odkladný účinek, pouze pokud okamžitý účinek rozhodnutí regulačního subjektu může u strany žádající o přezkum rozhodnutí vést k nenapravitelným nebo zjevně nepřiměřeným škodám. Tímto ustanovením nejsou v příslušných případech dotčeny pravomoci soudu projednávajícího žádost o přezkum rozhodnutí stanovené ústavním právem.

11. Členské státy zajistí, aby rozhodnutí regulačního subjektu byla zveřejněna.

▼M1

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.

▼M1

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.

▼B

13. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 60, pokud jde o některé změny přílohy VIII. Příloha VIII tak může být změněna za účelem jejího přizpůsobení vývoji postupů v oblasti účetnictví a kontroly nebo za účelem jejího doplnění o další prvky, jež jsou nezbytné pro ověření oddělení účetnictví.

Článek 57

Spolupráce regulačních subjektů

1. Regulační subjekty si vyměňují informace o své práci, zásadách rozhodování a praxi a především si vyměňují informace o hlavních záležitostech řešených v řízeních a o problémech s výkladem železničního práva Unie provedeného ve vnitrostátním právu. Regulační subjekty i jiným způsobem spolupracují za účelem koordinace svého rozhodování napříč Unií. Za tímto účelem se účastní činnosti a společně pracují v rámci sítě, která se schází v pravidelných intervalech. Komise je jejím členem; koordinuje a podporuje její činnost a v případě potřeby pro ni vydává doporučení. Zajistí rovněž aktivní spolupráci příslušných regulačních subjektů.

S výhradou pravidel o ochraně údajů stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů [1] a v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů [2] Komise mezi členy sítě podpoří výše uvedenou výměnu informací, pokud možno prostřednictvím elektronických prostředků, a přitom zachová důvěrnost obchodních tajemství poskytnutých příslušnými podniky.

2. Regulační subjekty úzce spolupracují, a to i prostřednictvím pracovních ujednání, za účelem vzájemné podpory při svých úkolech týkajících se sledování trhu, vyřizování stížností či provádění šetření.

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

[1] Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.
[2] Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1.

▼M1

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

4. Regulační subjekty konzultované podle odstavce 3 poskytnou veškeré informace, které jsou samy podle svého vnitrostátního práva oprávněny požadovat. Tyto informace mohou být použity pouze pro účely řešení stížnosti či šetření podle odstavce 3.

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

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

7. Komise se na žádost regulačního subjektu zapojí do činností uvedených v odstavcích 2 až 6 za účelem usnadnění spolupráce regulačních subjektů, jak je uvedeno v těchto odstavcích.

▼M1

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.

▼B

9. Regulační subjekty přezkoumávají rozhodnutí a postupy sdružení provozovatelů infrastruktury podle článku 37 a čl. 40 odst. 1, kterými se provádějí ustanovení této směrnice či jinak usnadňuje mezinárodní železniční doprava.

▼M1

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.

▼B

KAPITOLA V

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 58

Zadávání veřejných zakázek

Ustanoveními této směrnice není dotčena směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb ([1]).

Článek 59

Odchylky

1. Do dne 15. března 2013 Irsko, jako ostrovní členský stát s železničním spojením pouze s jedním dalším členským státem, a Spojené království, pokud jde o Severní Irsko, ze stejného důvodu:

a) nemusí pověřovat nezávislý subjekt funkcemi směrodatnými pro nestranný a nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře podle čl. 7 odst. 1 prvního pododstavce, pokud uvedený článek ukládá členským státům povinnost zřídit nezávislé subjekty, které vykonávají funkce stanovené v čl. 7 odst. 2;

b) nemusí uplatňovat požadavky stanovené v článku 27, čl. 29 odst. 2, článcích 38, 39 a 42, čl. 46 odst. 4, čl. 46 odst. 6, článku 47, čl. 49 odst. 3, článcích 50 až 53, článku 55 a článku 56 za podmínky, že lze přezkoumat rozhodnutí o přidělení kapacity infrastruktury nebo zpoplatnění, pokud o to železniční podnik písemně požádá, a tento subjekt vydá do dvou měsíců ode dne předložení veškerých příslušných informací rozhodnutí podléhající soudnímu přezkumu.

2. Pokud více než jeden licencovaný železniční podnik podle článku 17 nebo v případě Irska a Severního Irska železniční podnik licencovaný jinde předloží úřední žádost o povolení provozování konkurenční železniční dopravy v Irsku nebo Severním Irsku anebo do těchto zemí nebo z nich, rozhodne se o další použitelnosti této odchylky poradním postupem podle čl. 62 odst. 2.

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

([1]) Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 1.

▼B

Do jednoho roku od obdržení rozhodnutí podle prvního pododstavce tohoto odstavce nebo od podání úřední žádosti podle druhého pododstavce tohoto odstavce zavede zúčastněný členský stát nebo státy (Irsko nebo Spojené království, pokud jde o Severní Irsko) právní předpisy k provedení článků uvedených v odstavci 1.

3. Odchylku podle odstavce 1 lze prodloužit na dobu nejvýše pěti let. Nejpozději 12 měsíců před koncem doby platnosti odchylky může členský stát využívající takovou odchylku podat Komisi žádost o její prodloužení. Žádost musí být odůvodněná. Komise ji posoudí a rozhodne poradním postupem podle čl. 62 odst. 2. Uvedený postup se použije pro všechna rozhodnutí týkající se těchto žádostí.

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

Článek 60

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 20 odst. 5, čl. 35 odst. 3, čl. 43 odst. 2 a čl. 56 odst. 13 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 15. prosince 2012 Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomocí nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 20 odst. 5, čl. 35 odst. 3, čl. 43 odst. 2 a čl. 56 odst. 13 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 20 odst. 5, čl. 35 odst. 3, čl. 43 odst. 2 a čl. 56 odst. 13 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

▼B

Článek 61

Opatření upravující uplatňování

Na žádost členského státu, regulačního subjektu nebo z vlastního podnětu posoudí Komise konkrétní opatření přijatá vnitrostátními orgány s ohledem na uplatňování této směrnice, pokud jde o podmínky přístupu k železniční infrastruktuře a službám, vydávání licencí železničním podnikům, zpoplatnění infrastruktury a přidělování kapacity, a to do dvanácti měsíců od přijetí těchto opatření. Komise do čtyř měsíců od obdržení takové žádosti rozhodne postupem podle čl. 62 odst. 2, zda lze dotyčné opatření dále uplatňovat.

Článek 62

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Nevydá-li výbor stanovisko k návrhu prováděcího aktu, který má být přijat podle čl. 10 odst. 4, čl. 11 odst. 4, čl. 12 odst. 5, čl. 13 odst. 9, čl. 17 odst. 5, čl. 31 odst. 3 a 5, čl. 32 odst. 4 a čl. 57 odst. 8, Komise návrh prováděcího aktu nepřijme a použije se třetí pododstavec čl. 5 odst. 4 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 63

Zpráva

▼M1

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.

▼B

2. S ohledem na zkušenosti získané prostřednictvím sítě regulačních subjektů Komise do 16. prosince 2014 předloží Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o spolupráci mezi regulačními subjekty.

▼B

Komise případně navrhne doplňující opatření pro zajištění integrovanějšího regulačního dohledu nad evropským železničním trhem, zejména u mezinárodních služeb. Za tímto účelem by měla být případně zvážena i legislativní opatření.

Článek 64

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí, mimo jiné pokud jde o shodu dosaženou ze strany podniků, provozovatelů, žadatelů, orgánů a jiných dotčených subjektů, do 16. června 2015 Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

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

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

Povinnost provést a uplatňovat kapitoly II a IV této směrnice se nevztahuje na Kypr a Maltu po dobu, po kterou na jejich území neexistuje žádný železniční systém.

Článek 65

Zrušení

Směrnice 91/440/EHS, 95/18/ES a 2001/14/ES ve znění směrnic uvedených v příloze IX části A ►C1 se zrušují s účinkem ode dne 17. června 2015, ◄ aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v části B přílohy IX ve vnitrostátním právu.

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

Článek 66

Vstup v platnost

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

Článek 67

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

▼B

PŘÍLOHA I

SEZNAM POLOŽEK ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY

Železniční infrastruktura zahrnuje níže uvedené položky, pokud jsou součástí stálé železniční cesty, včetně pomocných kolejí, avšak s výjimkou tratí uvnitř železničních dílen, dep nebo vozoven a soukromých železničních přípojek nebo vleček:

— pozemky,

— železniční těleso a pláň, zejména náspy, zářezy, drenáže a odvodňovací příkopy, propustky malé těsnosti, zárubní zdi a osázení jako ochrana svahu; nástupiště pro cestující a rampy pro nakládku zboží (též na osobních nádražích a nákladních terminálech); stezky a chodníky; uzavírací zdi, živé ploty, oplocení; protipožární pásma; zařízení na vytápění výhybek; křižovatky atd.; sněhové zábrany,

— inženýrské stavby: mosty, nadjezdy a ostatní nadúrovňová křížení tratě; tunely, kryté zářezy a ostatní podúrovňová křížení tratě; podpůrné zdi a ochranné stavby proti lavinám, padajícím kamenům atd.,

— úrovňová křížení tratě, včetně zařízení pro zajištění bezpečnosti silničního provozu,

— železniční svršek, zejména: kolejnice, žlábkové kolejnice a přídržné kolejnice; příčné a podélné pražce; drobný svrškový materiál ke spojování kolejí; zátěž, včetně štěrku a písku; výhybky a křižovatky; točny a posuvny (s výjimkou těch, které jsou výhradně určeny výhradně pro lokomotivy),

— přístupové komunikace pro cestující a zboží, včetně přístupu po silnici a přístupu pro cestující, kteří přišli či odchází pěšky,

— zabezpečovací, signalizační a telekomunikační zařízení na otevřené trati, ve stanicích a seřaďovacích nádražích, včetně zařízení pro výrobu, přeměnu a rozvod elektrického proudu pro signalizaci a telekomunikaci; budovy patřící k uvedenému zařízení; kolejové brzdy,

— osvětlovací zařízení pro provozní a bezpečnostní účely,

— zařízení pro přeměnu a přívod proudu pro elektrickou trakci: měnírny, napájecí kabely mezi měnírnami a trolejemi, elektrické vedení se stožáry, třetí kolejnice s podpěrami,

— služební objekty správy infrastruktury, včetně poměrné části zařízení pro výběr poplatků za dopravu.

▼B

PŘÍLOHA II

SLUŽBY PRO ŽELEZNIČNÍ PODNIKY

(uvedené v článku 13)

1. Minimální přístupový balík obsahuje:

   a) zpracování žádostí o kapacitu železniční infrastruktury;

   b) právo na využití přidělené kapacity;

   c) použití železniční infrastruktury, včetně výhybek a železničních křižovatek;

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

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

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

2. Je poskytnut přístup, včetně přístupu po železnici, k následujícím zařízením služeb, pokud existují, a ke službám poskytovaným v těchto zařízeních:

   a) osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení, včetně zařízení pro zobrazení cestovních informací a vhodného prostoru pro služby prodeje přepravních dokladů;

   b) nákladní terminály;

   c) seřaďovací nádraží a zařízení pro sestavování vlaků, včetně zařízení pro seřaďování;

   d) odstavné koleje;

   e) zařízení údržby, s výjimkou zařízení těžké údržby určených vysokorychlostním vlakům nebo jinému druhu vozového parku, který vyžaduje specifická zařízení;

   f) ostatní technická zařízení, včetně zařízení pro čištění a mytí;

   g) zařízení přímořských i vnitrozemských přístavů související s činnostmi železniční dopravy;

   h) pomocná zařízení;

   i) čerpací stanice a dodávky paliva v těchto stanicích, jehož zpoplatnění se na fakturách vykáže odděleně.

3. Doplňkové služby mohou zahrnovat:

   a) trakční proud, přičemž poplatky za něj jsou na fakturách uvedeny odděleně od poplatků za používání zařízení pro dodávku trakčního proudu, aniž by bylo dotčeno provádění směrnice 2009/72/ES;

   b) předtápění osobních vlaků;

   c) nadstandardní smlouvy týkající se

      — řízení dopravy nebezpečných nákladů,

      — pomoci při provozu mimořádných vlaků.

▼B

4. Pomocné služby mohou zahrnovat:

a) přístup k telekomunikačním sítím;

b) poskytování doplňujících informací;

c) technickou kontrolu vozového parku;

d) služby prodeje přepravních dokladů ve stanicích osobní přepravy;

e) služby těžké údržby poskytované v zařízeních údržby určených pro vysokorychlostní vlaky nebo jiný druh vozového parku, který vyžaduje specifická zařízení.

▼B

PŘÍLOHA III

FINANČNÍ ZPŮSOBILOST

(uvedená v článku 20)

Informace, které podniky žádající o licenci předkládají v souladu s článkem 20, zahrnují následující aspekty:

a) dostupné finanční prostředky, včetně prostředků uložených v bankách, přislíbených kontokorentních úvěrů a půjček;

b) finanční prostředky a aktiva použitelné jako záruky;

c) provozní kapitál;

d) příslušné náklady, včetně výdajů na nákup vozidel, pozemků, budov, zařízení a vozového parku;

e) zatížení podnikových aktiv;

f) daně a příspěvky na sociální zabezpečení.

▼B

PŘÍLOHA IV

OBSAH ZPRÁVY O SÍTI

(uvedené v článku 27)

Zpráva o síti uvedená v článku 27 obsahuje tyto informace:

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

2. Oddíl o zásadách zpoplatnění a o tarifech. Tento oddíl obsahuje odpovídající údaje o systému zpoplatnění, dostatečné informace o poplatcích, jakož i další příslušné informace o přístupu týkající se služeb uvedených v příloze II, které poskytuje pouze jediný dodavatel. Upřesňuje metodiku, pravidla a případně tabulky k provedení článků 31 až 36, pokud jde o náklady i poplatky. Obsahuje informace o změnách poplatků, o kterých již bylo rozhodnuto, nebo které se předpokládají v příštích pěti letech, jsou-li takové informace k dispozici.

3. Oddíl o zásadách a kritériích pro přidělování kapacity. Tento oddíl stanoví všeobecné kapacitní vlastnosti infrastruktury, která je k dispozici železničním podnikům, a veškerá omezení jejího použití, včetně předpokládaných požadavků na kapacitu z důvodu údržby. Tento oddíl také stanoví postupy a lhůty v procesu přidělování kapacity. Obsahuje specifická kritéria uplatňovaná při tomto procesu, zejména:

   a) postupy, podle kterých mohou žadatelé od provozovatele infrastruktury požadovat kapacitu;

   b) požadavky, které musí žadatel splňovat;

   c) časový rozvrh postupu podávání žádostí a přidělování kapacit a postupy, které je třeba dodržet při žádostech o informace o plánování, jakož i postupy pro stanovení časového rámce plánované i neplánované údržby;

   d) zásady platné pro koordinační proces a systém řešení sporů, který je k dispozici jako součást tohoto procesu;

   e) postupy, které mají být dodrženy, a kritéria, která se mají použít v případě přetížení infrastruktury;

   f) podrobnosti o omezení využití infrastruktury;

   g) podmínky, za nichž se při stanovení priorit v procesu přidělování přihlíží k předchozí úrovni využívání kapacity.

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

4. Oddíl s informacemi týkajícími se žádostí o licenci podle článku 25 této směrnice a osvědčení o bezpečnosti vydaných v souladu se směrnicí 2004/49/ES nebo s odkazem na internetové stránky, kde jsou takové informace bezplatně dostupné v elektronické podobě.

▼B

5. Oddíl s informacemi o postupech řešení sporů a postupech pro přezkum rozhodnutí vztahujících se na otázky přístupu k železniční infrastruktuře a službám, jakož i systému odměňování výkonu podle článku 35.

6. Oddíl s informacemi o přístupu k zařízením služeb uvedeným v příloze II a jejich zpoplatnění. Provozovatelé zařízení služeb, kteří nejsou ovládáni provozovatelem infrastruktury, poskytnou informace o poplatcích za získání přístupu k zařízení a za poskytování služeb a informace o technických podmínkách přístupu pro účely zařazení do zprávy o síti nebo uvedou odkaz na internetové stránky, kde jsou takové informace bezplatně dostupné v elektronické podobě.

7. Vzorová dohoda pro uzavření rámcových dohod mezi provozovatelem infrastruktury a žadatelem v souladu s článkem 42.

▼B

PŘÍLOHA V

ZÁKLADNÍ ZÁSADY A PARAMETRY SMLUVNÍCH UJEDNÁNÍ MEZI PŘÍSLUŠNÝMI ORGÁNY A PROVOZOVATELI INFRASTRUKTURY

(uvedené v článku 30)

Smluvní ujednání konkretizuje ustanovení článku 30 a obsahuje přinejmenším tyto prvky:

1) rozsah působnosti ujednání, pokud jde o infrastrukturu a zařízení služeb, členěný v souladu s přílohou II. Zahrnuje všechny aspekty správy infrastruktury, včetně údržby a obnovy infrastruktury již provozované. Případně bude zahrnuta i výstavba nové infrastruktury;

2) podrobnosti o platbách nebo finančních prostředcích pro služby infrastruktury uvedené v příloze II, údržbu a obnovu a řešení stávajícího skluzu údržby a obnovy. Případně by měly být zahrnuty i podrobnosti o platbách nebo finančních prostředcích pro novou infrastrukturu;

3) výkonnostní cíle zaměřené na uživatele v podobě ukazatelů a kritérií kvality zahrnujících prvky jako:

   a) výkon vlaku, pokud jde například o traťovou rychlost a spolehlivost a spokojenost zákazníků;

   b) kapacita sítě;

   c) správa aktiv;

   d) objem činnosti;

   e) úroveň bezpečnosti a

   f) ochrana životního prostředí;

4) rozsah případného skluzu údržby a aktiva, která budou vyřazena z používání, a tudíž vyvolají rozdílné finanční toky;

5) pobídky podle čl. 30 odst. 1, s výjimkou pobídek prováděných prostřednictvím regulačních opatření podle čl. 30 odst. 3;

6) minimální povinnosti provozovatele infrastruktury podávat zprávy, pokud jde o obsah a četnost podávání zpráv, včetně informací, které se mají zveřejňovat každoročně;

7) dohodnutá doba platnosti ujednání, která je podle potřeby synchronizována s dobou platností obchodního plánu, koncese nebo licence provozovatele infrastruktury a musí být v souladu s rámcovými podmínkami a pravidly zpoplatnění stanovenými státem;

8) pravidla pro řešení vážnějších narušení provozu a nouzových situací, včetně havarijních plánů a předčasného ukončení smluvního ujednání, a včasné informování uživatelů;

9) nápravná opatření, která budou přijata, pokud některá ze stran poruší své smluvní povinnosti, nebo za výjimečných okolností, jež ovlivní dostupnost veřejného financování; to zahrnuje podmínky a postupy pro opětovné sjednání a předčasné ukončení.

▼B

PŘÍLOHA VI

POŽADAVKY NA NÁKLADY A POPLATKY SOUVISEJÍCÍ S ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUROU

(uvedené v čl. 32 odst. 1 a článku 35)

1. Páry, které provozovatelé infrastruktury zváží při stanovení seznamu segmentů trhu s ohledem na zavedení přirážek v systému zpoplatnění podle čl. 32 odst. 1, zahrnují alespoň:

   a) osobní v. nákladní doprava;

   b) vlaky přepravující nebezpečný náklad v. jiné nákladní vlaky;

   c) vnitrostátní v. mezinárodní doprava;

   d) kombinovaná doprava v. přímé vlakové spojení;

   e) městská nebo regionální v. meziměstská osobní doprava;

   f) ucelené vlaky v. nákladní vlaky sestavené z jednotlivých vozů;

   g) pravidelná v. příležitostná železniční doprava.

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

   a) Aby bylo dosaženo dohodnuté úrovně výkonu a nebyla ohrožena hospodářská životaschopnost služby, dohodne provozovatel infrastruktury s žadateli hlavní parametry systému odměňování výkonu, zejména hodnotu zpoždění a prahové hodnoty, při jejichž dosažení vznikne na základě systému odměňování výkonu povinnost platby, a to jak pro jednotlivé jízdy, tak pro všechny jízdy vlaků železničního podniku v daném časovém období.

   b) Provozovatel infrastruktury sdělí železničním podnikům jízdní řád sítě, na jehož základě budou vypočítávána zpoždění, nejméně pět dní před jízdou vlaku. V případě vyšší moci nebo pozdějších změn jízdního řádu sítě může provozovatel infrastruktury použít kratší lhůtu.

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

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

      1.1 Sestavení jízdního řádu

      1.2 Sestavování vlaku

      1.3 Chyby v provozním postupu

      1.4 Chybné uplatnění pravidel přednosti

      1.5 Zaměstnanci

      1.6 Jiné příčiny

      2. Zařízení infrastruktury, za která odpovídá provozovatel infrastruktury

      2.1 Návěstní zařízení

      2.2 Návěstní zařízení na úrovňových kříženích tratí

      2.3 Telekomunikační zařízení

      2.4 Napájecí zařízení

▼B

2.5 Kolej

2.6 Stavby

2.7 Zaměstnanci

2.8 Jiné příčiny

3. Stavební příčiny, za které odpovídá provozovatel infrastruktury

3.1 Plánované stavební práce

3.2 Nesrovnalosti při provádění stavebních prací

3.3 Omezení rychlosti z důvodu vadné koleje

3.4 Jiné příčiny

4. Příčiny, za které odpovídá jiný provozovatel infrastruktury

4.1 Způsobené předchozím provozovatelem infrastruktury

4.2 Způsobené následujícím provozovatelem infrastruktury

5. Obchodní příčiny, za které odpovídá železniční podnik

5.1 Překročení doby zastavení

5.2 Žádost železničního podniku

5.3 Nakládkové operace

5.4 Nesrovnalosti při nakládce

5.5 Obchodní příprava vlaku

5.6 Zaměstnanci

5.7 Jiné příčiny

6. Vozový park, za který odpovídá železniční podnik

6.1 Plánování oběhu/změna plánu oběhu

6.2 Sestavení vlaku železničním podnikem

6.3 Problémy týkající se osobních vozů (osobní doprava)

6.4 Problémy týkající se vagonů (nákladní doprava)

6.5 Problémy týkající se vozů, lokomotiv a motorových vozů

6.6 Zaměstnanci

6.7 Jiné příčiny

7. Příčiny, za které odpovídají jiné železniční podniky

7.1 Způsobené následujícím železničním podnikem

7.2 Způsobené předchozím železničním podnikem

8. Vnější příčiny, za které neodpovídá ani provozovatel infrastruktury, ani železniční podnik

8.1 Stávka

8.2 Administrativní záležitosti

8.3 Vnější vlivy

8.4 Dopady počasí a přírodní vlivy

8.5 Zpoždění z vnějších důvodů na následující síti

8.6 Jiné příčiny

9. Druhotné příčiny, za které neodpovídá ani provozovatel infrastruktury, ani železniční podnik

9.1 Nebezpečné události a nehody a nebezpečí

▼B

9.2 Obsazení koleje zapříčiněné zpožděním téhož vlaku

9.3 Obsazení koleje zapříčiněné zpožděním jiného vlaku

9.4 Obrat v konečné stanici

9.5 Vlakový přípoj

9.6 Je zapotřebí dalšího šetření.

d) Kdykoli je to možné, je za zpoždění odpovědná jediná organizace, přičemž se přihlíží jak k odpovědnosti za narušení, tak ke schopnosti obnovit běžné provozní podmínky.

e) Při výpočtu plateb se bere v úvahu průměrné zpoždění železniční dopravy, pro kterou platí podobné požadavky na včasnost.

f) Provozovatel infrastruktury co nejdříve sdělí železničním podnikům výpočet plateb splatných v rámci systému odměňování výkonu. Tento výpočet zahrnuje všechny zpožděné jízdy vlaků za období nejvýše jednoho měsíce.

g) Aniž jsou dotčeny stávající postupy pro přezkum rozhodnutí a ustanovení článku 56, je v případě sporů ohledně systému odměňování výkonu k dispozici systém řešení sporů umožňující okamžité vyřešení těchto sporů. Tento systém řešení sporů je ve vztahu ke zúčastněným stranám nestranný. Dojde-li k použití tohoto systému, musí být rozhodnutí přijato ve lhůtě deseti pracovních dnů.

h) Jednou ročně zveřejní provozovatel infrastruktury průměrnou roční úroveň výkonu dosaženou železničními podniky na základě hlavních parametrů dohodnutých v rámci systému odměňování výkonu.

▼M2

PŘÍLOHA VII

ČASOVÝ ROZVRH PROCESU PŘIDĚLOVÁNÍ

(uvedený v článku 43)

1) Jízdní řád sítě se sestavuje jednou za kalendářní rok.

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

3) Lhůta pro přijetí žádostí o přidělení kapacity, která má být začleněna do jízdního řádu sítě, nesmí uplynout dříve než dvanáct měsíců před změnou jízdního řádu sítě. Provozovatel infrastruktury zváží i žádosti obdržené po uplynutí této lhůty.

4) Nejpozději 11 měsíců před změnou jízdního řádu sítě zajistí provozovatelé infrastruktury ve spolupráci s ostatními příslušnými provozovateli infrastruktury, aby byly stanoveny prozatímní mezinárodní trasy vlaků. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby tyto trasy byly pokud možno zachovány i v průběhu následujících postupů.

5) Nejpozději čtyři měsíce po uplynutí lhůty uvedené v bodě 3 provozovatel infrastruktury vypracuje a zveřejní návrh jízdního řádu sítě.

6) Provozovatel infrastruktury rozhodne o žádostech, jež obdrží po uplynutí lhůty uvedené v bodě 3, v souladu s postupem zveřejněným ve zprávě o síti.

   Provozovatel infrastruktury může nově naplánovat přidělenou trasu, pokud je to nutné k zajištění co možná nejlepšího sladění všech žádostí o trasy a když toto nové naplánování schválí žadatel, jemuž byla trasa původně přidělena. Nejpozději jeden měsíc před změnou jízdního řádu sítě musí provozovatel infrastruktury aktualizovat návrh jízdního řádu sítě tak, aby zahrnoval všechny trasy vlaků, jež byly přiděleny po uplynutí lhůty uvedené v bodě 3.

7) V případě vlaků, jež přejíždějí z jedné sítě do druhé a dojedou s předpokládaným zpožděním v délce nejvýše deseti hodin a od 14. prosince 2019 osmnácti hodin, nepovažuje provozovatel infrastruktury druhé sítě danou trasu vlaku za zrušenou ani nevyžaduje žádost o další trasu vlaku, a to i když se rozhodne přidělit jinou trasu vlaku, ledaže by jej žadatel informoval o tom, že vlak do druhé sítě nepřejede. Provozovatel infrastruktury žadateli bezodkladně sdělí aktualizovanou či novou trasu vlaku, a je-li změnou dotčena, i vazbu mezi jejím novým číslem a číslem trasy vlaku, která byla zrušena.

8) Pokud jde o dočasná omezení kapacity železničních tratí z důvodů, jako jsou práce na infrastruktuře, včetně souvisejících omezení rychlosti, hmotnosti na nápravu, délky vlaku, trakce nebo průjezdného průřezu („omezení kapacity“), která trvají déle než sedm po sobě jdoucích dní a kvůli nimž je více než 30 % odhadovaného denního objemu dopravy na určité železniční trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno jinými druhy dopravy, zveřejní dotčení provozovatelé infrastruktury všechna omezení kapacity a předběžné výsledky konzultace s žadateli poprvé alespoň 24 měsíců před předmětnou změnou jízdního řádu sítě, jsou-li známy, a podruhé v aktualizované podobě alespoň dvanáct měsíců před předmětnou změnou.

▼M2

9) Pokud se dopad omezení kapacity neomezí na jednu síť, dotčení provozovatelé infrastruktury také vytvoří mechanismus, v jehož rámci budou tato omezení kapacity při jejich prvním zveřejnění společně projednávat se zainteresovanými žadateli, se sdruženími provozovatelů infrastruktury uvedenými v čl. 40 odst. 1 a s hlavními dotčenými provozovateli zařízení služeb, s výjimkou případů, kdy se provozovatelé infrastruktury s žadateli dohodnou, že takovýto mechanismus není zapotřebí. Společné projednávání má pomoci s přípravou jízdních řádů, včetně zajišťování odklonových tras.

10) Při prvním zveřejnění omezení kapacity v souladu s bodem 8 prokonzultuje provozovatel infrastruktury předmětná omezení kapacity s žadateli a hlavními dotčenými provozovateli zařízení služeb. Pokud je mezi prvním a druhým zveřejněním omezení kapacity požadována koordinace v souladu s bodem 11, uskuteční provozovatel infrastruktury s žadateli a hlavními dotčenými provozovateli zařízení služeb druhou konzultaci před ukončením uvedené koordinace a druhým zveřejněním omezení kapacity.

11) Není-li dopad omezení kapacity omezen na jednu síť, musí dotčení provozovatelé infrastruktury (včetně provozovatelů infrastruktury, kteří by mohli být dotčeni přetrasováním vlaků) před zveřejněním omezení kapacity v souladu s bodem 8 koordinovat mezi sebou navzájem omezení kapacity, která by mohla zahrnovat zrušení, přetrasování vlaků nebo nahrazení jinými druhy dopravy.

Koordinace před druhým zveřejněním musí být dokončena:

a) nejpozději osmnáct měsíců před změnou jízdního řádu sítě, pokud je na určité železniční trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno jinými druhy dopravy více než 50 % odhadovaného denního objemu dopravy po dobu více než 30 po sobě jdoucích dní;

b) nejpozději třináct měsíců a patnáct dní před změnou jízdního řádu sítě, pokud je na určité železniční trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno jinými druhy dopravy více než 30 % odhadovaného denního objemu dopravy po dobu více než sedmi po sobě jdoucích dní;

c) nejpozději třináct měsíců a patnáct dní před změnou jízdního řádu sítě, pokud je na určité železniční trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno jinými druhy dopravy více než 50 % odhadovaného denního objemu dopravy po dobu sedmi či méně po sobě jdoucích dní.

V případě potřeby vyzvou provozovatelé infrastruktury žadatele působící na dotčených tratích a hlavní dotčené provozovatele zařízení služeb, aby se do této koordinace zapojili.

12) Co se týče omezení kapacity trvajících sedm či méně po sobě jdoucích dní, která není nutno zveřejnit v souladu s bodem 8, kvůli kterým je více než 10 % odhadovaného denního objemu dopravy na určité železniční trati zrušeno, přetrasováno nebo nahrazeno jinými druhy dopravy, k nimž dojde v následujícím období platnosti jízdního řádu a o kterých se provozovatel infrastruktury dozví nejpozději šest měsíců a patnáct dní před změnou jízdního řádu sítě, prokonzultuje provozovatel infrastruktury plánovaná omezení kapacity s dotčenými žadateli a informuje o aktualizovaných omezeních kapacity alespoň čtyři měsíce před změnou jízdního řádu sítě. Provozovatel infrastruktury poskytne podrobné informace o nabízených trasách vlaků nejpozději čtyři měsíce před začátkem omezení kapacity v případě osobních vlaků a nejpozději jeden měsíc před začátkem omezení kapacity v případě nákladních vlaků, pokud se provozovatel infrastruktury s dotčenými žadateli nedohodnou na kratším předstihu.

▼M2

13) Provozovatelé infrastruktury se mohou na základě konzultace s žadateli a provozovateli zařízení rozhodnout, že budou u omezení kapacity uplatňovat přísnější limity spočívající v nižších procentních podílech odhadovaného objemu dopravy nebo v kratším trvání daných omezení, než jaké jsou uvedeny v této příloze, nebo že budou uplatňovat další kritéria nad rámec těch, která jsou zmiňována v této příloze. Limity a kritéria pro seskupování omezení kapacity zveřejní ve svých zprávách o síti podle bodu 3 přílohy IV.

14) V případě omezení kapacity, které je nezbytné k znovuobnovení bezpečného provozu vlaků, se může provozovatel infrastruktury rozhodnout, že lhůty stanovené v bodech 8 až 12 nepoužije, je-li načasování daných omezení mimo jeho kontrolu, bylo-li by použití uvedených lhůt neefektivní z hlediska nákladů či zbytečně působící škodu z hlediska životnosti či stavu majetku nebo souhlasí-li všichni dotčení žadatelé. V těchto případech a v případě jakýchkoli jiných omezení kapacity, jež nepodléhají konzultaci v souladu s jinými ustanoveními této přílohy, konzultuje provozovatel infrastruktury dotčené žadatele a hlavní provozovatele zařízení služeb okamžitě.

15) Informace, které musí provozovatel infrastruktury poskytnout, postupuje-li v souladu s body 8, 12 nebo 14, zahrnují:

    a) plánovaný den;

    b) denní dobu, a hned jak je to možné stanovit, hodinu, kdy omezení kapacity začne a skončí;

    c) úsek trati, jehož se omezení dotkne, a

    d) pokud to přichází v úvahu, též kapacitu odklonových tratí.

    Uvedené informace nebo odkaz na místo, kde lze tyto informace nalézt, zveřejní provozovatel infrastruktury ve své zprávě o síti uvedené v bodě 3 přílohy IV. Tyto informace musí provozovatel infrastruktury aktualizovat.

16) Pokud jde o omezení kapacity, která trvají přinejmenším 30 po sobě jdoucích dní a postihují více než 50 % odhadovaného objemu dopravy na určité železniční trati, poskytne provozovatel infrastruktury žadatelům na jejich vyžádání během prvního kola konzultací srovnání podmínek v alespoň dvou alternativních scénářích pro omezení kapacity. Tyto alternativní scénáře koncipuje provozovatel infrastruktury společně s žadateli na základě údajů poskytnutých v jejich žádostech.

    Součástí srovnání musí být v každém scénáři alespoň:

    a) doba trvání omezení kapacity;

    b) očekávané orientační poplatky za infrastrukturu;

    c) dostupná kapacita na odklonových tratích;

    d) dostupné alternativní trasy a

    e) orientační doby jízdy.

    Dříve než se provozovatel infrastruktury pro jednu z alternativ omezení kapacity rozhodne, konzultuje zainteresované žadatele a přihlédne k dopadu jednotlivých alternativ na tyto žadatele a na uživatele služeb.

17) Pokud jde o omezení kapacity, která trvají déle než 30 po sobě jdoucích dní a postihují více než 50 % odhadovaného objemu dopravy na určité železniční trati, stanoví provozovatel infrastruktury kritéria pro přetrasování vlaků zajišťujících různé druhy dopravy, přičemž zohlední žadatelova obchodní a provozní omezení s výjimkou případů, kdy daná provozní omezení vyplývají z žadatelových manažerských či organizačních rozhodnutí, aniž by tím byl dotčen cíl v podobě snižování nákladů provozovatele infrastruktury v souladu s čl. 30 odst. 1. Provozovatel infrastruktury zveřejní tato kritéria

▼M2

ve zprávě o síti spolu s předběžným přidělením zbývající kapacity jednotlivým segmentům železniční dopravy při postupu v souladu s bodem 8. Po skončení konzultace, a aniž by tím byly dotčeny povinnosti provozovatele infrastruktury podle bodu 3 přílohy IV, poskytne provozovatel infrastruktury na základě zpětné vazby od žadatelů dotčeným železničním podnikům orientační rozčlenění zbývající kapacity podle segmentu dopravy.

▼B

PŘÍLOHA VIII

ÚČETNÍ ÚDAJE, KTERÉ SE MAJÍ NA ŽÁDOST PŘEDKLÁDAT REGULAČNÍMU SUBJEKTU

(uvedené v čl. 56 odst. 12)

1. Oddělení účtů

   a) oddělené výkazy zisků a ztrát a rozvahy za činnosti v oblasti nákladní dopravy, osobní dopravy a správy infrastruktury;

   b) transparentním a podrobným způsobem poskytnuté podrobné informace o jednotlivých zdrojích a využití veřejných prostředků a jiných forem kompenzace, včetně podrobného přehledu peněžních toků podniků, aby se určilo, jak byly tyto veřejné prostředky a jiné formy kompenzace využity;

   c) kategorie nákladů a zisku v souladu s požadavky regulačního subjektu, umožňující určit, zda došlo ke křížovým dotacím mezi těmito různými činnostmi;

   d) metodika použitá k rozdělení nákladů mezi různé činnosti;

   e) pokud je regulovaný podnik částí skupiny, úplné podrobnosti o platbách mezi společnostmi.

2. Sledování poplatků za přístup k infrastruktuře

   a) různé kategorie nákladů, zejména dostatečné informace o mezních/přímých nákladech u různých služeb nebo skupin služeb, aby bylo možné sledovat poplatky za infrastrukturu;

   b) dostatečné informace, které umožní sledovat jednotlivé poplatky hrazené za služby (nebo skupiny služeb); požaduje-li to regulační subjekt, tyto informace obsahují údaje o objemu jednotlivých služeb, cenách za jednotlivé služby a celkových výnosech z jednotlivých služeb placených interními a externími zákazníky;

   c) náklady a výnosy za jednotlivé služby (nebo skupiny služeb) s použitím příslušné metodiky nákladů, jak požaduje regulační subjekt, s cílem zjistit potenciálně protisoutěžní stanovení cen (křížové dotace, predátorské ceny a stanovení nadměrných cen).

3. Uvedení finančních výsledků

   a) výkaz finančních výsledků;

   b) souhrnný výkaz výdajů;

   c) výkaz výdajů na údržbu;

   d) výkaz provozních výdajů;

   e) výkaz příjmů;

   f) doplňkové poznámky, které výkazy rozvádí a vysvětlují, kde je to vhodné.

▼B

PŘÍLOHA IX

ČÁST A

ZRUŠOVANÉ SMĚRNICE A SEZNAM JEJICH NÁSLEDNÝCH ZMĚN

(podle článku 65)

Směrnice Rady 91/440/EHS (Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25)	
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1)	
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164)	
Směrnice Rady 2006/103/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 344)	pouze bod B přílohy
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 44)	pouze článek 1
Směrnice Rady 95/18/ES (Úř. věst. L 143, 27.6.1995, s. 70)	
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26)	
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44)	pouze článek 29
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29)	
Rozhodnutí Komise 2002/844/ES (Úř. věst. L 289, 26.10.2002, s. 30)	
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44)	pouze článek 30
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 44)	pouze článek 2

ČÁST B

SEZNAM LHŮT PRO PROVEDENÍ VE VNITROSTÁTNÍM PRÁVU

(uvedené v článku 65)

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

▼B

PŘÍLOHA X

SROVNÁVACÍ TABULKA

Směrnice 91/440/EHS	Směrnice 95/18/ES	Směrnice 2001/14/ES	Tato směrnice
Čl. 2 odst. 1	Čl. 1 odst. 1	Čl. 1 odst. 1 první pododstavec	Čl. 1 odst. 1
		Čl. 1 odst. 2	Čl. 1 odst. 2
Čl. 2 odst. 2			Čl. 2 odst. 1
	Čl. 1 odst. 2		Čl. 2 odst. 2
		Čl. 1 odst. 3	Čl. 2 odst. 3
			Čl. 2 odst. 4 až 9
Čl. 2 odst. 4			Čl. 2 odst. 10
			Čl. 2 odst. 11
Článek 3			Čl. 3 body 1 až 8
			Čl. 3 body 9 až 13
	Čl. 2 písm. b) a c)		Čl. 3 body 14 a 15
			Čl. 3 body 16 a 17
		Článek 2	Čl. 3 body 18 až 28
			Čl. 3 body 29 a 30
Článek 4			Článek 4
Článek 5			Čl 5 odst. 1 až 3
			Čl 5 odst. 4
Čl. 6 odst. 1 a 2			Čl. 6 odst. 1 a 2
Čl. 9 odst. 4			Čl. 6 odst. 3
Čl. 6 odst. 1 druhý pododstavec			Čl. 6 odst. 4
Čl. 6 odst. 3 a příloha II			Čl. 7 odst. 1
		Čl. 4 odst. 2 a čl. 14 odst. 2	Čl. 7 odst. 2
Čl. 7 odst. 1, 3 a 4			Čl. 8 odst. 1, 2 a 3
		Čl. 6 odst. 1	Čl. 8 odst. 4

▼B

Směrnice 91/440/EHS	Směrnice 95/18/ES	Směrnice 2001/14/ES	Tato směrnice
Čl. 9 odst. 1 a 2			Čl. 9 odst. 1 a 2
Čl. 10 odst. 3 a 3a			Čl. 10 odst. 1 a 2
Čl. 10 odst. 3b			Čl. 11 odst. 1, 2 a 3
			Čl. 11 odst. 4
Čl. 10 odst. 3c a 3e			Čl. 11 odst. 5 a 6
Čl. 10 odst. 3f			Čl. 12 odst. 1 až 4
			Čl. 12 odst. 5
		Článek 5	Článek 13
			Článek 14
Článek 10b			Článek 15
	Článek 3		Článek 16
	Čl. 4 odst. 1 až 4		Čl. 17 odst. 1 až 4
	Článek 5		Článek 18
	Článek 6		Článek 19
	Čl. 7 odst. 1		Čl. 20 odst. 1
	Příloha, část 1, bod 1		Čl. 20 odst. 2
			Čl. 20 odst. 3
	Článek 8		Článek 21
	Článek 9		Článek 22
	Čl. 4 odst. 5		Čl. 23 odst. 1
	Článek 10		Čl. 23 odst. 2 a 3
	Článek 11		Článek 24
	Článek 15		Článek 25
		Čl. 1 odst. 1 druhý pododstavec	Článek 26
		Článek 3	Článek 27
Čl. 10 odst. 5			Článek 28
		Čl. 4 odst. 1, 3, 4, 5 a 6	Článek 29
		Čl. 6 odst. 2 až 5	Článek 30
		Článek 7	Článek 31

▼B

Směrnice 91/440/EHS	Směrnice 95/18/ES	Směrnice 2001/14/ES	Tato směrnice
		Článek 8	Článek 32
		Článek 9	Článek 33
		Článek 10	Článek 34
		Článek 11	Článek 35
		Článek 12	Článek 36
			Článek 37
		Článek 13	Článek 38
		Čl. 14 odst. 1 a 3	Článek 39
		Článek 15	Článek 40
		Článek 16	Článek 41
		Článek 17	Článek 42
		Článek 18	Článek 43
		Článek 19	Článek 44
		Čl. 20 odst. 1, 2 a 3	Čl. 45 odst. 1, 2 a 3
			Čl. 45 odst. 4
		Čl. 20 odst. 4	Čl. 45 odst. 5
		Článek 21	Článek 46
		Článek 22	Článek 47
		Článek 23	Článek 48
		Článek 24	Článek 49
		Článek 25	Článek 50
		Článek 26	Článek 51
		Článek 27	Článek 52
		Článek 28	Článek 53
		Článek 29	Článek 54
		Čl. 30 odst. 1	Článek 55
		Čl. 30 odst. 2	Čl. 56 odst. 1
		Článek 31	Článek 57
Článek 12			Článek 58
Článek 14a		Čl. 33 odst. 1, 2 a 3	Článek 59
			Článek 60
		Čl. 34 odst. 2	Článek 61

▼B

Směrnice 91/440/EHS	Směrnice 95/18/ES	Směrnice 2001/14/ES	Tato směrnice
Článek 11a		Čl. 35 odst. 1, 2 a 3	Článek 62
Čl. 10 odst. 9			Článek 63
		Článek 38	Článek 64
			Článek 65
	Článek 17	Článek 39	Článek 66
Článek 16	Článek 18	Článek 40	Článek 67
			Příloha I
		Příloha II	Příloha II
	Příloha		Příloha III
		Příloha I	Příloha IV
			Příloha V
			Příloha VI
		Příloha III	Příloha VII
			Příloha VIII