III

(Přípravné akty)

VÝBOR REGIONŮ

103. PLENÁRNÍ ZASEDÁNÍ VE DNECH 7.–9. ŘÍJNA 2013

Stanovisko Výboru regionů Čtvrtý železniční balíček

(2013/C 356/16)

VÝBOR REGIONŮ

— s potěšením konstatuje, že chce Evropská komise dokončit regulační rámec nezbytný k vytvoření jednotného železničního prostoru;

— domnívá se, že liberalizace není samoúčelná, cílem musí být zlepšení nabídky a kvality služeb. Otevření se hospodářské soutěži nelze zhodnotit bez toho, aby se zvážily rovněž investice do infrastruktury, skutečné podmínky fungování trhu či technické aspekty interoperability;

— připomíná, že zásada nezávislé samosprávy umožňuje místním orgánům, aby se samy rozhodly, jak budou organizovat své služby veřejné dopravy. Zavedení příliš nízkých horních hranic pro přímé uzavírání smluv však chápe jako drastické omezení zásady samosprávy místních a regionálních orgánů;

— vítá posílení úlohy provozovatele infrastruktury a zřízení koordinačních výborů, které budou dohlížet na činnost těchto posílených provozovatelů infrastruktury a na účinnost celého systému. Místní orgány do nich budou muset být zapojovány systematicky, a ne pouze „podle potřeby“;

— podporuje rychlé vytvoření evropské sítě provozovatelů infrastruktury, které je nezbytné pro fungování jednotného evropského železničního prostoru a pro přeshraniční spolupráci;

— podporuje posílení úlohy Evropské agentury pro železnice, která usiluje zejména o podporu technické interoperability a harmonizaci postupů v oblasti bezpečnosti, s cílem předejít závažným problémům plynoucím z rozdílů mezi 26 vnitrostátními orgány.

Zpravodaj	pan Pascal MANGIN (FR/ELS), člen regionální rady Alsaska
Odkazy	sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů o „Čtvrtém železničním balíčku – dokončení jednotného evropského železničního prostoru na podporu evropské konkurenceschopnosti a růstu“ COM(2013) 25 final; návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků COM(2013) 26 final; návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 COM(2013) 27 final; návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici COM(2013) 28 final; návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury COM(2013) 29 final; návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (přepracované znění) COM(2013) 30 final; návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o bezpečnosti železnic (přepracované znění) COM(2013) 31 final; zpráva Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů o pokroku při dosahování interoperability železničního systému COM(2013) 32 final; zpráva Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů o profilu a úkolech ostatních členů doprovodu vlaku COM(2013) 33 final; zpráva Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů o provádění ustanovení směrnice 2007/58/ES o otevření trhu mezinárodní osobní železniční dopravy – Průvodní dokument ke sdělení Radě a Evropskému parlamentu o čtvrtém železničním balíčku COM(2013) 34 final

I. **POLITICKÁ DOPORUČENÍ**

A. ***Závazky veřejné služby***

VÝBOR REGIONŮ

Všeobecné připomínky

1. s potěšením konstatuje, že chce Evropská komise dokončit regulační rámec nezbytný k vytvoření jednotného železničního prostoru;

2. připomíná svůj mnohokrát vyslovený názor, vyjádřený např. ve stanovisku *Doprava šetrnější k životnímu prostředí*, že jeden z nejdůležitějších cílů evropské dopravní politiky spočívá v tom, aby byla doprava osob a zboží, zejména pak přeshraniční nákladní a těžká nákladní doprava, převedena ze silnice na železnici coby na dopravu nejšetrnější k životnímu prostředí, a že EU musí pro splnění tohoto cíle zajistit vhodná opatření, pokud je pro to dostatek volných kapacit;

3. domnívá se, že liberalizace není samoúčelná, cílem musí být zlepšení nabídky a kvality služeb. Otevření se hospodářské soutěži nelze zhodnotit bez toho, aby se zvážily rovněž investice do infrastruktury, skutečné podmínky fungování trhu či technické aspekty interoperability;

4. rád by se zapojil do globálního procesu spojujícího proporcionalitu, subsidiaritu a dohled nad trhem prováděný silným regulačním orgánem. Výbor regionů je rovněž nakloněn proporcionálním poměrům ve veřejných službách zavedeným Komisí a kontrole rovnováhy mezi komerčními a veřejnými službami ze strany regulačního orgánu;

5. požaduje, aby byly místní a regionální orgány plně zapojeny do přípravy a provádění opatření železniční politiky, jež mají přímý dopad na uživatele a samotné příslušné orgány;

6. domnívá se, že pro místní a regionální orgány je větší účinnost železničního systému a zejména smluv o veřejných službách prospěšná, vzhledem ke značným rozpočtovým a finančním omezením, jež zakoušejí;

7. připomíná, že zásada nezávislé samosprávy umožňuje místním orgánům, aby se samy rozhodly, jak budou organizovat své služby veřejné dopravy. V tomto smyslu nesmí být čl. 5 odst. 2 zpochybněn, neboť umožňuje využít vnitřního provozovatele. Zavedení příliš nízkých horních hranic pro přímé uzavírání smluv však chápe jako drastické omezení zásady samosprávy místních a regionálních orgánů;

8. zdůrazňuje, že veřejná doprava musí být cenově přístupná;

Regulační rámec

Plány veřejné dopravy

9. požaduje, aby plány veřejné dopravy byly pro provozovatele a uživatele všech druhů dopravy dostatečně transparentní a jisté, neboť to podpoří intermodalitu. V plánech musí být zohledněny otázky sociální a územní soudržnosti a udržitelného rozvoje;

10. podporuje požadavek Evropské komise, aby plány dopravy zahrnovaly všechny druhy dopravy. Příslušné místní orgány musí mít možnost je snadno měnit, neboť mohou podléhat nejrůznějším změnám podmínek. Kromě toho je třeba podporovat a zaručit účinnou přeshraniční spolupráci mezi příslušnými orgány, zejména prostřednictvím ESÚS, aby tyto orgány mohly své plány pro jednotlivé druhy dopravy koordinovat;

11. požaduje, aby povinnosti kladené na místní orgány v souvislosti s prováděním dopravních plánů nezpůsobovaly nadměrnou organizační a finanční zátěž;

Sociální rámec

12. vítá poukaz na sociální rámec. Bude však třeba ho upřesnit, aby se omezilo riziko sociálního dumpingu. Na druhou stranu nesmí být na překážku konkurenceschopnosti odvětví železniční dopravy a musí podporovat všestrannost zaměstnanců;

Způsob výběru poskytovatelů

13. podotýká, že uzavírání smluv o veřejných službách prostřednictvím veřejných zakázek může za určitých podmínek zvýšit účinnost a úspory příslušných orgánů, a to při poskytování týchž nebo i lepších služeb;

14. požaduje nicméně, aby příslušné místní orgány měly i nadále možnost se rozhodnout se, zda uzavřít smlouvu přímo, na základě nabídkového řízení (částečné nebo úplné otevření smlouvy o veřejné službě) nebo zda službu provozovat

vlastními prostředky. V zájmu zamezení zneužití monopolního postavení musí být přímé uzavírání smluv přísněji upraveno, především na základě kritérií kvality poskytovaných služeb, a ne pouze jejich ceny. Pro orgány zajišťující dopravu je zásadní dosáhnout transparentních cen za poskytované služby díky možnosti přístupu nových účastníků na trh;

15. zdůrazňuje, že pružný přístup k výběru provozovatele dopravy příslušnými místními orgány, včetně regionů, by měl zohledňovat míru rozvoje trhu regionální přepravy v jednotlivých členských státech;

16. vyjadřuje určitou pochybnost o úspěšnosti zavedení hospodářské soutěže pomocí nabídkových řízení, jestliže při určitých nabídkových řízeních je hospodářská soutěž velmi malá. Vyzývá Komisi, aby vyjasnila kritéria skutečné hospodářské soutěže a vycházela při tom zejména z administrativních nákladů spojených s přihlášením do veřejné soutěže nebo z doby trvání smluv nabízených příslušnými orgány;

17. požaduje, aby provozovatelé železniční dopravy, kteří poskytli veřejnou službu, byli rovněž odpovědní za přesnost informací poskytnutých v rámci nabídkového řízení, jehož účelem je obnovit nebo převést smlouvu, a to v mezích obchodního tajemství;

Přístup na trh kolejových vozidel

18. uznává, že nákup kolejových vozidel se může stát překážkou vstupu;

19. nechce vyloučit žádný způsob, jak zaručit pokrytí zbytkové hodnoty těchto vozidel;

Státní podpora

20. připomíná, že Parlament a Rada již daly najevo, že odmítají zrušení článku 9 stávajícího nařízení;

21. vzhledem ke specifičnosti odvětví dopravy stejně jako Parlament a Rada nesouhlasí s povinností systematického oznamování všech příspěvků na veřejné služby v přepravě cestujících;

B. ***Otevření trhů a správa***

22. souhlasí s tím, že jakmile budou striktně zaručeny rovné podmínky a přístup pro všechny evropské železniční podniky a nebude docházet k narušování soutěže na trhu, měly by mít členské státy určitou svobodu pro uspořádání a rozvíjení svého železničního systému mezi odděleným modelem a modelem integrovaných podniků;

23. vítá posílení úlohy provozovatele infrastruktury v zájmu racionalizace železničního systému. Provozovatel infrastruktury musí provozovat jednotné kontaktní místo pro přístup k síti, zejména pro orgány odpovědné za organizaci dopravy. Do jeho správní rady nebo dozorčí rady proto musí být zapojena skupina zástupců regionálních orgánů odpovědných za organizaci dopravy;

24. vítá zřízení koordinačních výborů, které budou dohlížet na činnost těchto posílených provozovatelů infrastruktury a na účinnost celého systému. Místní orgány do nich budou muset být zapojovány systematicky, a ne pouze „podle potřeby“;

25. požaduje, aby provozovatelé infrastruktury jmenovali své zástupce, kteří se budou věnovat vztahům s místními a regionálními orgány;

26. připomíná povinnost uplatňovat zásady proporcionality a subsidiarity, zejména když chce mít Komise opět rozhodovací pravomoci;

27. podporuje rychlé vytvoření evropské sítě provozovatelů infrastruktury, které je nezbytné pro fungování jednotného evropského železničního prostoru a pro přeshraniční spolupráci;

28. žádá, aby provozovatelé stanic měli odpovědnost vůči místním a regionálním orgánům. Stanice jsou totiž mocnými pákami atraktivity daného regionu;

29. připomíná, že liberalizace není samoúčelná, cílem musí být zlepšení nabídky a kvality služeb. Zkušenosti s otevíráním meziměstských trhů osobní železniční dopravy hospodářské soutěži jsou však v Evropě zatím ještě velmi omezené. Musí být podpořeny, přičemž je třeba chránit veřejné služby a rozlišovat je podle charakteru ohrožení hospodářské rovnováhy těchto služeb;

30. poznamenává, že je vhodné zachovat stávající ustanovení, která podnikům plnícím úlohu provozovatele infrastruktury a provozovatele dopravy a poskytujícím služby místní povahy na vyčleněné železniční infrastruktuře malého rozsahu umožňuje pokračovat v činnosti podle současných pravidel. Taková místní infrastruktura nesmí přesahovat 150 km;

31. vítá poukaz na sociální rámec. Bude však třeba ho upřesnit, aby se omezilo riziko sociálního dumpingu. Na druhou stranu nesmí být na překážku konkurenceschopnosti odvětví železniční dopravy a musí podporovat všestrannost zaměstnanců;

32. podporuje rozšíření pravomocí orgánů dohledu a vybízí k jejich spolupráci na evropské úrovni, zejména co se týče hodnocení ohrožení hospodářské vyváženosti služeb. Místním a regionálním orgánům musí být rovněž poskytnuty odpovídající lhůty na odvolání se k regulačnímu subjektu v případě pochybností o dodržování této vyváženosti;

33. připomíná, že nedílnou součástí otevření trhů je prodej přepravních dokladů. V této oblasti je nezbytná lepší koordinace mezi železničními podniky a s příslušnými místními a regionálními orgány;

34. má za to, že požadavek účasti podniků provozujících vnitrostátní dopravu v národním informačním systému pro poskytování služeb a prodej přepravních dokladů (intermodalita) by se měl stát závazným, neboť rozvoj souvisejících služeb je zásadním faktorem zvýšení atraktivity hromadné dopravy, zejména dopravy železniční;

C. ***Technický pilíř***

35. sdílí závěry Komise ohledně hlavních problémů a omezení platného evropského právního rámce pro technickou oblast;

36. podporuje posílení úlohy Evropské agentury pro železnice, která sídlí ve Valenciennes a která usiluje zejména o podporu technické interoperability a harmonizaci postupů v oblasti bezpečnosti, o rychlejší zavedení jednotného povolení uvedení vozidel do provozu a o zvýšení pravomocí ERA s cílem předejít závažným problémům plynoucím z rozdílů mezi 26 vnitrostátními orgány. Vozidla, která mají být provozována pouze v tuzemsku, mohou být nadále schvalována vnitrostátními bezpečnostními agenturami;

37. požaduje však, aby do doby, než bude ERA plně připravena na své nové úkoly, bylo stanoveno přechodné období;

38. podporuje cíl Komise snížit počet vnitrostátních předpisů tím, že budou zrušeny nadbytečné předpisy nebo předpisy, které jsou v rozporu s právem EU a s technickými specifikacemi pro interoperabilitu;

39. vítá určité návrhy Evropské komise ohledně úlohy ERA a zřízení odvolací instance v jejím rámci. Evropská komise totiž navrhuje posílit úlohu této agentury a učinit z ní jednotné kontaktní místo s rozhodovací pravomocí pro vozidla a pro osvědčení o bezpečnosti pro železniční podniky. Je třeba rovněž posílit a vyjasnit pravomoci agentury, její prostředky (finanční i lidské) a její odpovědnost. Totéž platí i pro odvolací senát;

40. požaduje, aby byl Výbor regionů zapojen do přípravy programů Evropské agentury pro železnice;

41. požaduje, aby nebyly opomíjeny analýzy nákladů a přínosů opatření v oblasti interoperability a především jejich dopad na místní a regionální orgány.

II. **DOPORUČENÉ POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY**

Pozměňovací návrh 1

COM(2013) 28 final

Nový bod odůvodnění po 9. bodu odůvodnění

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	Zásada reciprocity je důležitým prostředkem k předcházení narušení hospodářské soutěže. Měla by se uplatňovat na podniky z třetích zemí, jež se chtějí účastnit nabídkových řízení v Unii.

Odůvodnění

Třetí země by neměly mít možnost se účastnit nabídkových řízení v členských státech EU, dokud samy neotevřou svůj vlastní trh členským státům EU.

Pozměňovací návrh 2

COM(2013) 28 final

15. bod odůvodnění

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Příprava železničních podniků na povinná nabídková řízení na smlouvy o veřejných službách vyžaduje více času, aby společnostem, s nimiž byly tyto smlouvy v minulosti uzavírány přímo, byla umožněna účinná a udržitelná vnitřní restrukturalizace. Pro smlouvy uzavřené přímo mezi datem vstupu tohoto nařízení v platnost a 3. prosincem 2019 jsou proto nezbytná přechodná opatření.	Příprava železničních podniků na ~~povinná~~ nabídková řízení na smlouvy o veřejných službách vyžaduje více času, aby společnostem, s nimiž byly tyto smlouvy v minulosti uzavírány přímo, byla umožněna účinná a udržitelná vnitřní restrukturalizace. Pro smlouvy uzavřené přímo mezi datem vstupu tohoto nařízení v platnost a 3. prosincem 2019 jsou proto nezbytná přechodná opatření.

Pozměňovací návrh 3

COM(2013) 28 final

18. bod odůvodnění

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
V souvislosti se změnami nařízení (ES) č. 994/98 (zmocňovací nařízení) Komise rovněž navrhla změnu nařízení (ES) č. 1370/2007 (COM(2012) 730/3). S cílem uvést do souladu přístup k nařízením o blokových výjimkách v oblasti státní podpory a v souladu s postupy stanovenými v čl. 108 odst. 4 a článku 109 Smlouvy by podpora pro koordinaci dopravy nebo náhrada za určitá plnění související s pojmem veřejné služby, jak je uvedeno v článku 93 Smlouvy, měly být začleněny do oblasti působnosti zmocňovacího nařízení.	~~V souvislosti se změnami nařízení (ES) č. 994/98 (zmocňovací nařízení) Komise rovněž navrhla změnu nařízení (ES) č. 1370/2007 (COM(2012) 730/3). S cílem uvést do souladu přístup k nařízením o blokových výjimkách v oblasti státní podpory a v souladu s postupy stanovenými v čl. 108 odst. 4 a článku 109 Smlouvy by podpora pro koordinaci dopravy nebo náhrada za určitá plnění související s pojmem veřejné služby, jak je uvedeno v článku 93 Smlouvy, měly být začleněny do oblasti působnosti zmocňovacího nařízení.~~

Odůvodnění

Začlenit zásadu osvobození od povinnosti oznámení podpory do jiného textu by změnilo veškerou ekonomii nařízení o závazcích veřejné služby a zatížilo by veřejné služby v přepravě cestujících rizikem větší právní nejistoty.

Pozměňovací návrh 4

COM(2013) 28 final

Čl. 2 písm. c)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
„c) „příslušným místním orgánem“ příslušný orgán, jehož územní působnost není celostátní a jenž pokrývá dopravní potřeby městské aglomerace nebo venkovské oblasti;“	„c) „příslušným místním orgánem“ příslušný orgán, jehož územní působnost se nevztahuje na celé území členského státu nebo~~není celostátní a~~ jenž pokrývá dopravní potřeby regionu, městské aglomerace nebo venkovské oblasti, a to rovněž na přeshraniční úrovni;“

Odůvodnění

Výraz „není celostátní“ může být dvojznačný. Nemusí zahrnovat celé území členského státu nebo nemusí zahrnovat příslušný místní orgán, jenž je územně příslušný ve dvou nebo více členských státech. Definici je třeba vyjasnit, aby byla zohledněna existence orgánů odpovědných za organizaci dopravy, jež mají přeshraniční pravomoci.

Regiony navíc musí být tímto nařízením zcela jasně pokryty.

Pozměňovací návrh 5

COM(2013) 28 final

Čl. 2 písm. e)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
„Z rozsahu závazků veřejné služby se vylučuje veškerá veřejná doprava, která přesahuje rámec toho, co je nezbytné k využití síťových účinků na místní, regionální nebo nižší než vnitrostátní úrovni.“	~~„Z rozsahu závazků veřejné služby se vylučuje veškerá veřejná doprava, která přesahuje rámec toho, co je nezbytné k využití síťových účinků na místní, regionální nebo nižší než vnitrostátní úrovni.~~“ „Do rozsahu závazků veřejné služby náleží veškerá veřejná doprava, která umožňuje dosahovat síťových účinků na místní, regionální nebo nižší než vnitrostátní úrovni, přičemž tyto účinky mohou vycházet z kombinace ziskových a neziskových tratí.“

Odůvodnění

Pokud je regionální trať hospodářsky vyvážená nebo zisková, musí být možné ji zahrnout do smlouvy o veřejných službách spolu s ostatními ztrátovými tratěmi, aby její výhody přispěly k financování ztrátových tratí a případně aby byly optimalizovány technické prostředky nezbytné pro provoz.

Pozměňovací návrh 6

COM(2013) 28 final

Čl. 2a odst. 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Příslušné orgány vypracují a pravidelně aktualizují plány veřejné dopravy vztahující se na všechny relevantní druhy dopravy na území, pro něž jsou příslušné.	Příslušné orgány vypracují a pravidelně aktualizují plány veřejné dopravy vztahující se na všechny relevantní druhy dopravy na území, pro něž jsou příslušné. Tato povinnost platí pouze pro aglomerace s více než 100 000 obyvateli.
V těchto plánech veřejné dopravy jsou vymezeny cíle politiky veřejné dopravy a způsoby jejich provedení, přičemž se vztahují na všechny relevantní druhy dopravy na území, pro něž jsou orgány příslušné. Zahrnují alespoň:	V těchto plánech veřejné dopravy jsou vymezeny cíle politiky veřejné dopravy a způsoby jejich provedení, přičemž se vztahují na všechny relevantní druhy dopravy na území, pro něž jsou orgány příslušné. Zahrnují alespoň:
a) strukturu sítě nebo tras;	a) strukturu sítě nebo tras;
b) základní požadavky, které musí splňovat nabídka veřejné dopravy, jako je přístupnost, územní propojitelnost, bezpečnost, modální a intermodální propojení v hlavních dopravních uzlech, charakteristické znaky nabídky, jako je doba provozu, četnost přepravních služeb a minimální stupeň využití kapacity;	b) základní požadavky, které musí splňovat nabídka veřejné dopravy, jako je přístupnost, územní propojitelnost, bezpečnost, modální a intermodální propojení v hlavních dopravních uzlech, charakteristické znaky nabídky, jako jsou časové zásady a ~~je doba provozu~~, četnost přepravních služeb ~~a minimální stupeň využití kapacity~~;

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
c) normy kvality týkající se hledisek, jako je vybavení zastávek a kolejových vozidel, přesnost a spolehlivost, čistota, služby a informace pro zákazníky, vyřizování stížností a opravné prostředky, sledování kvality služeb;	c) normy kvality týkající se hledisek, jako je vybavení zastávek a kolejových vozidel, přesnost a spolehlivost, čistota, služby a informace pro zákazníky, vyřizování stížností a opravné prostředky, sledování kvality služeb;
d) zásady tarifní politiky;	d) zásady tarifní politiky;
e) provozní požadavky, jako je přeprava jízdních kol, řízení provozu, nouzové plány v případě narušení provozu.	e) provozní požadavky, jako je přeprava jízdních kol, řízení provozu, nouzové plány v případě narušení provozu;
	f) požadavky sociální a územní soudržnosti.
Při vypracovávání plánů veřejné dopravy příslušné orgány zohlední zejména platná pravidla týkající se práv cestujících a ochrany v oblasti sociální, zaměstnanecké a environmentální.	Při vypracovávání plánů veřejné dopravy příslušné orgány zohlední zejména platná pravidla týkající se práv cestujících a ochrany v oblasti sociální, zaměstnanecké a environmentální, aby se v těchto jednotlivých oblastech předešlo veškerému dumpingu.
	Plány veřejné dopravy se předkládají regulačnímu subjektu k vyjádření stanoviska nejméně 1 měsíc před svým zveřejněním.
	Příslušné orgány navzájem spolupracují na koordinaci informací obsažených v jejich plánech dopravy a sestaví společné plány dopravy pro přeshraniční regionální přepravní služby.
Příslušné orgány po konzultaci s příslušnými zúčastněnými stranami plány veřejné dopravy přijmou a zveřejní. Pro účely tohoto nařízení jsou příslušnými zúčastněnými stranami, které mají být zohledněny, alespoň provozovatelé dopravy, případně provozovatelé infrastruktury, a zástupci organizací cestujících a zaměstnanců.	Příslušné orgány po konzultaci s příslušnými zúčastněnými stranami plány veřejné dopravy přijmou a zveřejní. Pro účely tohoto nařízení jsou příslušnými zúčastněnými stranami, které mají být zohledněny, alespoň provozovatelé dopravy, případně provozovatelé infrastruktury, a zástupci organizací cestujících a zaměstnanců.
	Předchozí nebo současní poskytovatelé veřejných služeb musejí příslušným orgánům předložit nezbytné údaje do 1 měsíce od žádosti těchto orgánů o poskytnutí údajů, a to i v případě, že se jedná o orgány sousedního členského státu.

Odůvodnění

Plány veřejné přepravy cestujících mohou být značnou dodatečnou povinností, nemají však dopad na vlaky jezdící na hlavních tratích dle územního plánu. Pozměňovací návrh navrhuje omezit povinnost pouze na aglomerace určité velikosti.

Vzhledem ke komplexnosti a nestálosti doby provozu (jež nezávisí na příslušných orgánech) je realističtější uvést v plánu dopravy časovou zásadu.

Na málo využívaných tratích by povinnost minimálního stupně využití kapacity mohla mít negativní dopad na zainteresované veřejné služby, a byla by tedy v rozporu se zájmy příslušného orgánu.

Je třeba podporovat intermodalitu i přeshraniční koordinaci.

Plány veřejné dopravy musí obsahovat přesné údaje o vývoji na trhu s jednotlivými druhy dopravy. Účastníci trhu mají k dispozici hlavní zdroje informací, a musí se tedy o ně s veřejným orgánem podělit.

Pozměňovací návrh 7

COM(2013) 28 final

Čl. 2a odst. 4

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Specifikace závazků veřejné služby a související kompenzace za čisté finanční dopady závazků veřejné služby musí:	Specifikace závazků veřejné služby a související kompenzace za čisté finanční dopady závazků veřejné služby musí:
a) dosáhnout cílů plánu veřejné dopravy nákladově nejefektivnějším způsobem;	a) dosáhnout cílů plánu veřejné dopravy ~~nákladově~~ nejefektivnějším způsobem;

Pozměňovací návrh 8

COM(2013) 28 final

Čl. 4 odst. 8

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Příslušné orgány všem zúčastněným stranám poskytnou příslušné informace k přípravě nabídky v rámci nabídkového řízení.	Příslušné orgány všem zúčastněným stranám poskytnou příslušné informace k přípravě nabídky v rámci nabídkového řízení. Provozovatelé železniční infrastruktury a železniční podniky, které poskytují nebo poskytovaly veřejné služby, musí být příslušným orgánům nápomocny v poskytování všech příslušných údajů. Zodpovídají za přesnost údajů poskytovaných příslušným orgánům.
Tyto informace zahrnují údaje o poptávce cestujících, jízdném, nákladech a příjmech souvisejících s veřejnou přepravou cestujících, která je předmětem nabídkového řízení, a podrobnosti o specifikacích infrastruktury, jež jsou důležité pro provoz požadovaných vozidel nebo kolejových vozidel, aby zúčastněné strany na základě dobré informovanosti mohly vypracovat obchodní plány. Provozovatelé železniční infrastruktury podpoří příslušné orgány při poskytování všech příslušných specifikací infrastruktury.	Tyto informace zahrnují údaje o poptávce cestujících, jízdném, nákladech a příjmech souvisejících s veřejnou přepravou cestujících, která je předmětem nabídkového řízení, a podrobnosti o specifikacích infrastruktury, jež jsou důležité pro provoz požadovaných vozidel nebo kolejových vozidel, aby zúčastněné strany na základě dobré informovanosti mohly vypracovat obchodní plány. Provozovatelé železniční infrastruktury podpoří příslušné orgány při poskytování všech příslušných specifikací infrastruktury.
Nesoulad s výše uvedenými ustanoveními musí být předmětem právního přezkumu stanoveného v čl. 5 odst. 7.	Nesoulad s výše uvedenými ustanoveními musí být předmětem právního přezkumu stanoveného v čl. 5 odst. 7.
	Současný provozovatel trati nebo sítě, který se účastní nabídkového řízení, musí příslušnému orgánu poskytnout bezúplatné, úplné a přesné údaje nezbytné k přípravě nabídky, zejména co se týče poptávky po přepravě a příjmů z přepravy cestujících, a to v mezích obchodního tajemství.
	Předešlý provozovatel a provozovatel infrastruktury musí ostatním provozovatelům uhradit veškeré ztráty způsobené tím, že předložili nabídky vycházející z nesprávných či chybějících údajů.

Odůvodnění

Údaje provozovatele infrastruktury nejsou dostačující, neboť neobsahují obchodní informace provozovatele železničních služeb. Předchozí anebo současní poskytovatelé musejí poskytovat údaje, zejména tak musejí činit zavedení provozovatelé, aby byl zaručen nediskriminační přístup k informacím. Toto sladění je nezbytné, neboť hrozí, že budou příslušné orgány zatíženy povinnostmi, jimž nebudou s to dostát.

Pozměňovací návrh 9

COM (2013) 28 final

Článek 5 – nový odstavec za odstavcem 3

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	Příslušný orgán může z nabídkového řízení vyloučit provozovatele z třetích zemí, pokud tyto země neumožňují nabídková řízení pro podniky z členských států Unie.

Odůvodnění

Třetí země by neměly mít možnost se účastnit nabídkových řízení v členských státech EU, dokud samy neotevřou svůj vlastní trh členským státům EU.

Pozměňovací návrh 10

COM(2013) 28 final

Čl. 5 odst. 4

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Není-li to zakázáno vnitrostátním právem, mohou příslušné orgány rozhodnout o přímém uzavření smluv o veřejných službách:	Není-li to zakázáno vnitrostátním právem, mohou příslušné orgány rozhodnout o přímém uzavření smluv o veřejných službách:
a) pokud se jejich průměrná roční hodnota odhaduje na méně než 1 000 000 EUR nebo méně než 5 000 000 EUR v případě smlouvy o veřejných službách zahrnující veřejnou dopravu po železnici, nebo	a) pokud se jejich průměrná roční hodnota odhaduje na méně než 1 000 000 EUR nebo méně než 5 000 000 EUR v případě smlouvy o veřejných službách zahrnující veřejnou dopravu po železnici, nebo
b) pokud se týkají poskytnutí méně než 300 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně nebo méně než 150 000 kilometrů v případě smlouvy o veřejných službách zahrnující veřejnou dopravu po železnici.	b) pokud se týkají poskytnutí méně než 300 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně nebo méně než 500~~150~~000 kilometrů v případě smlouvy o veřejných službách zahrnující veřejnou dopravu po železnici.

Odůvodnění

Prahová hodnota 150 000 kilometrů ročně, již Komise navrhuje pro veřejnou dopravu po železnici, vylučuje všechny železniční tratě, kde by byl tento způsob dopravy relevantní. Prahová hodnota 500 000 kilometrů umožní omezit počet výjimek z pravidla u nabídkových řízení pouze na tratě, které mají vhodnou délku pro tento způsob dopravy a udržitelnou úroveň služeb pro tento způsob dopravy.

Pozměňovací návrh 11

COM(2013) 28 final

Článek 5 – nový odstavec po odstavci 4

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	Rozhodnutí o přímém přidělení služeb je postoupeno ke konzultaci regulačnímu orgánu definovanému v článku 55 směrnice 2012/34/EU ve lhůtě dvou měsíců.

Odůvodnění

Tento nový odstavec umožní zapojení příslušného regulačního orgánu do organizace železniční dopravy, aniž by omezil práva příslušných místních orgánů uzavřít smlouvu přímo s vnitřním provozovatelem. Zároveň tento odstavec poskytuje rámec pro přímé uzavírání smluv, aby se omezil vznik oligopolů.

Pozměňovací návrh 12

COM(2013) 28 final

Článek 5 – nový odstavec po odstavci 6

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	Není-li to zakázáno vnitrostátním právem, mohou příslušné orgány rozhodnout o přímém uzavření smluv o veřejných službách, pokud se týkají přepravy po železnici, s výjimkou jiných druhů drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaj. Odchylně od čl. 4 odst. 3 nepřesáhne doba trvání těchto smluv deset let, pokud se nepoužije čl. 4 odst. 4. Pokud však již smlouva byla uzavřena přímo a pokud se ukazatele kvality služeb za celou dobu trvání smlouvy zhorší v průměru o více než 10 % z důvodů na straně provozovatele veřejných služeb, bude tato smlouva po svém vypršení zařazena do nabídkového řízení. Do 6 měsíců po přijetí tohoto nařízení určí Evropská komise prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci kvalitu na základě řady ukazatelů výkonnosti, včetně přesnosti.

Odůvodnění

Měla by být dána možnost přímého uzavření smluv, nicméně časově ohraničená. Pokud jejich fungování nebude uspokojující, příslušný orgán automaticky přejde k vyhlášení nabídkového řízení.

Pozměňovací návrh 13

COM(2013) 28 final

Čl. 5a odst. 2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
[…]	[…]

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Příslušný orgán může splnit požadavek stanovený v prvním pododstavci jedním z těchto způsobů:	Příslušný orgán může splnit požadavek stanovený v prvním pododstavci různými způsoby podporujícími úspory z rozsahu, jako např.~~jedním z těchto způsobů~~:
a) tím, že sám pořídí kolejová vozidla používaná pro plnění smlouvy o veřejných službách s cílem dát je vybranému provozovateli veřejných služeb k dispozici za tržní cenu nebo jako součást smlouvy o veřejných službách podle čl. 4 odst. 1 písm. b), článku 6 a případně přílohy;	a) tím, že sám pořídí kolejová vozidla používaná pro plnění smlouvy o veřejných službách s cílem dát je vybranému provozovateli veřejných služeb k dispozici za tržní cenu nebo jako součást smlouvy o veřejných službách podle čl. 4 odst. 1 písm. b), článku 6 a případně přílohy;
b) tím, že poskytne záruku na financování kolejových vozidel používaných pro plnění smlouvy o veřejných službách za tržní cenu nebo jako součást smlouvy o veřejných službách podle čl. 4 odst. 1 písm. b), článku 6 a případně přílohy. Tato záruka může pokrývat riziko zbytkové hodnoty, přičemž musí dodržovat příslušná platná pravidla státní podpory;	b) tím, že poskytne záruku na financování kolejových vozidel používaných pro plnění smlouvy o veřejných službách za tržní cenu nebo jako součást smlouvy o veřejných službách podle čl. 4 odst. 1 písm. b), článku 6 a případně přílohy. Tato záruka může pokrývat riziko zbytkové hodnoty, přičemž musí dodržovat příslušná platná pravidla státní podpory;
c) tím, že se ve smlouvě o veřejných službách zaváže, že po uplynutí platnosti smlouvy za tržní cenu převezme kolejová vozidla.	c) tím, že se ve smlouvě o veřejných službách zaváže, že po uplynutí platnosti smlouvy za tržní cenu převezme kolejová vozidla;
	d) tím, že naváže spolupráci se sousedními místními orgány, aby byl k dispozici rozsáhlejší park kolejových vozidel;
	e) tím, že svůj členský stát zažádá o podporu, aby rozšířil způsoby pokrytí zbytkové hodnoty kolejových vozidel.
[…]	[…]

Odůvodnění

Nesmí být vyloučen žádný způsob místního financování (záruky, převzetí, přímá koupě a jiné). Členské státy se však nesmí ani vyvléci ze své odpovědnosti a nesmí nepatřičně přenášet zátěž na místní orgány. Legislativní a regulační rámec musí stimulovat trh s kolejovými vozidly tím, že bude podporovat zejména úspory z rozsahu a vhodné finanční balíčky.

Pozměňovací návrh 14

COM(2013) 28 final

Čl. 8 odst. 2a

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Platnost smluv o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici přímo uzavřených mezi 1. lednem 2013 a 2. prosincem 2019 může trvat až do data jejího skončení. Jejich platnost však v žádném případě nepřesáhne 31. prosince 2022.	Platnost smluv o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici přímo uzavřených mezi datem vstupu tohoto nařízení v platnost ~~1. lednem 2013~~ a 2. prosincem 2019 může trvat až do data jejího skončení. Jejich platnost však v žádném případě nepřesáhne 31. prosince 2022. Netýká se to smluv uzavřených před vstupem tohoto nařízení v platnost.

Odůvodnění

Datum vstupu revidovaného nařízení v platnost se musí shodovat s datem vstupu navrhovaných změn v platnost. Toto ustanovení se nemůže týkat smluv uzavřených dříve.

Pozměňovací návrh 15

COM(2013) 29 final

Odůvodnění 10

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Stávající požadavky směrnice 2012/34/EU se týkají pouze nezávislosti v oblasti právní, organizační a rozhodovací. Tím není zcela vyloučena možnost zachování integrovaného podniku, jsou-li zajištěny tyto tři kategorie nezávislosti. Pokud jde o nezávislost v oblasti rozhodování, musí být zajištěno, aby vhodné záruky vylučovaly kontrolu integrovaného podniku nad rozhodováním provozovatele infrastruktury. Ani úplné uplatnění těchto záruk však zcela neodstraňuje všechny možnosti diskriminačního chování vůči konkurentům, které existují v případě vertikálně integrovaného podniku. Zejména v integrovaných strukturách stále existuje možnost křížového subvencování, nebo je alespoň pro regulační subjekty velmi obtížné kontrolovat a prosazovat záruky, které jsou za účelem zamezení křížovému subvencování zavedeny. Nejúčinnějším opatřením k řešení těchto problémů je institucionální oddělení správy infrastruktury a poskytování dopravních služeb.	Stávající požadavky směrnice 2012/34/EU se týkají pouze nezávislosti v oblasti právní, organizační a rozhodovací. Tím není ~~zcela~~ vyloučena možnost zachování integrovaného podniku, ~~jsou-li zajištěny tyto tři kategorie nezávislosti~~je-li zajištěna nezávislost provozovatelů infrastruktury na provozovatelích dopravy, pokud jde o hlavní funkce, kterými jsou rozhodování o přidělení trasy vlaku, zpoplatnění infrastruktury, stanicích, investicích a údržbě. Pokud jde o nezávislost v oblasti rozhodování, musí být zajištěno, aby vhodné záruky vylučovaly kontrolu integrovaného podniku nad rozhodováním provozovatele infrastruktury. ~~Ani úplné uplatnění těchto záruk však zcela neodstraňuje všechny možnosti diskriminačního chování vůči konkurentům, které existují v případě vertikálně integrovaného podniku. Zejména v integrovaných strukturách stále existuje možnost křížového subvencování, nebo je alespoň pro regulační subjekty velmi obtížné kontrolovat a prosazovat záruky, které jsou za účelem zamezení křížovému subvencování zavedeny. Nejúčinnějším opatřením k řešení těchto problémů je institucionální oddělení správy infrastruktury a poskytování dopravních služeb.~~

Odůvodnění

Komise vychází z ideologického postulátu, že úplné oddělení činností je nejlepším řešením. Jedná se o pouhý ideologický postulát, který nemá své místo v návrhu směrnice, jež v tomto směru musí zůstat neutrální.

Pozměňovací návrh 16

COM(2013) 29 final

Čl. 6, odst. 2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Evropská komise navrhuje zrušit odstavec 2 v článku 6 směrnice 2012/34/EU.	*Změnit čl. 6 odst. 2 směrnice 2012/34/EU takto:*
	Členské státy mohou kvůli hrozbě nepřiměřených transakčních nákladů ~~rovněž~~ stanovit, že ~~toto~~ oddělení vyžaduje organizaci různých divizí v rámci jednoho podniku ~~nebo že infrastrukturu a dopravní služby spravují oddělené subjekty~~, a to za předpokladu, že tento podnik má méně než 3 000 zaměstnanců a provozuje pouze místní dopravu v rámci infrastruktury kratší než 150 km.

Odůvodnění

Pokud jde o institucionální oddělení provozovatelů infrastruktury od provozování dopravy v případě společností, jejichž činnost je omezena výlučně na poskytování regionálních služeb, doporučuje se zachovat v současnosti platná ustanovení. Je třeba upozornit na to, že institucionální rozdělení může v případě malých subjektů poskytujících služby na vyčleněné infrastruktuře znamenat značnou roztříštěnost a zvýšení provozních nákladů, v důsledku čehož se zvýší kompenzace poskytovaná z veřejných zdrojů.

Pozměňovací návrh 17

COM(2013) 29 final

Čl. 7, odst. 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Členské státy zajistí, aby provozovatel infrastruktury vykonával všechny funkce uvedené v čl. 3 odst. 2 a aby byl nezávislý na jakémkoli železničním podniku.	Členské státy zajistí, aby provozovatel infrastruktury vykonával všechny funkce uvedené v čl. 3 odst. 2 a aby byl nezávislý na jakémkoli železničním podniku, pokud jde o hlavní funkce, kterými jsou rozhodování o přidělení trasy vlaku, zpoplatnění infrastruktury, stanicích, investicích a údržbě.
S cílem zaručit nezávislost provozovatele infrastruktury členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury byli organizováni v subjektu, který je právně odlišný od jakéhokoli železničního podniku.	S cílem zaručit nezávislost provozovatele infrastruktury mohou členské státy ~~zajistí, aby provozovatelé infrastruktury byli organizováni v subjektu, který je právně odlišný od jakéhokoli železničního podniku~~v souladu se zásadou subsidiarity zvolit vlastní systém.

Pozměňovací návrh 18

COM(2013) 29 final

Čl. 7 odst. 5

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Pokud v den vstupu této směrnice v platnost náleží provozovatel infrastruktury k vertikálně integrovanému podniku, mohou členské státy rozhodnout neuplatnit odstavce 2 až 4 tohoto článku. V takovém případě dotčený členský stát zajistí, aby provozovatel infrastruktury vykonával všechny funkce uvedené v čl. 3 odst. 2 a byl v oblasti organizace a rozhodování účinným způsobem nezávislý na jakémkoli železničním podniku v souladu s požadavky stanovenými v článcích 7a až 7c.	~~Pokud v den vstupu této směrnice v platnost náleží provozovatel infrastruktury k vertikálně integrovanému podniku, mohou č~~Členské státy se mohou rozhodnout neuplatnit odstavce 2 až 4 tohoto článku. V takovém případě dotčený členský stát zajistí, aby provozovatel infrastruktury vykonával všechny funkce uvedené v čl. 3 odst. 2 a byl v oblasti organizace a rozhodování účinným způsobem nezávislý na jakémkoli železničním podniku v souladu s požadavky stanovenými v článcích 7a až 7c.

Odůvodnění

Umožňuje návrat k integrovanému modelu bez ohledu na stav v den vstupu směrnice v platnost.

Pozměňovací návrh 19

COM(2013) 29 final

Čl. 7b odst. 3

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Provozovatel infrastruktury má dozorčí radu složenou ze zástupců konečných vlastníků vertikálně integrovaného podniku.	Provozovatel infrastruktury má dozorčí radu složenou ze zástupců konečných vlastníků vertikálně integrovaného podniku a zástupců příslušných místních a regionálních orgánů, pokud tito již nejsou zastoupeni ve správní radě provozovatele infrastruktury.
[…]	[…]

Odůvodnění

Místní a regionální orgány jsou plnohodnotnými účastníky železničního systému. Z tohoto titulu musí být zastoupeni v rozhodovacích nebo dozorčích orgánech provozovatele infrastruktury, jenž má přirozené monopolní postavení. Jsou pojítkem mezi provozovateli a konečnými uživateli, jejichž potřeby dobře znají.

Pozměňovací návrh 20

COM(2013) 29 final

Čl. 7b odst. 5

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
[…] Převody zaměstnanců s výjimkou převodů uvedených v písmeně c) mezi provozovatelem infrastruktury a jinými právními subjekty v rámci vertikálně integrovaného podniku jsou možné pouze tehdy, je-li možné zajistit, že mezi nimi nedojde k předání důvěrných informací.	[…] Převody zaměstnanců s výjimkou převodů uvedených v písmeně c) mezi provozovatelem infrastruktury a jinými právními subjekty v rámci vertikálně integrovaného podniku jsou možné ~~pouze tehdy, je-li možné zajistit, že mezi nimi nedojde k předání důvěrných informací~~. Příslušní zaměstnanci však v souladu se zvyklostmi obchodního práva musí zachovávat služební tajemství ohledně svých předchozích činností.

Odůvodnění

Jde o uplatňování zásady proporcionality. Pojem důvěrných informací je příliš vágní, než aby mohl zabránit interní mobilitě v rámci skupin v odvětví železniční dopravy. Karenční doba a další čínské zdi jsou dostačující, aby zaručily nepředávání „důvěrných" informací mezi pobočkami téže skupiny v odvětví železniční dopravy. Dle zvyklostí v obchodním právu musí však tito zaměstnanci zachovávat služební tajemství.

Pozměňovací návrh 21

COM(2013) 29 final

Článek 7b – nový odstavec po odstavci 7

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	Evropská komise musí do 1. ledna 2019 zavést přesná pravidla pro mobilní pracovníky, aby předešla dumpingu a konkurenci v oblasti mezd, a vypracovat postup vydávání zvláštního osvědčení pro členy doprovodu vlaku.

Odůvodnění

V odvětví železniční dopravy se musí zabránit praktikám dumpingu a konkurence v oblasti mezd, k nimž dochází v silniční a námořní dopravě.

Pozměňovací návrh 22

COM(2013) 29 final

Článek 7c

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Postup ověřování shody	Postup ověřování shody
1. Na žádost členského státu nebo ze své vlastní iniciativy Komise rozhodne, zda provozovatelé infrastruktury, kteří jsou součástí vertikálně integrovaného podniku,	1. Na žádost členského státu nebo ze své vlastní iniciativy Komise rozhodne, zda provozovatelé infrastruktury, ~~kteří jsou součástí vertikálně integrovaného podniku~~,

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
splňují požadavky článku 7a a 7b a zda jsou tyto požadavky řádně prováděny, aby se zajistily rovné podmínky pro všechny železniční podniky a nedocházelo k narušování hospodářské soutěže na příslušném trhu.	splňují požadavky článku 7, 7a a 7b a zda jsou tyto požadavky řádně prováděny, aby se zajistily rovné podmínky pro všechny železniční podniky a nedocházelo k narušování hospodářské soutěže na příslušném trhu.
2. Komise je oprávněna vyžádat si v přiměřené lhůtě od členského státu, v němž je vertikálně integrovaný podnik usazen, veškeré nezbytné informace. Komise konzultuje s dotčeným regulačním subjektem nebo subjekty a případně se sítí regulačních subjektů podle článku 57.	2. Komise je oprávněna vyžádat si v přiměřené lhůtě od příslušného členského státu, ~~v němž je vertikálně integrovaný podnik usazen~~, veškeré nezbytné informace. Komise konzultuje s dotčeným regulačním subjektem nebo subjekty, s dotčenými příslušnými orgány a ~~případně~~ se sítí regulačních subjektů podle článku 57.
3. Členské státy mohou železničním podnikům, které jsou součástí vertikálně integrovaného podniku, k němuž náleží dotčený provozovatel infrastruktury, omezit práva přístupu stanovená v článku 10, jestliže Komise členským státům oznámí, že v souladu s odstavcem 1 nebyla učiněna žádná žádost, nebo do doby posouzení žádosti Komisí, nebo pokud v souladu s postupem podle čl. 62 odst. 2 rozhodne, že:	3. Členské státy mohou železničním podnikům, ~~které jsou součástí vertikálně integrovaného podniku, k němuž náleží dotčený provozovatel infrastruktury~~, omezit práva přístupu stanovená v článku 10, jestliže Komise členským státům oznámí, že v souladu s odstavcem 1 nebyla učiněna žádná žádost, nebo do doby posouzení žádosti Komisí, nebo pokud v souladu s postupem podle čl. 62 odst. 2 rozhodne, že:
a) na žádosti Komise o informace v souladu s odstavcem 2 nebylo odpovídajícím způsobem odpovězeno, nebo	a) na žádosti Komise o informace v souladu s odstavcem 2 nebylo odpovídajícím způsobem odpovězeno, nebo
b) dotčený provozovatel infrastruktury nesplňuje požadavky stanovené v článcích 7a a 7b, nebo	b) dotčený provozovatel infrastruktury nesplňuje požadavky stanovené v článcích 7, 7a a 7b, nebo
c) požadavky stanovené v článcích 7a a 7b nejsou dostatečně prováděny, aby se pro všechny železniční podniky zajistily rovné podmínky a odstranilo narušení hospodářské soutěže v členském státě, v nichž je dotčený provozovatel infrastruktury usazen.	c) požadavky stanovené v článcích 7, 7a a 7b nejsou dostatečně prováděny, aby se pro všechny železniční podniky zajistily rovné podmínky a odstranilo narušení hospodářské soutěže v členském státě, v nichž je dotčený provozovatel infrastruktury usazen.
Komise rozhodne v přiměřené lhůtě.	Komise rozhodne ve ~~přiměřené~~ lhůtě 30 dnů.
4. Dotčený členský stát může v souladu s postupem podle čl. 62 odst. 2 Komisi požádat o zrušení rozhodnutí podle odstavce 3, jestliže uvedený členský stát ke spokojenosti Komise prokáže, že důvody pro rozhodnutí již neexistují. Komise rozhodne v přiměřené lhůtě.	4. Dotčený členský stát může v souladu s postupem podle čl. 62 odst. 2 Komisi požádat o zrušení rozhodnutí podle odstavce 3, jestliže uvedený členský stát ke spokojenosti Komise prokáže, že důvody pro rozhodnutí již neexistují. Komise rozhodne ve ~~přiměřené~~ lhůtě 30 dnů.
5. Aniž jsou dotčeny odstavce 1 až 4, sleduje regulační subjekt uvedený v článku 55 soustavné plnění požadavků stanovených v článcích 7a a 7b. Domnívá-li se kterýkoli žadatel, že tyto požadavky nejsou plněny, má právo odvolat se k regulačnímu subjektu. Na základě tohoto odvolání rozhodne regulační subjekt ve lhůtách uvedených v čl. 56 odst. 9 o všech opatřeních nezbytných k nápravě situace.	5. Aniž jsou dotčeny odstavce 1 až 4, sleduje regulační subjekt uvedený v článku 55 soustavné plnění požadavků stanovených v článcích 7, 7a a 7b. Domnívá-li se kterýkoli žadatel, že tyto požadavky nejsou plněny, má právo odvolat se k regulačnímu subjektu. Na základě tohoto odvolání rozhodne regulační subjekt ve lhůtách uvedených v čl. 56 odst. 9 o všech opatřeních nezbytných k nápravě situace.

Odůvodnění

Komise diskriminuje vertikálně integrované podniky. Rozsah ověřování prováděných Komisí by měl být pro integrované a oddělené podniky stejný. Jako všechny regulační orgány musí Komise dodržovat přesné lhůty, aby byla posílena právní jistota všech subjektů.

Pozměňovací návrh 23

COM(2013) 29 final

Čl. 7d odst. 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Koordinační výbor	Koordinační výbor
Členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury ustavili a organizovali pro každou síť koordinační výbor. Členství v tomto výboru je otevřené alespoň provozovatelům infrastruktury, známým žadatelům ve smyslu čl. 8 odst. 3 a na žádost i potenciálním žadatelům, jejich zastupujícím organizacím, zástupcům uživatelů železniční nákladní a osobní dopravy a případně regionálním a místním orgánům. Zástupci členského státu a dotčený regulační subjekt jsou zváni na schůzky koordinačního výboru jako pozorovatelé.	Členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury ustavili a organizovali pro každou síť, ať již vnitrostátní, regionální či místní, koordinační výbor. Členství v tomto výboru je otevřené alespoň provozovatelům infrastruktury, známým žadatelům ve smyslu čl. 8 odst. 3 a na žádost i potenciálním žadatelům, jejich zastupujícím organizacím, zástupcům uživatelů železniční nákladní a osobní dopravy a ~~případně~~ dotčeným regionálním a místním orgánům. Zástupci členského státu a dotčený regulační subjekt jsou zváni na schůzky koordinačního výboru jako pozorovatelé.

Odůvodnění

Místní a regionální orgány jakožto významné subjekty dopravní politiky musejí být bezpodmínečně členy koordinačního výboru.

Pozměňovací návrh 24

COM(2013) 29 final

Čl. 7e odst. 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Evropská síť provozovatelů infrastruktury	Evropská síť provozovatelů infrastruktury
Členské státy zajistí, aby se provozovatelé infrastruktury účastnili sítě pro rozvoj železniční infrastruktury Unie a spolupracovali v jejím rámci, zejména s cílem včas a účinně provést transevropskou dopravní síť, včetně koridorů hlavní sítě, koridorů pro železniční nákladní dopravu podle nařízení (EU) č. 913/2010 a prováděcího plánu evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) stanoveného v rozhodnutí 2012/88/EU.	Členské státy do dvou let po provedení této směrnice uloží provozovatelům infrastruktury ~~zajistí~~, aby se účastnili sítě pro rozvoj železniční infrastruktury Unie a spolupracovali v jejím rámci, zejména s cílem včas a účinně provést transevropskou dopravní síť, včetně koridorů hlavní sítě, koridorů pro železniční nákladní dopravu podle nařízení (EU) č. 201011/2010 a prováděcího plánu evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) stanoveného v rozhodnutí 2012/88/EU, a s cílem účinnosti přeshraniční spolupráce v oblasti regionální železniční dopravy.
Komise je členem této sítě. Koordinuje a podporuje práci sítě a v případě potřeby pro ni vydává doporučení. Zajistí rovněž aktivní spolupráci příslušných provozovatelů infrastruktury.	Komise je členem této sítě. Koordinuje a podporuje práci sítě a v případě potřeby pro ni vydává doporučení. Zajistí rovněž aktivní spolupráci příslušných provozovatelů infrastruktury. Nejméně jednou za dva roky podá Výboru regionů a síti regulačních subjektů podle článku 57 zprávu o pokroku dosaženém sítí.

Odůvodnění

Evropská síť provozovatelů infrastruktury je příležitostí, jak řešit přeshraniční provozní problémy na správné úrovni. Do tohoto procesu musí být zapojeny místní orgány. Stejně tak je třeba informovat síť regulačních subjektů o vývoji v síti provozovatelů infrastruktury.

Pozměňovací návrh 25

COM(2013) 29 final

Nový článek po článku 7e

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	Provozovatel infrastruktury určí svého zástupce, který bude pověřen vztahy s místními a regionálními orgány. Tento zástupce musí být schopen vyřídit jménem provozovatele infrastruktury ve lhůtě 5 dní žádosti místního či regionálního orgánu.

Odůvodnění

Posílení pravomocí provozovatelů infrastruktury musí být provázeno jejich větší odpovědností na mezinárodní úrovni díky síti provozovatelů infrastruktury, ale i na úrovni místní. Jednotné kontaktní místo místních a regionálních orgánů musí být s to rychle zodpovídat otázky, které mu jsou pokládány.

Pozměňovací návrh 26

COM(2013) 29 final

Článek 10 – nový odstavec po odstavci 2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	V zájmu zaručení nediskriminačního přístupu ke stanicím dají provozovatelé stanic a nástupišť provozovatelům a všem žadatelům k dispozici on-line formulář pro podání stížnosti. Regulační subjekty a dotčené příslušné orgány obdrží každý rok zprávu o těchto stížnostech.

Odůvodnění

Nediskriminační přístup musí být možné pravidelně hodnotit, zejména místními a regionálními orgány, které mají zájem na tom, aby byly uživatelům poskytovány kvalitní dopravní služby.

Pozměňovací návrh 27

COM(2013) 29 final

Čl. 11 odst. 2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
„S cílem stanovit, zda by hospodářská vyváženost smlouvy o veřejných službách byla ohrožena, provede příslušný regulační subjekt nebo subjekty uvedené v článku 55 objektivní hospodářskou analýzu a své rozhodnutí založí na předem stanovených kritériích. Toto stanovení provede na žádost kteréhokoli z těchto subjektů, předloženou do jednoho měsíce od oznámení o úmyslu provozovat osobní dopravu podle čl. 38 odst. 4:	„S cílem stanovit, zda by hospodářská vyváženost smlouvy o veřejných službách byla ohrožena, provede příslušný regulační subjekt nebo subjekty uvedené v článku 55 objektivní hospodářskou analýzu a své rozhodnutí založí na předem stanovených kritériích. Toto stanovení provede na žádost kteréhokoli z těchto subjektů, předloženou do dvou měsíců~~jednoho měsíce~~ od oznámení o úmyslu provozovat osobní dopravu podle čl. 38 odst. 4:

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
a) příslušného orgánu nebo příslušných orgánů, jež uzavřely smlouvu o veřejných službách;	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;	b) jakéhokoli jiného dotčeného příslušného orgánu, který je oprávněn omezit přístup podle tohoto článku;
c) provozovatel infrastruktury;	c) provozovatel infrastruktury;
d) železničního podniku, který plní smlouvu na veřejné služby.“;	d) železničního podniku, který plní smlouvu na veřejné služby.“;

Odůvodnění

Lhůta jednoho měsíce je příliš krátká na vznesení námitek vůči nové dopravní službě, která má dopad na hospodářskou vyváženost smlouvy o veřejných službách.

Pozměňovací návrh 28

COM(2013) 29 final

Čl. 13a odst. 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Společné informace a integrované systémy prodeje přepravních dokladů	Společné informace a integrované systémy prodeje přepravních dokladů
Aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1371/2007 a směrnice 2010/40/EU, mohou členské státy uložit železničním podnikům, které provozují vnitrostátní osobní dopravu, aby se účastnily společného informačního a integrovaného systému prodeje přepravních dokladů pro poskytování přepravních dokladů, přímých přepravních dokladů a rezervací, nebo aby se rozhodly ke zřízení tohoto systému udělit pravomoc příslušným orgánům. V případě zavedení tohoto systému členské státy zajistí, aby nenarušoval trh nebo nediskriminoval mezi železničními podniky a aby byl spravován veřejným nebo soukromým právním subjektem nebo sdružením všech železničních podniků, které provozují osobní dopravu.	Aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1371/2007 a směrnice 2010/40/EU, ~~mohou~~ členské státy ulož~~í~~ít železničním podnikům, které provozují vnitrostátní osobní dopravu, aby se účastnily společného informačního a integrovaného systému prodeje přepravních dokladů pro poskytování přepravních dokladů, přímých přepravních dokladů a rezervací, nebo aby se rozhodly ke zřízení tohoto systému udělit pravomoc příslušným orgánům. ~~V případě~~ Po zavedení tohoto systému členské státy zajistí, aby nenarušoval trh nebo nediskriminoval mezi železničními podniky a aby byl spravován veřejným nebo soukromým právním subjektem nebo sdružením všech železničních podniků, které provozují osobní dopravu. Členem tohoto právního subjektu nebo sdružení musí být skupina zástupců místních a regionálních orgánů a tato skupina se musí plně podílet na jeho rozhodnutích.

Odůvodnění

Tento článek je právním základem cíle regionů harmonizovat systém prodeje přepravních dokladů na konkurenčním trhu. Dává příležitost k řešení různých problémů, jež vyvstaly v rámci systému prodeje přepravních dokladů ve stanicích provozovaných zavedenými provozovateli.

Požadavek účasti podniků provozujících vnitrostátní dopravu v národním informačním systému by se měl stát závazným, neboť rozvoj souvisejících služeb je zásadním faktorem zvýšení atraktivity hromadných druhů dopravy, zejména dopravy železniční. V této souvislosti musí být místní orgány zastoupeny v orgánech řídících systém.

Pozměňovací návrh 29

COM(2013) 29 final

Článek 59 – nový odstavec po odstavci 3

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	Na vertikálně integrované podniky spravující infrastrukturu o délce nižší než 150 km nebo poskytující výlučně služby místní železniční přepravy se nevztahují články 7 a 7a až 7c, pokud tyto služby vyplývají z vedlejšího provozování přístavní infrastruktury pro námořní a vnitrozemskou dopravu, aniž by tím byl dotčen čl. 13 odst. 3 této směrnice a místní nákladní doprava.

Odůvodnění

Účelem tohoto pozměňovacího návrhu je vyloučit z oblasti působnosti článků 7 a 7a až 7c místní železniční sítě a místní činnosti, které umožňují plnit místní potřeby v málo rozvinutých oblastech. Připomíná se rovněž nediskriminační přístup k zařízením na údržbu.

Pozměňovací návrh 30

COM(2013) 29 final

Článek 59 – nový odstavec po odstavci 3

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	Na vertikálně integrované podniky spravující specifické investiční projekty uvedené v čl. 32. odst. 3 této směrnice a přímo konkurující jiným druhům dopravy se nevztahují články 7 a 7a až 7c.

Odůvodnění

V souladu s jinými ustanoveními směrnice 2012/34/EU je účelem tohoto pozměňovacího návrhu vyloučit z oblasti působnosti článků 7 a 7a až 7c zvláštní případy „specifických investičních projektů“, jejichž rentabilita je zaručena pouze ve velmi dlouhém horizontu.

Pozměňovací návrh 31

COM(2013) 27 final

Bod odůvodnění 29

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
V zájmu zajištění účinného výkonu funkcí agentury by měly být členské státy a Komise zastoupeny ve správní radě vybavené nezbytnými pravomocemi včetně pravomocí k sestavování rozpočtu a schvalování ročních a víceletých pracovních programů.	V zájmu zajištění účinného výkonu funkcí agentury by měly být členské státy a Komise zastoupeny ve správní radě vybavené nezbytnými pravomocemi včetně pravomocí k sestavování rozpočtu a schvalování ročních a víceletých pracovních programů. K těmto otázkám musí být konzultovány Výbor regionů a zastupitelské organizace.

Odůvodnění

Síť zastupitelských organizací z odvětví železniční dopravy a Výbor regionů by měly být konzultovány v rámci ročního a víceletého pracovního programu ERA, neboť se jich pracovní výsledky a priority ERA týkají.

Pozměňovací návrh 32

COM(2013) 27 final

Čl. 33 odst. 5

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Vnitrostátní orgány odpovědné za vydávání licencí a osvědčení uvedených v odst. 2 písm. c) a d) oznámí agentuře do jednoho měsíce každé jednotlivé rozhodnutí o vydání, prodloužení, změně nebo zrušení těchto licencí a osvědčení.	Vnitrostátní orgány odpovědné za vydávání licencí a osvědčení uvedených v odst. 2 písm. c) a d) oznámí agentuře do jednoho měsíce každé jednotlivé rozhodnutí o vydání, prodloužení, změně, odmítnutí nebo zrušení těchto licencí a osvědčení, a to s řádným zdůvodněním. Agentura po vyslechnutí zúčastněných stran každé jednotlivé rozhodnutí schválí či zamítne, a to ve lhůtě jednoho měsíce.

Odůvodnění

Jde o to zabránit tomu, aby vnitrostátní orgány vyčerpaly opravné prostředky proti rozhodnutím před tím, než se obrátí na Tribunál. Z toho důvodu by měla být Evropská agentura pro železnice zapojena do procesu schvalování či zamítnutí rozhodnutí vnitrostátních orgánů, která jsou v rozporu s duchem jednotného evropského železničního prostoru.

Pozměňovací návrh 33

COM(2013) 27 final

Čl. 48 odst. 5

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Do 30. listopadu každého roku správní rada rovněž přijímá a aktualizuje strategický víceletý pracovní program. Zohlední při tom stanovisko Komise. Návrh je konzultován s Evropským parlamentem a sítěmi uvedenými v článku 34. Přijatý víceletý pracovní program se postupuje členským státům, Evropskému parlamentu, Radě, Komisi a sítím uvedeným v článku 34.	Do 30. listopadu každého roku správní rada rovněž přijímá a aktualizuje strategický víceletý pracovní program. Zohlední při tom stanovisko Komise. Návrh je konzultován s Evropským parlamentem, Výborem regionů a sítěmi uvedenými v článku 34. Přijatý víceletý pracovní program se postupuje členským státům, Evropskému parlamentu, Radě, Komisi, Výboru regionů a sítím uvedeným v článku 34.

Odůvodnění

Výbor regionů by měl být rovněž konzultován k víceletému pracovnímu programu ERA, vzhledem k tomu, že se místní a regionální orgány podílejí na financování kolejových vozidel a mají přímý zájem na zlepšení interoperability a bezpečnosti.

Pozměňovací návrh 34

COM(2013) 27 final

Čl. 54 odst. 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
K odvolacímu senátu se lze odvolat proti rozhodnutím přijatým agenturou podle článků 12, 16, 17 a 18.	K odvolacímu senátu se lze odvolat proti rozhodnutím přijatým agenturou podle článků 12, 16, 17 a 18 nebo proti její nečinnosti ve stanovených lhůtách.

Odůvodnění

V případě, že je agentura nečinná nebo nevydá rozhodnutí ve stanovené lhůtě, musí existovat možnost se odvolat.

Pozměňovací návrh 35

COM(2013) 27 final

Čl. 56 odst. 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Při přezkumu odvolání odvolací senát jedná rychle. Tak často, jak je to nutné, vyzývá strany odvolacího řízení, aby ve stanovených lhůtách podaly připomínky k jeho oznámením nebo ke sdělením ostatních stran odvolacího řízení. Strany odvolacího řízení jsou oprávněny přednést ústní připomínky.	Při přezkumu odvolání odvolací senát jedná rychle. Tak často, jak je to nutné, vyzývá strany odvolacího řízení, aby ve stanovených lhůtách podaly připomínky k jeho oznámením nebo ke sdělením ostatních stran odvolacího řízení. Strany odvolacího řízení jsou oprávněny přednést ústní připomínky. Odvolací senát prozkoumá všechny stížnosti a podle potřeby zažádá o poskytnutí příslušných informací a do jednoho měsíce od obdržení stížnosti zahájí konzultace s dotčenými stranami. Musí se ke každé stížnosti vyjádřit a přijme opatření nezbytná k nápravě situace a v předem stanovené přiměřené lhůtě vyrozumí dotčené strany o svém rozhodnutí, v každém případě však nejpozději do dvou měsíců od obdržení všech příslušných informací. V případě nečinnosti agentury ve stanovené lhůtě může odvolací senát vydat příkaz a v případě potřeby uvalit finanční sankci.

Odůvodnění

Je důležité přesně určit postupy a lhůty uplatňované odvolacím senátem při zkoumání stížností, jež obdržel (například určit okamžik, od něhož je žádost považována za obdrženou, aby bylo možné počítat lhůtu, od níž začíná běžet řízení).

Odvolací senát by měl mít zvláštní pravomoci, aby mohl uplatňovat svá rozhodnutí, jako např. vydat příkaz nebo uvalit finanční sankci (penále), zejména v případě neschopnosti jednat ve stanovené lhůtě.

Pozměňovací návrh 36

COM(2013) 27 final

Nový článek po článku 77

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	1. Agentura přijme rozhodnutí v souladu s články 12, 16, 17 a 18 [2 roky od vstupu tohoto nařízení v platnost]. Do tohoto dne členské státy pokračují v uplatňování použitelných právních předpisů.

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	2. Během dodatečného přechodného období 42 měsíců ode dne uvedeného v odstavci 1 mohou členské státy pokračovat ve vydávání osvědčení a oprávnění odchylně od ustanovení článků 12, 16, 17 a 18 za podmínek stanovených Komisí v prováděcích pravidlech přijatých ke zmíněným článkům v souladu s článkem 75. Před vydáním rozhodnutí musí agentura posoudit, zda: — by toto rozhodnutí snížilo úroveň bezpečnosti na železnicích a/nebo — by způsobilo svévolnou diskriminaci nebo přílišné omezení provozu železniční dopravy. Agentura může požádat příslušné vnitrostátní bezpečnostní orgány, aby změnily své rozhodnutí, pozastavily jeho uplatňování nebo ho odvolaly. Pokud vnitrostátní bezpečnostní orgán odmítne jednat, může agentura věc postoupit Komisi a výboru uvedenému v článku 75.

Odůvodnění

Na základě modelu přechodné fáze *Evropské agentury pro bezpečnost letectví* pro odpovědnost za homologaci letadel by měl být stanoven podobný mechanismus pro ERA, aby bylo možné postupně nabírat další zaměstnance a vzdělávat je k novým úkolům.

Pozměňovací návrh 37

COM(2013) 30 final

Příloha I, 4.2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	3. **Kontrola nákladů** Při analýze nákladů a přínosů navrhovaných opatření se zohlední mimo jiné: — náklady na navrhované opatření, — výhody rozšíření oblasti působnosti na zvláštní skupiny sítí a vozidel pro interoperabilitu, — snížení kapitálových nákladů a výdajů z důvodu úspor vyplývajících z rozsahu průmyslové produkce a lepšího využívání vozidel, — snížení investičních nákladů a nákladů na údržbu a provoz z důvodu větší konkurence mezi výrobci a společnostmi provádějícími údržbu, — přínos pro životní prostředí v důsledku technického zlepšování železničního systému, — zvýšení bezpečnosti provozu. Kromě toho se v tomto hodnocení uvedou očekávané důsledky pro všechny zúčastněné provozovatele a hospodářské subjekty, včetně místních a regionálních orgánů.

Odůvodnění

Tato část stávající směrnice (příloha I, 4.2) by měla být do nové směrnice opět začleněna, aby byla provedena analýza odhadovaných nákladů a přínosů všech plánovaných technických řešení pro každou „technickou specifikaci pro interoperabilitu", což umožní uplatnit taková řešení, která budou nejvhodnější zejména pro místní a regionální orgány.

V Bruselu dne 8. října 2013

předseda
Výboru regionů
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO