4. pověřuje svého generálního tajemníka, aby akt podepsal poté, co ověří, že všechny postupy byly řádně ukončeny, a aby společně s generálním tajemníkem Rady zajistil jeho zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*;

5. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě, Komisi a vnitrostátním parlamentům.

Jednotný evropský železniční prostor ***I

P7_TA(2011)0503

Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 16. listopadu 2011 o návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepracované znění) (KOM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(2013/C 153 E/41)

(Řádný legislativní postup – přepracování)

Evropský parlament,

— s ohledem na návrh Komise předložený Parlamentu a Radě (KOM(2010)0475),

— s ohledem na čl. 294 odst. 2 a článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C7-0268/2010),

— s ohledem na článek 14 Smlouvy o fungování Evropské unie a její protokol č. 26 o službách obecného zájmu,

— s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,

— s ohledem na své usnesení ze dne 17. června 2010 o provádění směrnic týkajících se prvního železničního balíčku ([1]),

— s ohledem na odůvodněné stanovisko předložené v rámci protokolu č. 2 o používání zásad subsidiarity a proporcionality lucemburskou poslaneckou sněmovnou a uvádějící, že návrh legislativního aktu není v souladu se zásadou subsidiarity,

— s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 16. března 2011 ([2]),

— s ohledem na stanovisko Výboru regionů ze dne 28. ledna 2011 ([3]),

— s ohledem na interinstitucionální dohodu ze dne 28. listopadu 2001 o systematičtějším využívání metody přepracování právních aktů ([4]),

— s ohledem na dopis, který dne 26. května 2011 zaslal Výbor pro právní záležitosti Výboru pro dopravu a cestovní ruch podle čl. 87 odst. 3 jednacího řádu,

— s ohledem na články 87 a 55 jednacího řádu,

— s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A7-0367/2011),

([1]) Úř. věst. C 236 E, 12.8.2011, s. 125.
([2]) Úř. věst. C 132, 3.5.2011, s. 99.
([3]) Úř. věst. C 104, 2.4.2011, s. 53.
([4]) Úř. věst. C 77, 28.3.2002, s. 1.

A. vzhledem k tomu, že podle poradní skupiny složené z právních služeb Evropského parlamentu, Rady a Komise daný návrh neobsahuje žádné jiné věcné změny než ty, které byly jako takové v návrhu označeny, a vzhledem k tomu, že pokud jde o nezměněná ustanovení dřívějších aktů spolu s těmito změnami, je návrh jejich prostou kodifikací bez jakékoli změny jejich věcného obsahu;

1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení a bere na vědomí doporučení poradní skupiny složené z právních služeb Evropského parlamentu, Rady a Komise;

2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, bude-li mít v úmyslu svůj návrh podstatně změnit nebo jej nahradit jiným textem;

3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě, Komisi a vnitrostátním parlamentům.

P7_TC1-COD(2010)0253

Postoj Evropského parlamentu přijatý v prvním čtení dne 16. listopadu 2011 k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/…/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské Komise,

poté, co postoupily návrh legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru [1],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů [2],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství [3], směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům [4] a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury [5] byly v letech 2004 a 2007 podstatně změněny. Vzhledem k novým změnám a s ohledem na vztah mezi těmito právními ustanoveními by uvedené směrnice měly být z důvodu srozumitelnosti a přehlednosti přepracovány a sloučeny do jediného aktu.

---

[1] Úř. věst. C 132, 3.5.2011, s. 99.
[2] Úř. věst. C 104, 2.4.2011, s. 53.
[3] Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25.
[4] Úř. věst. L 143, 27.6.1995, s. 70.
[5] Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29.

Středa, 16. listopadu 2011

(2) Větší integrace dopravního odvětví Unie má zásadní význam pro dokončení vnitřního trhu a železnice jsou důležitým článkem dopravního odvětví Unie směřujícího k dosažení trvale udržitelné mobility.

(2a) Podíl odvětví železniční dopravy na celkové dopravě se navzdory cílům stanoveným v roce 2001 v rámci železničního balíčku (dále jen "první železniční balíček", konkrétně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství [1]***, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům*** [2] ***a Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES) v posledním desetiletí nezvyšuje, což svědčí o nezbytnosti dalšího zdokonalování právních předpisů v zájmu podpory tohoto odvětví. Okamžitá reorganizace je proto zásadní.*** **[pozm. návrh 1]**

(2b) Četná řízení pro porušení povinnosti vedená s členskými státy ukazují, že stávající právní předpisy vedou k rozdílnému výkladu a že první železniční balíček je potřeba vyjasnit a zlepšit, aby se zajistilo skutečné otevření evropského železničního trhu. **[pozm. návrh 2]**

(2c) Investice do rozvoje a údržby železniční infrastruktury jsou nadále nedostatečné k tomu, aby zajistily rozvoj a konkurenceschopnost tohoto odvětví. **[pozm. návrh 3]**

(2d) Směrnice tvořící první železniční balíček nezabránily značné rozmanitosti struktury a úrovně poplatků za železniční infrastrukturu ani různorodosti forem a trvání postupů přidělování kapacit. **[pozm. návrh 4]**

(2e) Netransparentní podmínky na trhu jsou zjevnou překážkou konkurenceschopných železničních služeb. **[pozm. návrh 5]**

(3) Za účelem integrace do konkurenčního trhu by se měla zlepšit výkonnost železničního systému, s ohledem na jeho zvláštní rysy.

(3a) Koexistence různých systémů sociálního zabezpečení v železničním odvětví v členských státech představuje riziko nespravedlivé hospodářské soutěže mezi novými provozovateli v oblasti železniční dopravy a zavedenými podniky a vyžaduje harmonizaci při současném respektování zvláštní povahy tohoto odvětví a zvláštností členských států. **[pozm. návrh 6]**

(3b) Je nezbytné poskytnout záruky, že regulační subjekty budou plnit své kontrolní povinnosti s cílem zabránit diskriminaci mezi železničními podniky a zajistit provádění politiky vhodného zpoplatňování a soulad se zásadou odděleného účetnictví. **[pozm. návrh 7]**

(3c) V zájmu dokončení evropského železničního prostoru je nezbytná úplná interoperabilita železničního prostoru na evropské úrovni. Evropská agentura pro železnice by měla mít přiměřené pravomoci a zdroje, aby mohla tohoto cíle dosáhnout rychleji, mj. pokud jde o vytváření společných norem pro certifikaci vozového parku a systémy řízení a bezpečnosti. **[pozm. návrh 8]**

(4) Regionální, městská a příměstská doprava, jakož i doprava ve formě kyvadlové dopravy v tunelu pod Lamanšským průlivem. ***Dále by se z oblasti působnosti této směrnice měly vyjmout historické a muzejní železnice provozované na vlastní trati.*** **[pozm. návrh 9]**

---

[1] Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1
[2] Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26

(5) Má-li být železniční doprava výkonná a konkurenceschopná s ostatními druhy dopravy, měly by členské státy zajistit, že železniční podniky mají status nezávislého provozovatele a mohou se tudíž chovat tržně a podle požadavků trhu.

(6) Aby se zajistil budoucí rozvoj a hospodárné využití železniční sítě, mělo by dojít k odlišení poskytování dopravních služeb od provozování železniční infrastruktury. Za takové situace musí oba úseky mít oddělené účetnictví a být řízeny odděleně***, což povede k transparentnosti zabraňující odvedení veřejných finančních prostředků na jiné druhy obchodní činnosti***. **[pozm. návrh 10]**

(6a) Je nutno zajistit přísné oddělení účetnictví mezi provozovatelem infrastruktury a železničním podnikem. Veřejné prostředky by neměly být převáděny z jedné oblasti činnosti do druhé. Tento zákaz by měl být jednoznačně uveden v účetních pravidlech každé z těchto oblastí činnosti. Účinné uplatňování tohoto zákazu by měl zajistit členský stát a vnitrostátní regulační subjekt. **[pozm. návrh 11]**

(6b) Všichni provozovatelé železniční dopravy musejí bez ohledu na druh podniku dodržovat předpisy v oblasti sociální ochrany a zdraví, aby se zabránilo sociálnímu dumpingu a nespravedlivé hospodářské soutěži. **[pozm. návrh 12]**

(6c) Aby železniční doprava mohla konkurovat dopravě silniční, je nezbytné normalizovat rozdílné vnitrostátní předpisy, a to například pokud jde o bezpečnost v oblasti železniční dopravy, používání průvodních dokladů, seřaďování vlaků a s ním spojenou příslušnou dokumentaci, o signalizaci a značení používané při navigaci vlaků, opatření a kontroly v souvislosti s přepravou nebezpečného zboží a jednotné postupy při registraci a sledování přepravy odpadů. **[pozm. návrh 13]**

(7) Zásada volného pohybu služeb se rovněž vztahuje na železnice, s přihlédnutím ke specifickým rysům tohoto odvětví.

(8) Za účelem podpory hospodářské soutěže v řízení železniční dopravy ve smyslu zlepšení pohodlí a služeb poskytovaných uživatelům by si členské státy měly nadále zachovat obecnou odpovědnost za rozvoj přiměřené železniční infrastruktury.

(9) Vzhledem k tomu, že neexistují společná pravidla pro rozdělování nákladů na železniční infrastrukturu, členské státy by měly po konzultaci s provozovatelem železniční infrastruktury stanovit pravidla pro železniční podniky, aby platily za používání železniční infrastruktury. Taková pravidla by neměla zakládat diskriminaci mezi železničními podniky.

(10) Členské státy by měly zajistit zdravou finanční strukturu provozovatelů infrastruktury a stávajících veřejných železničních podniků s řádným ohledem na pravidla Unie v oblasti státní podpory.

(10a) Unie by měla prozkoumat alternativní zdroje financování evropských železničních projektů prostřednictvím inovativních finančních nástrojů, jako jsou projektové dluhopisy Unie, s cílem podpořit soukromé investice a zlepšit přístup k rizikovému kapitálu. V podobném duchu se musí železniční trh stát zajímavým pro alternativní soukromé investory, a to prostřednictvím jasného a transparentního právního rámce. **[pozm. návrh 14]**

Středa, 16. listopadu 2011

(10b) Členské státy a provozovatelé infrastruktury by měli mít možnost financovat investice do infrastruktury prostřednictvím jiného než přímého financování státem, například financováním ze soukromého sektoru. **[pozm. návrh 15]**

(11) Účelná ***osobní a*** nákladní doprava, zejména přeshraniční doprava***, a to především v případech, kdy rozdílný rozchod kolejí stále představuje fyzickou překážku hospodářské soutěže***, vyžaduje ***naléhavé*** opatření k otevření ~~trhu~~ ***trhů v jednotlivých členských státech a k dosažení soutěže.*** **[pozm. návrh 16]**

(12) Je třeba zaručit, aby tato práva přístupu k železniční infrastruktuře byla uplatňována v celé Unii jednotně a bez diskriminace, a k tomuto účelu zavést vydávání licencí pro železniční podniky.

(13) U jízd se zastávkami by provozovatelé nově vstupující na trh měli mít oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na trase, aby byla zajištěna hospodářská životnost takových spojů a aby se zabránilo znevýhodnění případné konkurence v porovnání se stávajícími provozovateli.

(14) Zavedení nových mezinárodních osobních spojů se zastávkami s otevřeným přístupem by ~~nemělo být využito k otevření trhu vnitrostátní osobní dopravy, ale~~ mělo ~~by~~ být zaměřeno ~~pouze~~ na zastávky, jež jsou doplňkové k mezinárodní trase. Hlavním účelem ~~nových~~ ***takovýchto*** spojů by mělo být přepravovat cestující na mezinárodní trase. Při hodnocení toho, zda se jedná o hlavní účel služby, by se měla zohlednit taková kritéria, jako je podíl na obratu a objemu, jenž je odvozen z počtu cestujících ve vnitrostátní nebo mezinárodní dopravě, a délka trasy. Hodnocení hlavního účelu služby by měl provést příslušný regulační subjekt členského státu na žádost zúčastněné osoby. **[pozm. návrh 17]**

(15) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici ([1]) opravňuje členské státy a místní orgány uzavírat smlouvy na veřejné služby, které mohou obsahovat výlučná práva na provozování určitých služeb. Proto je nezbytné zajistit, aby ustanovení uvedeného nařízení byla v souladu se zásadou otevření mezinárodní osobní dopravy hospodářské soutěži.

(15a) Nařízení (ES) č. 1370/2007 umožňuje členským státům zajistit, aby byla zaměstnanecká práva pracovníků v souvislosti s oddělením poskytování dopravních služeb od provozování infrastruktury zachována, což by se mohlo týkat i převodu podniku. **[pozm. návrh 18]**

(16) Otevření mezinárodní osobní dopravy hospodářské soutěži může mít důsledky pro organizaci a financování osobní železniční dopravy provozované na základě smlouvy na veřejné služby. Členské státy by měly mít možnost omezit právo přístupu na trh, pokud by toto právo ohrozilo hospodářskou vyváženost těchto smluv na veřejné služby a pokud k tomu příslušný regulační subjekt uvedený v článku 55 této směrnice ***případně síť regulačních subjektů podle článku 57 této směrnice*** udělí souhlas na základě objektivní hospodářské analýzy a na žádost příslušných orgánů, jež uzavřely smlouvu na veřejné služby. **[pozm. návrh 19]**

([1]) Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.

(17) Posouzení, zda by hospodářská vyváženost smlouvy na veřejné služby mohla být ohrožena, by mělo zohlednit předem stanovená kritéria, jako je dopad na rentabilitu veškerých služeb zahrnutých do smluv na veřejné služby, včetně následných dopadů na čisté náklady, jež nese příslušný orgán veřejné správy, který smlouvu uzavřel, poptávka cestujících, stanovení cen jízdného, způsob prodeje přepravních dokladů, umístění a počet zastávek na obou stranách hranice a časové rozvržení a četnost nově navrhovaného spoje. V souladu s takovýmto posouzením a rozhodnutím příslušného regulačního subjektu členské státy mohou povolit, změnit nebo odmítnout právo na přístup k požadované mezinárodní osobní dopravě a zároveň i uložit provozovateli nové mezinárodní osobní dopravy poplatek v souladu s výsledky hospodářské analýzy a v souladu s právem Unie a se zásadami rovnosti a zákazu diskriminace.

(18) Aby se přispělo na provoz osobní dopravy spojené s naplňováním závazků veřejné služby, měly by členské státy mít možnost oprávnit orgány příslušné pro tyto služby, aby zpoplatnily osobní dopravu ve své působnosti. Uvedené zpoplatnění by mělo přispět k financování závazků veřejné služby stanovených ve smlouvách na veřejné služby.

(18a) Vývoj trhu již ukázal, že zásadní otázkou je posílit úlohu regulačních subjektů. Mají-li tyto subjekty hrát ústřední úlohu při zajišťování spravedlivého prostředí s rovnými podmínkami přístupu na trh, potřebují být vybaveny finančními prostředky, vhodným personálem a logistickým zázemím pro plnění této úlohy. **[pozm. návrh 20]**

(18b) Vnitrostátní regulační subjekt musí být nezávislým regulačním orgánem s pravomocí jednat z vlastní iniciativy a provádět šetření a musí být způsobilý vydávat stanoviska a vykonatelná rozhodnutí s cílem zajistit otevřený trh bez překážek, v jehož rámci by probíhala svobodná a nenarušená hospodářská soutěž. **[pozm. návrh 21]**

(19) Vnitrostátní regulační subjekt by měl pracovat takovým způsobem, aby se zabránilo jakémukoli střetu zájmů a jakékoli případné účasti na uzavírání smluv na veřejné služby, o nichž se uvažuje, ***čímž není dotčena ani možnost, aby byl tento subjekt financován z rozpočtu členské země nebo z poplatků vybraných v odvětví železniční dopravy, ani možnost zveřejňování relevantních informací***. Pravomoc regulačního subjektu by měla být rozšířena tak, aby umožňovala vyhodnotit účel mezinárodní dopravy a případně potenciální hospodářský dopad na stávající smlouvy na veřejné služby. **[pozm. návrh 22]**

(19a) Regulační subjekty členských států by měly být zcela nezávislé na jakémkoli provozovateli infrastruktury, správci poplatků, přidělujícím subjektu nebo žadateli, pokud jde o jejich organizaci, rozhodnutí o financování, právní strukturu a rozhodování. Vnitrostátní regulační subjekty musejí mít nezbytnou administrativní kapacitu, pokud jde o personál a zdroje, aby mohly zajistit otevřený a transparentní trh železniční dopravy. Požadované personální vybavení by mělo být přímo spojeno s potřebami trhu, podle nichž by se mělo lišit. Tyto subjekty by měly rozhodovat o veškerých stížnostech, jednat z vlastního podnětu, provádět šetření v případě sporů a sledovat vývoj na trhu. Měly by být podporovány regulačním oddělením Komise. Vnitrostátní regulační subjekty by kromě toho měly vést databázi návrhů svých rozhodnutí, k níž má Komise přístup. **[pozm. návrh 23]**

(20) Aby se investovalo do služeb využívajících specializované infrastruktury, jako jsou vysokorychlostní spoje, žadatelé potřebují právní jistotu vzhledem k důležitosti rozsáhlých a dlouhodobých investic.

Středa, 16. listopadu 2011

(21) Regulační subjekty členských států by ~~si~~ ***pod záštitou Komise*** měly ***v zájmu prohloubení vzájemné spolupráce vytvořit síť, v jejímž rámci vytvoří společné zásady a budou si*** vyměňovat ***osvědčené postupy a*** informace. ***Měly by také*** případně v konkrétních případech koordinovat zásady a postupy pro vyhodnocování toho, zda je ohrožena hospodářská vyváženost smlouvy na veřejné služby. Postupně by měly na základě svých zkušeností vypracovávat ***na evropské úrovni společné*** pokyny. ***Komise by měla předložit legislativní návrh na zřízení evropského regulačního subjektu, přičemž by měla vycházet ze zkušeností sítě regulačních subjektů.*** **[pozm. návrh 24 a 25]**

(22) Aby byla zajištěna spravedlivá hospodářská soutěž mezi železničními podniky, ~~je třeba rozlišovat mezi poskytováním~~ ***regulační subjekt by měl zajistit poskytování*** dopravních služeb a ~~provozováním~~***provozování*** ~~dopravních~~zařízení ~~Vzhledem k tomu musí být tyto dva druhy činnosti řízeny nezávisle v rámci oddělených právních subjektů. Tato nezávislost nutně neznamená zřízení samostatné jednotky nebo podniku pro každé dopravní zařízení~~*služeb* ***transparentním a nediskriminačním způsobem v souladu s postupy uvedenými v této směrnici.*** **[pozm. návrh 26]**

(22a) S lepším přístupem k informacím o přepravě a ke službám prodeje přepravních dokladů poskytovaným na osobních nádražích by se měly spojit další regulační iniciativy zaměřené na zavedení a rozvoj telematiky v osobní přepravě. **[pozm. návrh 138]**

(23) K zabezpečení spolehlivých a přiměřených služeb je třeba zajistit, aby železniční podniky vždy splňovaly určité požadavky v souvislosti s bezúhonností, ***sociálními standardy*** a finanční i odbornou způsobilostí. **[pozm. návrh 27]**

(24) K ochraně zákazníků a třetích osob je ~~třeba~~ ***nutné*** zajistit, aby železniční podniky měly dostatečné pojištění odpovědnosti. ***Mělo by být rovněž umožněno krytí odpovědnosti v případě nehody prostřednictvím záruk poskytovaných bankami nebo jinými podniky, pokud bude takové krytí nabízeno za tržních podmínek, nebude vyžadovat státní podporu a nebude obsahovat prvky diskriminující jiné železniční podniky.*** **[pozm. návrh 28]**

(25) Mělo by se rovněž vyžadovat, aby se ***všechny*** železniční podniky řídily předpisy členských států i Unie o poskytování železničních služeb uloženými nediskriminujícím způsobem, které jim mají zajistit zcela bezpečnou činnost na ***všech*** vyhrazených úsecích tratí s ~~patřičným~~ ***plným*** ohledem na ~~zdravotní a~~ ***stávající závazky, pokud jde o*** sociální podmínky, ***zdraví*** a práva pracovníků a zákazníků. **[pozm. návrh 29 a 30]**

(26) Postupy při vydávání licencí železničním dopravním podnikům a při jejich obnově a změnách by měly být transparentní a v souladu se zásadou nediskriminace.

(26a) Stále platí, že udělování licencí pro vozový park železničních podniků je často bezdůvodně zdržováno, což narušuje přístup na trh. Je tudíž žádoucí zajistit v tomto ohledu silný mandát pro Evropskou železniční agenturu. Komise se tudíž vyzývá, aby jako součást revize Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře) ([1]) přezkoumala, zda je možné v tomto ohledu mandát Evropské železniční agentury rozšířit. **[pozm. návrh 31]**

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

(27) K zajištění transparentnosti a nediskriminačního přístupu k železniční infrastruktuře a službám souvisejícím s železniční dopravou pro všechny železniční podniky by se měly veškeré informace k uplatnění práva přístupu zveřejňovat ve zprávě o síti***, včetně formátů přístupných pro osoby se zdravotním postižením či sníženou pohyblivostí***. **[pozm. návrh 32]**

(28) Vhodné systémy přidělování kapacit železniční infrastruktury a existence konkurenčních provozovatelů mají za následek větší rovnováhu mezi jednotlivými způsoby dopravy.

(29) Podpora optimálního využívání železniční infrastruktury vede ke snížení nákladů společnosti na dopravu.

(30) Vhodné systémy zpoplatnění železniční infrastruktury by měly tvořit spolu s odpovídajícími systémy zpoplatnění ostatní dopravní infrastruktury a konkurencí provozovatelů optimální rovnováhu mezi různými způsoby dopravy na udržitelném základě.

(31) Systémy zpoplatnění a přidělování kapacit by měly všem podnikům umožňovat rovnoprávný a nediskriminační přístup a snažit se co nejlépe odpovídat potřebám všech uživatelů a druhů dopravy řádným a nediskriminačním způsobem. Systémy zpoplatnění a přidělování kapacit by měly umožňovat spravedlivou hospodářskou soutěž při poskytování železničních služeb.

(33) V rámci stanoveném členskými státy by systémy zpoplatnění a přidělování kapacit měly podněcovat provozovatele infrastruktury k optimalizaci využití jejich infrastruktury.

(34) Železniční podniky by měly od systémů přidělování kapacit obdržet jasné a jednoznačné indikace vedoucí k racionálnímu rozhodování.

(35) Každý systém zpoplatnění vysílá ekonomické signály uživatelům. Je třeba, aby tyto signály železničním podnikům byly konzistentní ***a jasné*** a vedly je k racionálním ***a udržitelným*** rozhodnutím. **[pozm. návrh 33]**

(36) Aby se přihlíželo k potřebám uživatelů nebo potenciálních uživatelů kapacit železniční infrastruktury při plánování jejich obchodů a k potřebám zákazníků a investorů, je třeba, aby provozovatel infrastruktury zajistil přidělení kapacity infrastruktury způsobem odrážejícím potřebu udržet a zdokonalit spolehlivost služeb.

(37) Je žádoucí pobízet železniční podniky a provozovatele infrastruktury k minimalizaci závad a ke zdokonalování výkonnosti sítě.

(38) Členské státy by měly mít možnost dovolit odběratelům služeb železniční dopravy přímý vstup do procesu přidělování kapacit.

(39) Je třeba přihlížet k obchodním požadavkům žadatelů i provozovatelů infrastruktury.

(40) Provozovatelům infrastruktury je třeba při přidělování kapacit železniční infrastruktury ponechat co nejvyšší pružnost, která by však měla být slučitelná s uspokojením přiměřených požadavků žadatele.

(40a) Žadatele, kteří nabízejí služby v oblasti přepravy jednotlivých vozových zásilek, je potřeba podporovat s cílem rozšířit potenciální trh pro nové zákazníky železnice. Je proto důležité, aby tito žadatelé byli zohledněni provozovatelem infrastruktury při přidělování kapacity, aby jim bylo umožněno plně využít tohoto právního rámce a rozšířit podíl na železničním trhu pro nová odvětví. **[pozm. návrh 34]**

(41) Proces přidělování kapacit musí bránit nepřiměřenému omezování požadavků ostatních podniků, které jsou nebo mají v úmyslu stát se držiteli práv na používání železniční infrastruktury k rozvoji vlastního podnikání.

(42) Systémy přidělování kapacit a systémy zpoplatnění mohou případně přihlížet ke skutečnosti, že různé součásti sítě železniční infrastruktury mohly být určeny pro různé hlavní uživatele.

(43) Jelikož různí uživatelé a typy uživatelů mají často odlišný vliv na kapacitu infrastruktury, je třeba potřeby různých služeb vhodně vyvážit.

(44) Služby provozované na základě smluv s veřejnoprávními subjekty mohou vyžadovat zvláštní pravidla k zajištění jejich přitažlivosti pro uživatele.

(45) Systémy zpoplatnění a přidělování kapacit musí přihlížet k následkům rostoucího vytížení kapacity infrastruktury a k její vzácnosti.

(46) Rozdílné časové rámce pro plánování typů dopravy by měly zajistit možnost uspokojení žádostí o kapacitu infrastruktury podaných po skončení procesu sestavení ročního jízdního řádu.

(47) Pokud je k uspokojení potřeb uživatelů nezbytná koordinace požadavků na kapacitu, je třeba k zajištění optimálních výsledků železničních podniků vyžadovat kontrolu využití kapacity infrastruktury.

(48) Se zřetelem k jejich monopolnímu postavení by se od provozovatelů infrastruktury měl vyžadovat průzkum dostupné kapacity infrastruktury a metod rozšíření této kapacity, pokud proces přidělování kapacit neuspokojuje požadavky uživatelů.

(49) Nedostatek informací o požadavcích ostatních železničních podniků a o omezeních uvnitř systému může železničním podnikům působit potíže při hledání optimalizace jejich požadavků na kapacitu infrastruktury.

(50) Za účelem zvýšení přitažlivosti železnice pro dopravu využívající síť více provozovatelů infrastruktury, zejména v mezinárodní dopravě, je třeba zajistit lepší koordinaci systémů přidělování. ***V této souvislosti se vhodným řešením zdá být vytvoření evropského regulačního subjektu.*** **[pozm. návrh 35]**

(51) Je třeba minimalizovat narušování hospodářské soutěže, které může vzniknout mezi železničními infrastrukturami nebo mezi různými druhy dopravy v důsledku podstatných rozdílů v zásadách zpoplatnění.

(52) Je žádoucí stanovit složky služeb infrastruktury, které jsou pro provozovatele při poskytování služby nezbytné a které by měly být poskytovány výměnou za minimální poplatky za přístup.

(53) Je nezbytné ***více*** investovat do železniční infrastruktury***, zejména do té stávající***, přičemž systémy zpoplatnění za použití infrastruktury by měly poskytovat provozovatelům infrastruktury pobídky, aby učinily vhodné investice ekonomicky výhodnými ***a udržitelnými z hlediska životního prostředí***. **[pozm. návrh 36]**

(54) Ke stanovení vhodné a přiměřené úrovně zpoplatnění infrastruktury je třeba, aby provozovatelé infrastruktury účetně zaznamenávali svá aktiva a stanovili jejich hodnotu a jasně porozuměli nákladovým faktorům při provozování infrastruktury.

(55) Je žádoucí zajistit, aby se při rozhodování o dopravě přihlíželo ke vnějším nákladům a aby zpoplatnění železniční infrastruktury mohlo přispět k internalizaci vnějších nákladů soudržným a vyváženým způsobem mezi všemi druhy dopravy.

(56) Je třeba zajistit, aby poplatky za vnitrostátní a mezinárodní dopravu byly na úrovni umožňující železnici uspokojovat požadavky trhu. Proto by zpoplatnění infrastruktury mělo být stanoveno ve výši nákladů skutečně vzniklých provozováním vlakové dopravy.

(57) Celková úroveň krytí nákladů pomocí zpoplatnění infrastruktury ovlivňuje stanovení nezbytné výše příspěvku z veřejných prostředků. Členské státy mohou vyžadovat různou výši celkového krytí nákladů. Nicméně jakýkoli systém zpoplatnění použití infrastruktury by měl umožnit dopravě, která pokrývá přinejmenším dodatečně vzniklé náklady, jež generuje, využívat železniční síť.

(58) Železniční infrastruktura je přirozený monopol. Je proto nezbytné podněcovat provozovatele infrastruktury ke snižování nákladů a k efektivnímu řízení infrastruktury.

(58a) V zájmu zvýšení podílu přepravy zboží a osob po železnici ve vztahu k ostatním druhům dopravy je žádoucí, aby členské státy při internalizaci vnějších nákladů zajistily, aby diferencované poplatky neměly žádný nepříznivý dopad na vyrovnanou finanční strukturu provozovatele infrastruktury. Pokud by nicméně provozovatel infrastruktury v důsledku této diferenciace utrpěl ztrátu, měly by členské státy tento rozdíl vyrovnat, a to s náležitým ohledem na pravidla poskytování státní podpory. **[pozm. návrh 37]**

(59) ~~Rozvoje železniční dopravy by mělo být dosaženo mimo jiné za použití dostupných nástrojů Unie, aniž jsou dotčeny již stanovené priority.~~**[pozm. návrh 38]**

(60) Slevy poskytnuté železničním podnikům musí odpovídat skutečným realizovaným úsporám správních nákladů, zejména úsporám nákladů transakčních. Slevy mohou být také použity na podporu účelného využívání železniční infrastruktury.

(61) ~~Je žádoucí, aby byly železničním podnikům a provozovateli infrastruktury poskytnuty pobídky pro minimalizaci závad sítě.~~**[pozm. návrh 39]**

(62) ~~Přidělování kapacity se pojí s náklady provozovatele infrastruktury, jejichž úhrada by měla být požadována.~~**[pozm. návrh 40]**

(63) Účinné řízení a řádné a nediskriminační využívání železniční infrastruktury si žádají zřízení ~~regulačního subjektu dohlížejícího~~ ***vnitrostátních regulačních subjektů dohlížejících*** na uplatňování pravidel stanovených v této směrnici a ~~působícího~~ ***působících*** jako odvolací subjekt, nehledě na možnost soudního přezkoumání. **[pozm. návrh 41]**

(64) Vyžadují se specifická opatření beroucí v úvahu specifickou geopolitickou a geografickou situaci některých členských států a zvláštní organizaci železničního sektoru v různých členských státech při zajištění integrity vnitřního trhu.

(65) ~~Komise by měla být zmocněna ke změnám příloh této směrnice. Jelikož jsou uvedená opatření obecného rozsahu a mají za cíl změnit prvky této směrnice, které nejsou podstatné, musí být přijaty jako akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy.~~***Má-li být zajištěno správné monitorování železničního trhu a řádná správa s ohledem na zpoplatňování použití železniční infrastruktury a přidělení železniční infrastruktury, měla by být pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie přenesena na Komisi, a to pokud jde o stanovení kritérií a postupu, jež je třeba dodržovat při sledování trhu, o určité prvky zprávy o síti, určité zásady zpoplatnění, dočasné snížení poplatků za infrastrukturu pro vlaky vybavené evropským vlakovým zabezpečovacím systémem (ETCS), určité prvky systému odměňování výkonu, kritéria, jež je třeba dodržet u požadavků kladených na žadatele o infrastrukturu, o časový rozvrh přidělování kapacit, regulační účty a společné zásady a postupy rozhodování vypracované regulačními subjekty. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.*** **[pozm. návrh 42]**

(66) ~~Opatření nezbytná k provádění této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi (1).~~ ***Aby bylo možno zajistit jednotné podmínky pro uplatňování této směrnice, měly by být prováděcí pravomoci svěřeny Komisi. Tyto pravomoci by měl být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (2).*** **[pozm. návrh 43]**

(67) V souladu se zásadami subsidiarity a proporcionality stanovenými v článku 5 Smlouvy o Evropské unii nelze cílů této směrnice, zejména podpory rozvoje železnic Unie, stanovení všeobecných zásad pro vydávání licencí železničních podniků a koordinace mechanismů v členských státech, jimiž se řídí přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění jejího používání, plně dosáhnout na úrovni členských států, vzhledem ke zjevně mezinárodní povaze vydávání těchto licencí a provozu významných prvků železničních sítí a vzhledem k potřebě zajistit spravedlivé a nediskriminační podmínky pro přístup k železniční infrastruktuře, a těchto cílů může být proto vzhledem k jejich mezinárodním dopadům lépe dosaženo na úrovni Unie. Tato směrnice nepřekračuje rámec toho, co je pro dosažení těchto cílů nezbytné.

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

(2) Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s.13.

(68) Povinnost provést tuto směrnici ve vnitrostátním právu by se měla omezovat na ustanovení, která v porovnání s předchozími směrnicemi představují podstatnou změnu. Povinnost provést ve vnitrostátním právu substantivně nezměněná ustanovení vyplývá z předchozích směrnic.

(69) Povinnost provést a uplatňovat tuto směrnici by pro členský stát, který nemá žádný železniční systém a ani jej v nejbližší budoucnosti mít nebude, byla nepřiměřená a zbytečná. Uvedené členské státy by proto měly být od této povinnosti osvobozeny.

(70) V souladu s bodem 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů [1] jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Unie sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.

(71) Touto směrnicí by neměly být dotčeny lhůty stanovené v příloze XI části B, během nichž mají členské státy vyhovět předchozím směrnicím.

(71a) S ohledem na usnesení Evropského parlamentu ze dne 12. července 2007 [2] ***a 17. června 2010*** [3] ***týkající se provádění prvního železničního balíčku a s ohledem na provádění směrnice 2001/12/ES by Komise měla předložit legislativní návrh na oddělení provozovatelů infrastruktury od provozovatelů dopravy do konce roku 2012. Vzhledem k tomu, že trh v rámci železničního odvětví není dosud plně otevřen, měla by Komise předložit k tomuto datu i legislativní návrh týkající se jeho otevření.*** **[pozm. návrh 44]**

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

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 ve členském státě, upravená v kapitole II;

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

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

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

---

[1] Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.
[2] ***Úř. věst. C 175 E, 10.7.2008, s. 551.***
[3] ***Úř. věst. C 236 E, 12.8.2011, s. 125.***

Článek 2

Vyloučení z oblasti působnosti

1. Kapitola II se nepoužije na železniční podniky, které provozují pouze městskou, příměstskou nebo regionální dopravu.

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

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

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

c) železniční podniky provozující pouze regionální železniční nákladní dopravu;

d) železniční 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.

2a) Členské státy mohou vyjmout z použití článků 6, 7, 8 a 13 a kapitoly IV tyto podniky:

— ***železniční podniky provozující pouze nákladní dopravu v rámci železniční infrastruktury, která je řízena těmito podniky před…*** (*) ***a jejíž rozchod kolejí se liší od rozchodu kolejí v hlavní síti daného členského státu a která je na železniční infrastrukturu napojena na území třetích států, není-li infrastruktura řízená těmito podniky uvedena v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě*** [1]***.*** **[pozm. návrh 134 a 135].**

3. Členské státy mohou vyjmout z použití kapitoly IV toto:

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

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

c) regionální sítě používané pro regionální nákladní dopravu výhradně železničním podnikem nespadajícím pod článek 1, dokud kapacitu této sítě nepožaduje jiný žadatel;

d) železniční infrastruktury v soukromém vlastnictví sloužící výhradně k využití vlastníkem pro vlastní nákladní dopravu;

e) přepravní činnosti v podobě železniční dopravy, které jsou vykonávány při tranzitu přes Unii.

Členské státy mohou stanovit jiná časová období a lhůty pro časový rozvrh přidělování kapacit, než jsou uvedeny v čl. 43 odst. 2, příloze VIII bodu 4 písm. b) a příloze IX bodech 3, 4 a 5, a to pro mezinárodní trasy vlaků, které budou vytvořeny ve spolupráci s provozovateli infrastruktury ze třetích zemí v rámci sítě, jež má jiný rozchod kolejí než hlavní železniční síť Unie. **[pozm. návrh 45]**

(*) Datum vstupu této směrnice v platnost.
([1]) Úř. věst. L 204, 5.8.2010, s. 1.

3a. Členské státy mohou vyjmout z použití čl. 31 odst. 5 vozidla provozovaná či určená pro provoz ze třetích zemí či do nich, pokud jsou provozována na síti, jejíž rozchod je odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě v rámci Unie. **[pozm. návrh 46]**

4. Tato směrnice se nepoužije na podniky, jejichž činnosti při provozu vlaků jsou omezeny pouze na poskytování služeb kyvadlové dopravy při přepravě silničních vozidel tunelem pod Lamanšským průlivem a dopravní operace formou kyvadlové dopravy při přepravě silničních vozidel tunelem pod Lamanšským průlivem, vyjma čl. 6 odst. 1, článků 10, 11, 12 a 28.

5. Členské státy mohou vyjmout z použití článků 10, 11, 12 a 28 jakýkoli tranzitní železniční spoj přes Unii, který začíná a končí mimo území Unie.

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se použijí tyto definice:

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

2) „provozovatelem infrastruktury“ se rozumí každý subjekt nebo podnik pověřené zejména zřízením, správou a udržováním železniční infrastruktury, včetně řízení dopravy a zabezpečení a signalizace, ***v souladu s platnými bezpečnostními pravidly; základní*** funkce provozovatele infrastruktury ~~na železniční síti nebo části železniční sítě je možné přidělit různým subjektům nebo podnikům~~***tvoří: rozhodování o přidělování trasy vlaku, včetně definice a posouzení dostupnosti a přidělování individuálních tras vlaků, a rozhodování o zpoplatnění infrastruktury, včetně stanovení a vybírání poplatků, a o investicích do infrastruktury***; **[pozm. návrh 47]**

2a) „regulačním subjektem“ se rozumí subjekt, který v členském státě dohlíží na správné uplatňování relevantních předpisů, není žádným způsobem zapojen do tvorby politiky a je zcela oddělen od podniků, a to zejména těch, jež jsou uvedeny v odstavcích 1 a 2; **[pozm. návrh 48]**

3) „železniční infrastrukturou“ se rozumí všechny položky uvedené ~~v příloze I části A nařízení Komise (EHS) č. 2598/70 ze dne 18. prosince 1970, kterým se stanoví obsah jednotlivých položek účtové osnovy uvedené v příloze I nařízení Rady (EHS) č. 1108/70 ze dne 4. června 1970 (+), které jsou v zájmu jasnosti uvedené~~ v příloze I této směrnice; **[pozm. návrh 49]**

4) „mezinárodní přepravou zboží“ se rozumí doprava, při které vlak překročí nejméně jednu hranici členského státu; vlak může být spojen nebo rozdělen a různé jeho části mohou mít různý původ a určení s podmínkou, že všechny vagóny překročí nejméně jednu hranici;

5) „mezinárodní osobní dopravou“ se rozumí osobní doprava, při níž vlak překračuje alespoň jednu hranici členského státu a při níž je hlavním účelem této dopravy přepravit cestující mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech; vlak je možné připojit nebo rozdělit a jednotlivé části mohou být různého původu a místa určení za předpokladu, že všechny vozy překročí alespoň jednu státní hranici;

~~(+) Úř. věst. L 278, 23.12.1970, s. 1.~~

6) „městskou a příměstskou dopravou“ se rozumí doprava uspokojující dopravní potřeby městského centra nebo aglomerace, jakož i dopravní potřeby mezi nimi a jejich okolím;

7) „regionální dopravou“ se rozumí doprava uspokojující dopravní potřeby ***jednoho*** regionu ***nebo příhraničních regionů***; **[pozm. návrh 50]**

8) „tranzitem“ se rozumí průjezd územím Unie bez nakládky nebo vykládky nákladu a /nebo bez nástupu a výstupu cestujících na území Unie;

9) „licencí“ se rozumí oprávnění vydané členským státem podniku, kterým se uznává jeho statut k provozování železniční dopravy; tento statut může být omezen na poskytování určitých druhů služeb;

10) „orgánem vydávajícím licence“ se rozumí subjekt odpovědný za vydávání licencí v členském státu;

11) „přidělováním“ se rozumí přidělování kapacit železniční infrastruktury provozovatelem infrastruktury;

12) „žadatelem“ se rozumí železniční podnik a 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;

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

14) „plánem na rozšíření kapacity“ se rozumí opatření nebo řada opatření s časovým rozvrhem jejich provádění za účelem zmírnění kapacitních omezení, která vedla k prohlášení úseku infrastruktury za „přetíženou infrastrukturu“;

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

16) „rámcovou dohodou“ se rozumí 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 na dobu delší než jedno období platnosti jízdního řádu;

17) „kapacitou infrastruktury“ se rozumí možnosti rozvržení požadovaných tras vlaků na úseku železniční infrastruktury v určitém období;

18) „sítí“ se rozumí celá železniční infrastruktura řízená provozovatelem infrastruktury;

19) „zprávou o síti“ se rozumí podrobný výklad všeobecných pravidel, lhůt, postupů a kritérií systému zpoplatnění a přidělování kapacit, včetně informací potřebných k podání žádostí o přidělení kapacity infrastruktury;

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

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

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 zejména vlastní majetek, rozpočet a účetnictví oddělené od státu.

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

2a. Provozovatel infrastruktury řídí vlastní služby výpočetní techniky s cílem zajistit náležitou ochranu obchodně citlivých informací. **[pozm. návrh 51]**

2b. Členské státy rovněž zajistí, aby železniční podniky i provozovatelé infrastruktury, jež nejsou zcela vzájemně nezávislí, byli odpovědní za svou personální politiku. **[pozm. návrh 52]**

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 uložené jim členskými státy a pro smlouvy o veřejných dopravních službách uzavřených s příslušnými orgány státu.

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

3. S odkazem na všeobecné politické směry vydané každým členským státem a s přihlédnutím k vnitrostátním (i víceletým) plánům a smlouvám včetně programů investic a financování mohou železniční podniky zejména:

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

b) kontrolovat poskytování a prodej služeb a stanovit jejich ceny, aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1370/2007;

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) zřizovat nové činnosti v oblastech souvisejících s železniční dopravou.

4. Pokud členský stát přímo či nepřímo vlastní nebo ovládá železniční podnik, jeho práva související s řízením nepřekračují práva související s řízením, která vnitrostátní právo společností uděluje akcionářům soukromoprávních akciových společností. Politické směry, jak jsou zmíněny v odstavci 3, které členské státy mohou stanovit pro společnosti v souvislosti s výkonem kontroly akcionáři, mohou být pouze obecné povahy a nesmí zasahovat do specifických rozhodnutí vedení podniku.

ODDÍL 2

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

Článek 6

Transparentní oddělení účetnictví

1. Členské státy zajistí, aby se vedly a zveřejňovaly výkazy zisků a ztrát a rozvahy odděleně pro poskytování dopravních služeb železničními podniky na jedné straně a na straně druhé pro správu železniční infrastruktury. Převod veřejných podpor z jedné oblasti do druhé není dovolen.

2. Členské státy mohou dále stanovit, že se obě tyto oblasti činností vykonávají v organizačně oddělených divizích v rámci stejného podniku nebo že infrastrukturu a dopravní služby spravují oddělené subjekty, ***s cílem zajistit rozvoj hospodářské soutěže, trvalé investice a nákladovou účinnost poskytování služeb v odvětví železniční dopravy***.

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 poskytováním přepravy cestujících. Veřejné finanční prostředky za činnosti související se zajišťováním přepravy jako úhrady za veřejné služby jsou vykazovány samostatně pro každou smlouvu na veřejné služby na příslušných účtech a nepřevádějí se na činnosti související s poskytováním jiných dopravních služeb nebo s jakoukoli jinou činností.

4. ***V zájmu zajištění plné transparentnosti nákladů na infrastrukturu je*** účetnictví různých oblastí podle odstavců 1 a 3 ~~je~~ vedeno způsobem, který umožňuje sledování ~~zákazu převodu veřejných finančních prostředků z jedné oblasti do druhé~~***dodržování těchto odstavců i sledování způsobu využívání příjmů z poplatků za infrastrukturu, přebytků z jiné podnikatelské činnosti a veřejných i soukromých finančních prostředků poskytnutých provozovateli infrastruktury***. ***Příjmy provozovatele infrastruktury nesmí v žádném případě použít železniční podnik nebo subjekt či firma, která železniční podnik řídí, neboť by tak mohlo dojít k posílení jeho postavení na trhu nebo k získání ekonomických výhod nad jinými železničními podniky. Tento odstavec nevylučuje, aby byl pod dohledem regulačního subjektu uvedeného v článku 55 provozovateli infrastruktury uhrazen vynaložený kapitál, včetně úroků zaplacených v souladu s tržními podmínkami, který mu poskytl subjekt nebo firma, která železniční podnik řídí.*** **[pozm. návrh 53]**

Článek 7

Nezávislost hlavních funkcí provozovatele infrastruktury

1. Členské státy zajistí, že funkce, na kterých závisí nestranný a nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře definované ~~v příloze II~~ ***v čl. 3 odst. 3*** jsou svěřeny subjektům nebo podnikům, které samy neprovozují železniční dopravu. Bez ohledu na organizační strukturu musí být tento cíl prokazatelně dosažen. ***Při řízení provozu v síti je však účinná spolupráce mezi železničními podniky a provozovateli infrastruktury zásadní.***

~~Příloha II může být s ohledem na zkušenosti změněna postupem uvedeným v článku 60.~~

Členské státy mohou nicméně přenést na železniční podniky nebo jiné subjekty odpovědnost za přispívání k rozvoji železniční infrastruktury, například pomocí investic, údržby a financování.

2. Pokud provozovatel infrastruktury není z hlediska své právní formy, organizace nebo rozhodovacích pravomocí nezávislý na železničním podniku, vykonává funkce uvedené v kapitole IV oddílech 3 a 4 správce poplatků, respektive přidělující subjekt, nezávislý z hlediska své právní formy, organizace a rozhodovacích pravomocí na jakémkoli železničním podniku.

3. Pokud se ustanovení kapitoly IV oddílů 2 a 3 vztahují na hlavní funkce provozovatele infrastruktury, má se za to, že se použijí na správce poplatků nebo přidělující subjekt podle jejich příslušných pravomocí.

3a. Komise nejpozději 31. prosince 2012 předloží návrh směrnice obsahující ustanovení týkající se oddělení provozování infrastruktury od poskytování dopravních služeb, jakož i návrh na otevření trhu vnitrostátní osobní železniční dopravy, který nepovede ke zhoršení kvality služeb v železniční dopravě a zachová povinnost zajišťovat služby ve veřejném zájmu. **[pozm. návrh 54 a 137]**

ODDÍL 3

Lepšení finanční situace

Článek 8

Zdravé financování provozovatele infrastruktury

1. Členské státy rozvíjejí vnitrostátní železniční infrastrukturu, přičemž, pokud je to nutné, berou v úvahu obecné požadavky Unie. Za tímto účelem zveřejní nejpozději … (*) ***a po konzultaci se všemi zúčastněnými stranami, včetně dotčených místních a regionálních orgánů, odborů, odvětvových odborů a zástupců uživatelů*** strategii rozvoje železniční infrastruktury s cílem uspokojit budoucí potřeby v oblasti mobility; strategie bude založena na zdravém a udržitelném financování železničního systému. Strategie zahrne období nejméně ~~pěti~~ ***sedmi*** let a může být prodloužena.

2. ***Pokud příjmy nepostačují k pokrytí finančních potřeb provozovatele infrastruktury a aniž je dotčen rámec zpoplatnění stanovený v článcích 31 a 32 této směrnice, poskytnou*** členské státy ~~mohou~~provozovateli infrastruktury za podmínek stanovených v článcích 93, 107 a 108 Smlouvy ~~poskytnout také~~ o fungování EU prostředky v přiměřeném poměru k jeho úkolům, velikosti infrastruktury a finanční náročnosti, zejména na úhradu nových investic.

(*) Dva roky po vstupu této směrnice v platnost.

3. V rámci všeobecné státní politiky a s ohledem na strategii rozvoje železniční infrastruktury uvedenou v odstavci 1 přijme provozovatel infrastruktury obchodní plán včetně programů týkajících se investic a financování. Plán má být vypracován tak, aby zaručoval optimální a hospodárné využití, poskytování a rozvoj železniční infrastruktury při vyrovnaném finančním rozpočtu, a má stanovit prostředky pro dosažení těchto cílů. Provozovatel infrastruktury zajistí, aby bylo s žadateli před schválením ~~obchodního~~ ***investičního*** plánu ***nediskriminujícím způsobem*** konzultováno ***ve věci podmínek přístupu k infrastruktuře a jejího využívání a ve věci povahy, poskytování a rozvoje infrastruktury***. Regulační subjekt uvedený v článku 55 vydá nezávazné stanovisko, zda ~~je~~ obchodní plán ~~pro dosažení těchto cílů přiměřený~~.***nečiní rozdíly mezi žadateli***.

4. Členské státy zajistí, aby za běžných obchodních podmínek ~~a za období, které není delší než tři roky,~~ vykazovaly účty provozovatele infrastruktury ***po dobu nejvýše dvou let*** přinejmenším rovnováhu mezi příjmy z poplatků za infrastrukturu, zisky z ostatních obchodních činností ***nevratnou podporou ze soukromých zdrojů*** a státními dotacemi ***včetně případných záloh od státu*** na straně jedné a náklady na infrastrukturu ***včetně případného udržitelného financování obnovy dlouhodobých aktiv*** na straně druhé. ~~včetně případných záloh od státu.~~**[pozm. návrh 55]**

Aniž je dotčen možný dlouhodobý cíl pokrytí nákladů na infrastrukturu všech druhů dopravy na základě řádné, nediskriminační hospodářské soutěže mezi různými druhy dopravy spotřebitelem, 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 vyrovnání jeho rozpočtu bez státního příspěvku.

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 ke zlepšení finanční situace podniku.

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

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

3. Odstavce 1 a 2 se nevztahují na dluhy či dlužné úroky z takových dluhů, které podnikům vznikly po (*)~~15. březnu 2001 nebo datu přistoupení k Unii u států, které k Unii přistoupily po 15. březnu 2001~~. **[pozm. návrh 56]**

ODDÍL 4

Přístup k železniční infrastruktuře a službám

Článek 10

Podmínky přístupu k železniční infrastruktuře

1. Železničním podnikům je ve smyslu této směrnice udělen za srovnatelných, nediskriminačních a transparentních podmínek přístup k infrastruktuře ve všech členských státech za účelem poskytování všech druhů služeb nákladní železniční dopravy. To zahrnuje přístup k přístavům po železnici.

(*) Datum vstupu této směrnice v platnost.

2. Železničním podnikům, na něž se vztahuje tato směrnice, se udělí právo na přístup k infrastruktuře ve všech členských státech pro účely provozování mezinárodní osobní dopravy. Železniční podniky mají v průběhu mezinárodní osobní dopravy oprávnění k nástupu cestujících na kterékoli stanici umístěné na mezinárodní trase a výstupu cestujících na jiné takové stanici, včetně stanic umístěných v témže členském státě.

Právo na přístup k infrastruktuře členských států, u nichž podíl na mezinárodní železniční přepravě osob tvoří více než polovinu obratu z osobní dopravy železničních podniků v daném členském státě, se udělí nejpozději 31. prosince 2011.

Příslušný regulační subjekt nebo subjekty podle článku 55 na žádost příslušných orgánů nebo dotčených železničních podniků rozhodnou o tom, zda je hlavním účelem dané dopravní služby přeprava cestujících mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech.

Podmínky pro přístup k železniční infrastruktuře nesmí v žádném případě vést k tomu, aby bylo cestujícím znemožněno získat informace o cestě z jednoho místa do druhého nebo zakoupit jízdenku pro tuto cestu, a to bez ohledu na počet provozovatelů železniční dopravy provozujících – na celé trase nebo její části – osobní dopravu mezi těmito místy. **[pozm. návrh 57]**

Na základě zkušeností regulačních subjektů přijme Komise ***do…*** (*) ~~může přijmout~~ prováděcí opatření, která stanoví podrobnosti postupu a kritéria, která se mají použít při uplatňování tohoto odstavce. Uvedená opatření, navržená k zajištění provádění této směrnice za jednotných podmínek, se přijmou jako prováděcí opatření v souladu s ***přezkumným postupem podle*** čl. 64 odst. 3. **[pozm. návrh 58]**

Článek 11

Omezení práva na přístup a oprávnění k nástupu a výstupu cestujících

1. Členské státy mohou omezit právo na přístup stanovené v článku 10 týkající se spojů mezi výchozí a cílovou stanicí, na něž se vztahuje jedna nebo více smluv na veřejné služby v souladu s platným právem Unie. Toto omezení nesmí mít dopad na oprávnění k nástupu cestujících na kterékoli železniční stanici nacházející se na trase mezinárodní dopravy a výstupu cestujících na jiné takové stanici, včetně stanic umístěných v témže členském státě, s výjimkou případů, kdy by uplatnění tohoto práva ohrozilo hospodářskou vyváženost smlouvy na veřejné služby.

2. Příslušný regulační subjekt nebo subjekty uvedené v článku 55 rozhodnou na základě objektivní hospodářské analýzy a na základě předem stanovených kritérií o tom, zda je hospodářská vyváženost smlouvy na veřejné služby ohrožena, a to na žádost kteréhokoliv z těchto subjektů:

a) příslušného orgánu nebo orgánů, jež uzavřely smlouvu na veřejné služby;

b) jakéhokoli jiného dotčeného příslušného orgánu, který je oprávněn omezit přístup podle tohoto článku;

c) provozovatele infrastruktury;

d) železničního podniku, který plní smlouvu na veřejné služby.

(*) 18 měsíců po vstupu této směrnice v platnost.

Příslušné orgány a železniční podniky poskytující veřejné služby poskytnou příslušnému regulačnímu subjektu nebo subjektům informace, které jsou odůvodněně požadované k dosažení rozhodnutí. Regulační subjekt posoudí poskytnuté informace, případně je projedná se všemi zúčastněnými osobami a vyrozumí zúčastněné osoby o svém rozhodnutí s uvedením důvodů ~~v předem stanovené přiměřené~~ ***ve*** lhůtě, ~~nejpozději však dva~~ ***jednoho*** měsíce po obdržení ~~všech důležitých informací.~~***žádosti uvedené v odstavci 2.*** **[pozm. návrh 59]**

3. Regulační subjekt uvede důvody svého rozhodnutí a stanoví lhůtu a podmínky, za nichž může požádat o opětovné posouzení tohoto rozhodnutí kterýkoliv z těchto subjektů:

a) příslušný orgán nebo příslušné orgány;

b) provozovatel infrastruktury;

c) železniční podnik, který plní smlouvu na veřejné služby;

d) železniční podnik žádající o přístup.

4. ***Na základě zkušeností regulačních subjektů přijme*** Komise ~~může přijmout~~ ***do …*** (*) prováděcí opatření, která stanoví podrobnosti postupu a kritéria, která se mají použít při uplatňování odstavce 1, 2 a 3 tohoto článku. Uvedená opatření, navržená k zajištění provádění této směrnice za jednotných podmínek, se přijmou jako prováděcí opatření v souladu s ***přezkumným postupem podle*** čl. 64 odst. 3. **[pozm. návrh 60]**

5. Členské státy rovněž mohou omezit oprávnění k nástupu a výstupu cestujících na trase mezinárodní osobní dopravy na stanicích v témže státě, pokud bylo výlučné právo přepravovat cestující mezi těmito stanicemi uděleno v rámci koncesní smlouvy uzavřené před 4. prosincem 2007 na základě postupu spravedlivého výběrového řízení a v souladu s odpovídajícími zásadami práva Unie. Toto omezení může platit po původní dobu trvání takové smlouvy nebo patnáct let podle toho, která lhůta uplyne dříve.

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

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 poskytující vnitrostátní nebo mezinárodní přepravní služby podléhají stejnému zpoplatnění provozu na těch 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 nákladů na plnění příslušných závazků veřejné služby nebo jejich části, přičemž se berou v úvahu odpovídající příjmy a přiměřený zisk z plnění těchto závazků.

(*) 18 měsíců po vstupu této směrnice v platnost.

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

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

***Komise vypracuje srovnávací analýzu týkající se metod stanovování výše poplatků v členských státech s cílem vytvořit jednotnou metodu jejich výpočtu.* [pozm. návrh 61]**

Článek 13

Podmínky přístupu ke službám

1. ~~Železniční podniky mají~~ ***Provozovatelé infrastruktury poskytují železničním podnikům*** na nediskriminačním základě ~~nárok na~~ minimální přístupový balík stanovený v příloze III bodě 1.

2. ~~Služby uvedené~~ ***Provozovatelé zařízení služeb poskytují všem železničním podnikům přístup k zařízením uvedeným*** v příloze III bodu 2 ~~jsou poskytovány všemi provozovateli dopravních zařízení~~***včetně přístupu k tratím a ke službám poskytovaným v těchto zařízeních*** nediskriminačním způsobem***, na což bude v souladu s článkem 56 dohlížet regulační subjekt***.

V případě, že provozovatel zařízení služeb ***uvedeného v příloze III bodě 2*** náleží k subjektu nebo podniku, který je rovněž činný a má dominantní postavení nejméně na jednom trhu služeb železniční dopravy, pro nějž je zařízení využíváno, je provozovatel organizován takovým způsobem, že je nezávislý na tomto subjektu či podniku, pokud jde o ~~právní,~~ organizační a rozhodovací stránku. ***Provozovatel zařízení služeb a tento subjekt nebo podnik mají oddělené účetnictví, včetně oddělených rozvah a výkazů zisků a ztrát.***

Žádosti železničních podniků o přístup k zařízením služeb ***se vyřizují ve lhůtě, kterou pevně stanoví vnitrostátní regulační subjekt, a*** lze ***je*** zamítnout, pouze pokud existují životaschopné alternativy umožňující podnikům provozovat příslušnou nákladní či osobní dopravu na téže trase za ekonomicky přijatelných podmínek. ~~Důkazní břemeno týkající se existence životaschopné alternativy nese provozovatel dopravního zařízení.~~***Provozovatel zařízení služeb při odmítnutí přístupu ke svému zařízení služeb navrhne ekonomicky a technicky životaschopnou alternativu a toto odmítnutí písemně odůvodní. Odmítnutí nezavazuje provozovatele zařízení služeb, aby investoval do zdrojů nebo zařízení s cílem vyhovět všem žádostem železničních podniků.***

Pokud provozovatel dopravního zařízení zjistí rozpory mezi různými požadavky, pokusí se je vyřešit tak, aby zajistil co možná nejlepší uspokojení všech požadavků. Pokud není dostupná žádná životaschopná alternativa a není možné vyhovět všem požadavkům na kapacitu příslušného zařízení na základě prokázaných potřeb, přijme regulační subjekt uvedený v článku 55 z vlastní iniciativy nebo na základě stížnosti ***žadatele a při zohlednění potřeb všech zúčastněných stran*** přiměřená opatření, aby zajistil, že je příslušná část kapacity vyčleněna železničním podnikům jiným než těm, které jsou součástí subjektu nebo podniku, k němuž ~~rovněž~~ náleží provozovatel zařízení. Nově vybudovaná zařízení pro údržbu nebo nově vybudovaná jiná technická zařízení určená pro ~~konkrétní~~ nová ***vysokorychlostní*** kolejová vozidla ***uvedená v rozhodnutí Komise 2008/232/ES ze dne 21. února 2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému Kolejová vozidla transevropského vysokorychlostního železničního systému [1]*** však mohou být na dobu ~~pěti~~ ***deseti*** let od jejich uvedení do provozu vyhrazena pro potřeby jednoho železničního podniku.

[1] Úř. věst. L 84, 26.3.2008, s. 132.

Pokud nebylo dopravní zařízení využíváno po dobu nejméně~~dvou po sobě jdoucích let~~, ***jednoho roku a železniční podniky projevily vůči provozovateli tohoto zařízení služeb zájem o přístup k tomuto zařízení na základě prokázaných potřeb***,nabídne jeho vlastník provozování zařízení formou nájmu nebo pronájmu ***za účelem provozování činnosti související s odvětvím železniční dopravy, ledaže provozovatel takového zařízení prokáže, že probíhající proces přeměny brání jeho použití ze strany jakéhokoli železničního podniku***.

3. Pokud provozovatel ~~infrastruktury~~ ***služeb*** nabízí některé ze služeb uvedených v příloze III bodu 3 jako doplňkové služby, poskytne je nediskriminačním způsobem každému železničnímu podniku na požádání.

4. Železniční podniky mohou od provozovatele infrastruktury nebo od jiných ~~dodavatelů~~ ***provozovatelů zařízení služeb*** požadovat další pomocné služby uvedené v příloze III bodu 4. Provozovatel infrastruktury není povinen tyto služby poskytovat.

~~5. Příloha III může být s ohledem na zkušenosti změněna postupem uvedeným v článku 60.~~**[pozm. návrh 62 a 162]**

ODDÍL 5

Přeshraniční dohody

Článek 14

Obecné zásady přeshraničních dohod

1. ~~Jakákoliv ustanovení přeshraničních dohod mezi členskými státy, která zakládají diskriminaci mezi železničními podniky nebo omezují svobody~~ ***Členské státy zajistí, aby přeshraniční dohody, jež uzavřou, nebyly diskriminační vůči některým železničním podnikům nebo neomezovaly možnost*** železničních podniků poskytovat přeshraniční služby~~, se zrušují.~~**[pozm. návrh 63]**

Tyto dohody se oznámí Komisi. Komise posoudí soulad takových dohod s touto směrnicí a poradním postupem podle čl. 64 odst. 2 rozhodne, zda je možné související dohody nadále uplatňovat. Komise sdělí své rozhodnutí Evropskému parlamentu, Radě a členským státům.

2. Aniž by bylo dotčeno rozdělení pravomocí mezi Unií a členskými státy, podléhá v souladu s právem Unie sjednávání a provádění přeshraničních dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi postupu spolupráce mezi členskými státy a Komisí.

Komise může přijmout prováděcí opatření, která ~~stanoví podrobnosti~~ ***upřesní procedurální podmínky*** postupu, ~~jež se mají použít při uplatňování tohoto odstavce~~. ***spolupráce uvedeného v první pododstavci***. Uvedená ***prováděcí*** opatření, která mají zajistit provádění této směrnice za jednotných podmínek, se přijmou jako prováděcí opatření ~~v souladu s čl. 63 odst. 3~~.***poradním postupem podle čl. 64 odst. 2***. **[pozm. návrh 64]**

ODDÍL 6

Kontrolní úkoly Komise

Článek 15

Rozsah sledování trhu

1. Komise vypracuje nezbytná opatření pro sledování technických***, sociálních*** a ekonomických podmínek a rozvoje trhu***, včetně výzvoje zaměstnanosti, jakož i soulad s příslušnými právem Unie*** v oblasti evropské železniční dopravy.

2. V této souvislosti Komise zapojí do této činnosti zástupce členských států ***včetně zástupců regulačních subjektů uvedených v článku 55*** a ***z*ástupce** a příslušných odvětví včetně ***dotčených místních a regionálních orgánů a sociálních partnerů odvětví železniční dopravy a*** uživatelů, aby byli lépe schopni sledovat rozvoj železničního odvětví a vývoj trhu, posuzovat účinek přijatých opatření a analyzovat dopad opatření plánovaných Komisí. ***Komise do této činnosti případně zapojí také Evropskou agenturu pro železnice.***

3. Komise sleduje využívání sítě a vývoj rámcových podmínek v odvětví železniční dopravy, zejména stanovení poplatků za použití 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, udělování licencí***, míru otevřenosti trhu, zaměstnanost, sociální podmínky*** a stupeň harmonizace, ***zejména v oblasti sociálních práv,*** dosažené mezi členskými státy ***i v jejich rámci***. ~~Zajišťuje aktivní spolupráci mezi vhodnými regulačními orgány v členských státech.~~

4. Komise ~~pravidelně~~ ***každé dva roky*** podává zprávu Evropskému parlamentu a Radě o

a) vývoji vnitřního trhu služeb železniční dopravy ***a služeb souvisejících s železniční dopravou, včetně míry otevření trhu;***

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

ba) vývoji zaměstnanosti a o pracovních a sociálních podmínkách v tomto odvětví;

c) stavu evropské železniční sítě;

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 poskytnou členské státy na ročním základě ***následující*** informace uvedené v příloze IV, jakož i veškeré další nezbytné údaje vyžadované Komisí.

a) vývoji výkonu železniční dopravy a vyrovnávací platby za závazky veřejné služby;

b) míře otevření trhu a spravedlivé hospodářské soutěže v každém členském státě a o podílu železničních podniků na celkovém výkonu dopravy;

c) zdrojích a činnosti regulačních subjektů související s jejich působením jako odvolacích orgánů;

d) příslušném vývoji, pokud jde o restrukturalizaci zavedených železničních podniků a o přijetí/provádění vnitrostátních dopravních strategií během předchozího roku;

e) významných iniciativách/opatřeních v oblasti odborné přípravy v železniční dopravě přijaté v daném členském státě v předchozím roce;

f) zaměstnanosti a sociálních podmínkách v železničních podnicích, u provozovatelů infrastruktury a v dalších společnostech působících v odvětví železniční dopravy na konci předchozího roku;

g) investicích do vysokorychlostní železniční sítě v předchozím roce;

h) délce železniční sítě na konci předchozího roku;

i) poplatcích za přístup k tratím v předchozím roce;

j) existenci systému odměňování výkonu vytvořeného v souladu s článkem 35 této směrnice;

k) počtu platných licencí vydaných příslušným vnitrostátním orgánem;

l) stavu zavádění evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS);

m) počtu mimořádných událostí, nehod a vážných nehod ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES, ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství [1]***, k nimž došlo v rámci sítě v předchozím roce;***

n) jiném souvisejícím vývoji;

o) vývoji na trzích údržby a míře otevřenosti trhu pro služby údržby.

Příloha IV může být ***v zájmu aktualizace informací potřebných pro sledování železničního trhu*** s ohledem na zkušenosti změněna postupem podle ~~článku 60.~~ ***článku 60a.*** **[pozm. návrh 65]**

KAPITOLA III

VYDÁVÁNÍ LICENCÍ ŽELEZNIČNÍM PODNIKŮM

ODDÍL 1

Subjekt příslušný pro vydávání licencí

Článek 16

Subjekt příslušný pro vydávání licencí

Každý členský stát určí subjekt příslušný pro vydávání licencí a výkon povinností stanovených touto kapitolou.

Určený subjekt sám neprovozuje železniční dopravu a je nezávislý na podnicích nebo subjektech, které tuto dopravu provozují.

[1] Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

ODDÍL 2

Podmínky získání licence

Článek 17

Obecné požadavky

1. Železniční podnik má právo žádat o licenci v členském státě, ve kterém je usazen, za podmínky, že členské státy či státní příslušníci členských států vlastní dohromady více než 50 % tohoto železničního podniku a fakticky jej ovládají, ať již přímo nebo nepřímo prostřednictvím jednoho nebo více zprostředkujících podniků, s výhradou jiného ustanovení dohody se třetí zemí, jejíž je Unie stranou.

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

3. Železniční podnik splňující požadavky uložené touto kapitolou má nárok na získání licence.

4. Žádný železniční 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 ~~může přijmout~~ ***přijme*** prováděcí opatření, která ~~stanoví podrobnosti postupu, který se má použít při uplatňování tohoto článku, včetně použití~~ ***upřesní procedurální podmínky, jež je nutno dodržet při vydávání licencí a stanovování*** společné šablony licence ***v souladu s požadavky uvedenými v oddíle 2***. Uvedená ***prováděcí*** opatření, jež mají zajistit provádění této směrnice za jednotných podmínek, se přijmou jako prováděcí opatření ~~v souladu s čl. 63 odst. 3~~***poradním postupem podle čl. 64 odst. 2***. **[pozm. návrh 66]**

Článek 18

Podmínky získání licence

Před zahájením činnosti musí být železniční podnik připraven prokázat příslušnému orgánu členského státu vydávajícímu licence, že je kdykoli schopen splnit požadavky týkající se bezúhonnosti, finanční i odborné způsobilosti a krytí občanskoprávní odpovědnosti uvedené v článcích 19 až 22.

Pro tyto účely poskytne každý žadatel veškeré potřebné informace.

Článek 19

Požadavky týkající se bezúhonnosti

Členské státy stanoví podmínky, za kterých je splněn požadavek bezúhonnosti, jež zaručují, že žádající železniční podnik 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 použitelných v oblasti dopravy;

d) nebyly odsouzeny za ~~závažné nebo opakované~~ ***žádné*** neplnění sociálních nebo zaměstnaneckých zákonných povinností, včetně povinností plynoucích z právních předpisů o ***bezpečnosti,*** bezpečnosti práce a ochraně zdraví při práci a povinností plynoucích z celních předpisů, v případě společnosti žádající o povolení provozovat přeshraniční nákladní přepravu podléhající celním režimům. **[pozm. návrh 67]**

Článek 20

Požadavky týkající se finanční způsobilosti

1. Požadavky týkající se finanční způsobilosti jsou splněny, pokud žádající železniční podnik prokáže schopnost po dobu 12 měsíců plnit své současné i budoucí možné realisticky odhadnuté závazky. ***Orgány vydávající licence ověří finanční způsobilost buď na základě roční účetní závěrky železničního podniku, nebo není-li ji žádající podnik schopen předložit, na základě jeho rozvahy.*****[pozm. návrh 68]**

2. Pro tyto účely poskytne každý žadatel ***podrobné*** informace ~~alespoň v rozsahu stanoveném v příloze V.~~ ***o těchto aspektech:***

a) dostupných finančních prostředcích, včetně stavu bankovního účtu, zastavených úvěrů a půjček;

b) finančních prostředcích a aktivech, která jsou k dispozici jako záruka;

c) provozním kapitálu;

d) souvisejících nákladech, včetně výdajů na zakoupení vozidel, pozemků, budov, zařízení a vozového parku;

e) břemenech na majetku podniku;

f) daních a příspěvcích na sociální zabezpečení. **[pozm. návrh 69]**

3. Orgán vydávající licence nepovažuje žadatele za finančně způsobilého, pokud má v důsledku vlastní činnosti značné nedoplatky na daních nebo sociálním zabezpečení. **[pozm. návrh 70]**

4. Orgán vydávající licence může žádat zejména předložení auditní zprávy a vhodných dokumentů od banky, spořitelny, účetního nebo auditora. Tyto dokumenty musejí obsahovat informace o aspektech uvedených v odst. 2 písm. a) až f) tohoto článku. **[pozm. návrh 71]**

~~Příloha V může být s ohledem na zkušenosti změněna postupem podle článku 60.~~**[pozm. návrh 72]**

Článek 21

Požadavky týkající se odborné způsobilosti

Požadavky týkající se odborné způsobilosti jsou splněny, pokud žádající železniční podnik prokáže, že má nebo bude mít organizaci řízení a znalosti nebo zkušenosti nezbytné pro vykonávání bezpečného a spolehlivého řízení provozu a kontroly druhů činnosti uvedených v licenci. ***Podnik při podávání žádosti rovněž prokáže, že je držitelem osvědčení o bezpečnosti podle článku 10 směrnice 2004/49/ES.*** **[pozm. návrh 73]**

Článek 22

Požadavky týkající se občanskoprávní odpovědnosti

Aniž je dotčena kapitola III nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ***ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě*** [1], musí být železniční podnik přiměřeně pojištěn ***nebo mít přiměřené záruky v rámci tržních podmínek*** k pokrytí vlastní odpovědnosti v případě nehody, zejména ve vztahu k nákladům, poštovním zásilkám a třetím osobám v souladu s vnitrostátním a mezinárodním právem. ***Úroveň krytí považovaná za přiměřenou může být odstupňovaná s ohledem na specifika poskytovaných služeb, zejména pokud jde o železniční operace uskutečňované pro kulturní účely či účely spojené s kulturním dědictvím v rámci železniční sítě pro širokou veřejnost.*** **[pozm. návrh 140]**

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 přezkoumání licence. V takovém případě se provede přezkoumání alespoň každých pět let.

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

Článek 24

Dočasná licence, pozastavení a schválení

1. Má-li orgán vydávající licence důvodné podezření, že železniční podnik, kterému vydal licenci, nesplňuje podmínky oddílů 2 a 3 této kapitoly, 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 na základě 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 buď o novém předložení licence ke schválení, nebo o jejím pozastavení.

[1] Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14.

Pokud jde o zahájení činnosti, může železniční podnik požádat o stanovení delší lhůty s ohledem na specifický druh 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 má být podána nová žádost o vydání licence. 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 licenci vydá, pozastaví, odebere nebo změní licenci, daný členský stát o tom ihned uvědomí Komisi. Komise neprodleně uvědomí ostatní členské státy.

Článek 25

Postup pro vydávání licencí

1. Příslušný orgán vydávající licence zveřejní postup pro vydávání licencí a uvědomí o tom Evropskou agenturu pro železnice.

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

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

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 tak umožní 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, včetně regulačního subjektu uvedeného v článku 55, vypracuje a zveřejní zprávu o síti, kterou lze koupit za poplatek nepřesahující náklady na její vydání. Zpráva o síti se zveřejní nejméně ve dvou úředních jazycích Unie***, přičemž jedním z nich je angličtina***. Obsah zprávy o síti je bezplatně k dispozici v elektronické podobě na internetovém portálu Evropské agentury pro železnice. **[pozm. návrh 75]**

2. Zpráva o síti stanoví povahu infrastruktury dostupné železničním podnikům. Obsahuje ***následující*** informace určující podmínky přístupu k dotyčné železniční infrastruktuře a zařízením služeb: ~~Obsah zprávy o síti je stanoven v příloze VI.~~

a) oddíl stanovující povahu infrastruktury, která je k dispozici železničním podnikům, a podmínky přístupu k ní;

b) oddíl o zásadách zpoplatnění a o tarifech;

c) oddíl o zásadách a kritériích přidělování kapacit. Provozovatelé zařízení služeb, kteří nejsou řízeni provozovatelem infrastruktury, poskytnou informace o poplatcích za získání přístupu k zařízení a poskytování služeb a informace o technických podmínkách přístupu pro účely zařazení do zprávy o síti;

d) oddíl obsahující informace týkající se žádosti o licenci podle článku 25 a osvědčení o bezpečnosti železnic vydaných v souladu se směrnicí 2004/49/ES;

e) oddíl obsahující informace o postupech řešení sporů a odvolacích postupech vztahujících se na otázky přístupu k železniční infrastruktuře a službám a na systém odměňování výkonu podle článku 35;

f) oddíl obsahující informace o přístupu k zařízením služeb podle přílohy III a o jejich zpoplatnění;

g) vzorová dohoda pro uzavření rámcových dohod mezi provozovatelem infrastruktury a žadatelem v souladu s článkem 42.

Informace ve zprávě o síti jsou každý rok aktualizovány a jsou v souladu s registry železniční infrastruktury, které se mají zveřejnit v souladu s článkem 35 směrnice 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství [1]***, nebo na takové registry odkazují. Uživatelé infrastruktury, u níž neprobíhá řádná údržba a jejíž kvalita se zhoršuje, jsou o této skutečnosti včas informováni.***

Informace uvedené v písmenech a) až g) může Komise s ohledem na zkušenosti pozměnit a upřesnit postupem podle článku 60a, a to v souladu s přílohou VI. **[pozm. návrh 76]**

Příloha VI může být s ohledem na zkušenosti změněna postupem podle článku 60a.

[1] ***Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.***

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

4. Zpráva o síti se zveřejní nejpozději čtyři měsíce před 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 využívané 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 s ohledem na nezávislost vedení podniků stanovenou v článku 4.

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

Členské státy zajistí, aby rámec zpoplatnění a pravidla zpoplatnění byly zveřejněny ve zprávě o síti.

Aniž je dotčena nezávislost vedení stanovená v článku 4 a bylo-li toto právo přímo stanoveno ústavními právními předpisy alespoň dva roky před dnem vstupu této směrnice v platnost, národní parlament může mít právo posoudit a případně revidovat úroveň poplatků stanovenou provozovatelem infrastruktury. Takováto případná revize zajistí, aby poplatky byly v souladu s touto směrnicí, stanoveným rámcem zpoplatnění a pravidly zpoplatnění. **[pozm. návrh 141/rev]**

Provozovatel infrastruktury stanoví a vybírá poplatky za použití infrastruktury.

2. Členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury spolupracovali s cílem umožnit uplatňování účinných systémů zpoplatnění provozu služeb železniční dopravy týkajících se více než jedné sítě infrastruktury. Provozovatelé infrastruktury mají zejména za cíl zajistit optimální konkurenceschopnost mezinárodní železniční dopravy a zajistit účinné využití železničních sítí.

Členské státy zajistí, aby se zástupci provozovatelů infrastruktury, jejichž rozhodnutí o zpoplatnění mají dopad na jiné infrastruktury, sdružili s cílem ***společně*** koordinovat zpoplatnění nebo zpoplatnit použití příslušné infrastruktury na mezinárodní úrovni. **[pozm. návrh 77]**

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

4. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby používání systému zpoplatnění vedlo k rovnocennému a nediskriminačnímu zpoplatnění různých železničních podniků poskytujících služby stejné povahy v podobné části trhu a aby poplatky uplatňované ve skutečnosti odpovídaly pravidlům stanoveným ve zprávě o síti.

5. 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 podněty ke snižování nákladů na zajištění infrastruktury a výše poplatků za přístup.

2. Členské státy zajistí provedení odstavce 1 smluvním ujednáním mezi příslušným orgánem a provozovatelem infrastruktury na dobu nejméně ~~pěti~~ ***sedmi*** let, v němž se stanoví státní dotace.

3. Podmínky smlouvy a systém plateb dohodnutých pro poskytování dotace provozovateli infrastruktury se dohodnou předem na celé smluvní období.

Základní zásady a parametry takových ujednání jsou stanoveny v příloze VII, ~~která může být s ohledem na zkušenosti změněna postupem podle článku 60.~~

Členské státy konzultují zúčastněné strany nejméně jeden měsíc před podpisem ujednání a toto ujednání zveřejní do jednoho měsíce po jeho uzavření.

Provozovatel infrastruktury zajistí, aby byl jeho obchodní plán v souladu s ustanoveními smluvního ujednání.

~~Regulační subjekt podle článku 55 posoudí, zda jsou předpokládané středně- až dlouhodobé příjmy provozovatele infrastruktury přiměřené k dosažení dohodnutých výkonnostních cílů, a podá příslušná doporučení, a to nejpozději jeden měsíc před podpisem ujednání.~~

~~Příslušný orgán podá regulačnímu subjektu odůvodnění, pokud zamýšlí odchýlit se od těchto doporučení.~~**[pozm. návrh 78]**

4. Provozovatelé infrastruktury vytvoří a vedou soupis aktiv, která spravují, který obsahuje jejich stávající ocenění, jakož i podrobnosti o výdajích na obnovu a modernizaci infrastruktury.

5. Provozovatel infrastruktury a provozovatel dopravního zařízení stanoví metodiku rozdělení nákladů dle různých služeb nabízených v souladu s přílohou III a dle typů železničních vozidel na základě nejlepšího dostupného porozumění původu nákladů a zásad zpoplatnění podle článku 31. Členské státy mohou požadovat její předchozí schválení. Tato metoda je průběžně aktualizována, aby odpovídala nejlepším mezinárodním zkušenostem.

Článek 31

Zásady zpoplatnění

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

2. Členské státy provozovatele infrastruktury a provozovatele dopravního zařízení požádají, aby regulačnímu subjektu poskytl veškeré nezbytné informace o uložených poplatcích. Provozovatel infrastruktury a provozovatel dopravního zařízení musí být v tomto ohledu schopni každému železničnímu podniku 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 v souladu s přílohou VIII bodem 1 poplatky za minimální přístupový balík ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy.

Bod 1 přílohy VIII může být s ohledem na zkušenosti změněn postupem podle ~~článku 60~~***článku 60a.***

4. Poplatky za infrastrukturu mohou zahrnovat poplatek odrážející vzácnost kapacity určitého úseku infrastruktury během období, kdy je kapacita překročena.

5. ~~Pokud je zpoplatňování nákladů působení hluku povoleno právními předpisy Unie pro silniční nákladní dopravu, změní se~~ Poplatky za infrastrukturu ***se změní*** tak, aby se zohlednily náklady působení hluku provozováním železniční dopravy v souladu s přílohou VIII bodem 2. ***Tyto změny poplatků za infrastrukturu umožňují kompenzovat investice do dovybavení železničních vozů ekonomicky nejživotaschopnější dostupnou technologií nízkohlučného brzdění. Členské státy zajistí, aby zavedení takto rozlišených poplatků nemělo nepříznivý vliv na finanční rovnováhu provozovatele infrastruktury. Pravidla pro evropské spolufinancování se upraví tak, aby umožnila spolufinancování dovybavení kolejových vozidel za účelem snížení hlučnosti, jak je tomu již v případě ERTMS.***

Bod 2 přílohy VIII může být s ohledem na zkušenosti změněn postupem podle ~~článku 60,~~***článku 60a*** zejména s cílem specifikovat prvky rozlišených poplatků za infrastrukturu ***za podmínky, že to nepovede k narušení hospodářské soutěže v rámci odvětví železniční dopravy nebo silniční dopravy na úkor železniční dopravy.***

Poplatky za infrastrukturu lze upravit s ohledem na náklady jiného působení na životní prostředí provozováním železniční dopravy, které není uvedeno v příloze VIII bodě 2. Každá taková úprava, která může zajistit internalizaci vnějších nákladů u látek znečišťujících ovzduší, jejichž emise jsou způsobeny provozováním železniční dopravy, se rozliší podle rozsahu účinků.

Zpoplatnění ostatních nákladů na životní prostředí vedoucích ke zvýšení celkového výnosu provozovatele infrastruktury se však povolí, pouze pokud toto zpoplatnění ~~povolují~~ ***umožňuje*** právo Unie v oblasti silniční nákladní dopravy. Pokud zpoplatnění těchto nákladů na životní prostředí pro silniční nákladní dopravu není právem Unie povoleno, nesmějí zmíněné úpravy vést k žádné celkové změně výnosů provozovatelů infrastruktury.

Pokud zpoplatnění nákladů na životní prostředí vytváří dodatečné výnosy, záleží využití těchto výnosů ***ve prospěch dopravních systémů*** na rozhodnutí členských států. Příslušné orgány uchovávají nezbytné informace, aby zajistily možnost sledování zdroje zpoplatnění nákladů na životní prostředí a jejich využití. Členské státy pravidelně poskytnou tyto informace Komisi.**[pozm. návrh 79]**

6. Aby nedošlo k nežádoucím nepřiměřeným výkyvům, je možné poplatky stanovené v odstavcích 3, 4 a 5 rozprostřít v rámci železniční dopravy a v čase. Nicméně relativní výše poplatku za použití infrastruktury odpovídá nákladům na dopravu.

7. Tento článek se netýká zajišťování služeb uvedených v příloze III bodu 2. V každém případě, poplatek stanovený za tyto služby nepřekročí náklady na jejich poskytnutí plus přiměřený zisk.

8. V případě, že služby podle přílohy III bodů 3 a 4 jsou jako doplňkové a pomocné nabízeny pouze jedním dodavatelem, nepřekročí poplatek stanovený za tyto služby nákladům na jejich poskytnutí plus přiměřený zisk.

9. Lze uložit poplatky za využití kapacity určené na údržbu infrastruktury. Tyto poplatky nepřekročí čistou ztrátu výnosů provozovatele infrastruktury, způsobenou výdaji na údržbu.

10. Provozovatel zařízení pro poskytování služeb podle přílohy III bodů 2, 3 a 4 poskytne provozovateli infrastruktury informace o poplatcích, které mají být zahrnuty ve zprávě o síti v souladu s článkem 27.

Článek 32

Výjimky ze zásad zpoplatnění

1. Za účelem dosažení úplné náhrady nákladů vynaložených provozovatelem infrastruktury může členský stát, pokud to trh unese, ~~zvýšit~~ ***povolit provozovateli infrastruktury, aby zvýšil*** poplatky na základě účinných, transparentních a nediskriminačních zásad, při zaručení optimální konkurenceschopnosti ~~zejména v mezinárodní železniční nákladní dopravě~~***v rámci odvětví železniční dopravy***. Systém zpoplatnění bere ohled na zvýšenou produktivitu dosahovanou železničními podniky.

Úroveň poplatků nicméně nesmí vylučovat využití infrastruktury segmenty trhu, které mohou zaplatit přinejmenším náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy, navýšené o přiměřenou míru návratnosti, kterou trh unese.

Předtím, než členský stát schválí takové zvýšení poplatků, zajistí, aby provozovatel infrastruktury vyhodnotil jejich význam z hlediska konkrétních segmentů trhu. Seznam segmentů trhu, jak je vymezí provozovatelé infrastruktury, musí obsahovat nejméně následující tři segmenty: nákladní dopravu, osobní dopravu v rámci veřejné zakázky na poskytování služby a další provozování přepravy osob. Provozovatelé infrastruktury mohou segmenty trhu dále rozlišit.

Rovněž se stanoví segmenty trhu, ve kterých železniční podniky v současné době žádnou činnost neprovozují, ale je možné, že během platnosti systému zpoplatnění budou dané služby poskytovat. Provozovatel infrastruktury nezahrne do systému zpoplatnění zvýšení poplatků pro tyto segmenty trhu.

Seznam segmentů trhu se zveřejní ve zprávě o síti a nejméně jednou za pět let se přezkoumá.

~~Tyto~~***Další*** segmenty trhu se stanoví v souladu s ~~kritérii stanovenými~~ ***postupem uvedeným*** v příloze VIII bodě 3 ~~s výhradou předchozího schválení regulačním subjektem. Pro segmenty trhu, kde provoz neexistuje, se zvýšení nezahrnuje do systému zpoplatnění.~~

~~Bod 3 přílohy VIII může být s ohledem na zkušenosti změněn postupem podle článku 60.~~

1a. U přepravy zboží ze třetích zemí a do nich provozované na síti, jejíž rozchod kolejí se liší od rozchodu hlavní železniční sítě Unie, mohou provozovatelé infrastruktury stanovit vyšší poplatky, tak aby plně pokrývaly vzniklé náklady.

2. U budoucích specifických investičních projektů a u specifických investičních projektů dokončených po roce 1988, může provozovatel infrastruktury zavést nebo pokračovat v zavádění vyšších poplatků na základě dlouhodobých nákladů těchto projektů, pokud se tím zvýší výkonnost nebo efektivnost nákladů nebo oboje a jinak by nemohly být realizovány. Toto zpoplatnění může zahrnovat i dohody o podílu na riziku spojeném s novými investicemi.

3. Vlaky vybavené systémem ETCS provozované na tratích vybavených vnitrostátními systémy řízení a zabezpečení a signalizace využívají dočasné snížení poplatků za infrastrukturu podle přílohy VIII bodu 5. ***Provozovatel infrastruktury musí být schopen zajistit, že toto snížení nepovede ke ztrátě výnosů. Toto snížení je vyváženo vyššími poplatky na stejné železniční trati pro vlaky, které systémem ETCS vybaveny nejsou.***

V zájmu další propagace systémů ERTMS může být bod 5 přílohy VIII ~~může být~~ s ohledem na zkušenosti změněn postupem podle ~~článku 60.~~***článku 60a***.

4. Aby se předcházelo diskriminaci, zajistí se, aby každý z daných průměrných nebo marginálních poplatků stanovených provozovatelem infrastruktury pro rovnocenné využívání jeho infrastruktury byl srovnatelný a aby srovnatelné služby ve stejném segmentu trhu podléhaly stejným poplatkům. Provozovatel infrastruktury prokáže ve zprávě o síti, že systém zpoplatnění vyhovuje těmto požadavkům, do té míry, aby nedošlo k prozrazení důvěrných obchodních informací.

5. Pokud má provozovatel infrastruktury v úmyslu změnit zásadní prvky systému zpoplatnění podle odstavce 1, zveřejní tyto změny nejméně tři měsíce před lhůtou pro zveřejnění zprávy o síti podle čl. 27 odst. 4.

Pokud jde o mezinárodní nákladní dopravu ze třetích zemí a do nich provozovanou na síti, jejíž rozchod kolejí se liší od rozchodu hlavní železniční sítě Unie, mohou členské státy 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 čl. 29 odst. 1, je-li to třeba pro zajištění spravedlivé hospodářské soutěže. **[pozm. návrh 80]**

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 započtených ve vybíraném poplatku.

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

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

5. Podobné systémy slev se uplatní u podobných služeb. 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 za 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.

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 má být možné prokázat určité neúčtované náklady konkurenční dopravní infrastruktury, kterým se železniční dopravou předešlo, a zajistit poskytování kompenzací podnikům 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 použití infrastruktury povzbuzují železniční podniky a provozovatele infrastruktury v minimalizaci závad a zvyšování výkonu železniční sítě pomocí systému odměňování výkonu. Tento systém může zahrnovat pokuty za činnosti narušující provoz sítě, kompenzace pro podniky trpící závadami a odměny za přesáhnutí plánovaného výkonu.

2. ***Mezi*** základní zásady systému odměňování výkonu, ~~uvedené v příloze VIII bodu 4 se~~ ***které se*** vztahují na celou síť***, patří:***

a) aby bylo dosaženo dohodnuté úrovně kvality služeb a nebyla ohrožena ekonomická životaschopnost služby, dohodne po schválení regulačním subjektem provozovatel infrastruktury s žadateli hlavní parametry systému odměňování výkonu, zejména hodnotu zpoždění, prahové hodnoty plateb splatných v rámci systému odměňování výkonu a týkajících se jak jednotlivých jízd vlaku, tak i všech jízd vlaku železničního podniku v daném časovém období.

b) provozovatel infrastruktury sdělí železničním podnikům informace o jízdním řádu, na jehož základě budou zpoždění počítána, nejméně pět dní před jízdou vlaku.

c) aniž jsou dotčeny stávající odvolací postupy a ustanovení článku 50, je v případě sporů ohledně systému odměňování výkonu k dispozici systém řešení sporů umožňující urychlené vyřešení těchto sporů. Pokud se tento systém použije, je rozhodnutí učiněno ve lhůtě deseti pracovních dnů.

d) jednou ročně zveřejní provozovatel infrastruktury průměrnou roční úroveň kvality služeb dosaženou železničními podniky na základě hlavních parametrů dohodnutých v rámci systému odměňování výkonu. **[pozm. návrh 81]**

Bod 4 přílohy VIII, ***který obsahuje další prvky týkající se systému odměňování výkonu,***může být s ohledem na zkušenosti změněn postupem podle ~~článku 60~~ ***článku 60a***. **[pozm. návrh 82]**

Článek 36

Poplatky za rezervaci kapacity

Provozovatelé infrastruktury mohou vybírat přiměřený poplatek za přidělenou kapacitu, která není využita. Tento poplatek je pobídkou k účinnému využívání kapacity. Pokud ~~je více než jeden žadatel~~o ***překrývající se trasy*** ~~trasu~~ vlaku, ~~která má~~ ***které mají*** být ~~přidělena~~ ***přiděleny*** v rámci ročního sestavování jízdního řádu, ***žádají dva nebo více žadatelů***, vybere se poplatek za rezervaci ***v případě toho žadatele, jemuž byla přidělena celá trasa vlaku nebo její část, která však není využita***. **[pozm. návrh 83]**

Provozovatel infrastruktury musí být vždy schopen poskytnout jakékoli zúčastněné osobě informace o kapacitě infrastruktury již přidělené uživatelským železničním podnikům.

Článek 37

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

Členské státy zajistí, že provozovatelé infrastruktury spolupracují tak, aby se v případě dopravy překračující rámec jedné sítě umožnilo účinné uplatňování zvýšených poplatků podle článku 32 a systémů odměňování výkonu podle článku 35. S cílem optimalizovat konkurenceschopnost mezinárodní železniční dopravy stanoví provozovatelé infrastruktury přiměřené postupy dodržující pravidla ustanovená touto směrnicí.

ODDÍL 3

Přidělování kapacity infrastruktury

Článek 38

Práva na kapacitu

1. Dostupnou 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.

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

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

4. Pokud má žadatel v úmyslu požadovat kapacitu infrastruktury s cílem provozovat mezinárodní osobní dopravu ve smyslu článku 2, uvědomí provozovatele infrastruktury a dotčené regulační subjekty. Aby mohly vyhodnotit, zda je účelem mezinárodního spoje přeprava cestujících mezi stanicemi umístěnými v různých členských státech, jakož i potenciální hospodářský dopad na stávající smlouvy na veřejné služby, zajistí regulační subjekty, aby byly uvědomeny veškeré příslušné orgány, jež na uvedené trase povolily osobní železniční dopravu vymezenou ve smlouvě na veřejné služby, veškeré jiné dotčené příslušné orgány, které mají oprávnění omezit přístup podle čl. 9 odst. 3, a veškeré železniční podniky plnící smlouvu na veřejné služby na trase uvedeného mezinárodního osobního spoje.

Článek 39

Přidělování kapacit

1. Členské státy mohou stanovit rámec pro přidělování kapacity infrastruktury, za podmínky nezávislosti vedení podniku stanovené v článku 4. Stanoví se specifická pravidla pro přidělování kapacity. Provozovatel infrastruktury zajistí provedení přidělení kapacity. Provozovatel infrastruktury zajistí zejména přidělení kapacity infrastruktury na řádném a nediskriminačním základě 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 železniční infrastruktury ve více sítích

1. Členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury spolupracovali v zájmu účinného vytváření a přidělování kapacity infrastruktury překračující rámec jedné sítě, jakož i na základě rámcových dohod uvedených v článku 42. Provozovatelé infrastruktury stanovují přiměřené postupy dodržující pravidla ustanovená touto směrnicí a odpovídajícím způsobem organizují mezinárodní trasy vlaků.

Členské státy zajistí, aby zástupci provozovatelů infrastruktury, jejichž rozhodnutí o přidělení se týkají dalších provozovatelů infrastruktury, byli sdruženi za účelem koordinace přidělování kapacity infrastruktury nebo přidělování veškeré příslušné kapacity infrastruktury na mezinárodní úrovni, aniž jsou dotčena zvláštní pravidla obsažená v právu Unie o sítích železniční nákladní dopravy. ***Účastníci této spolupráce zajistí, aby jejich členství, provozní metody a veškerá kritéria používaná při hodnocení a přidělování kapacity infrastruktury byly veřejně dostupné.*** K těmto postupům se mohou přidružit příslušní zástupci provozovatelů infrastruktury ze třetích zemí. **[pozm. návrh 85]**

2. Komise a zástupci regulačních subjektů, které spolupracují v souladu s článkem 57, jsou informováni o všech ~~jednáních a přizváni k účasti jako pozorovatelé na všechna jednání, kde se tvoří společné zásady~~ ***společných zásadách*** a ~~postupy~~***postupech*** přidělování infrastruktury. V případě systémů přidělování založených na informačních technologiích poskytnou tyto systémy regulačním subjektům dostatečné informace, aby regulační subjekty mohly vykonávat svou úlohu regulačního dohledu v souladu s ustanoveními článku 56. **[pozm. návrh 86]**

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, provozní metody a veškerá kritéria používaná pro hodnocení a přidělování kapacity infrastruktury byly veřejně dostupné.

5. V rámci spolupráce podle odstavce 1 posoudí provozovatelé infrastruktury potřebu a případně navrhují a organizují mezinárodní trasy vlaků tak, aby byl umožněn provoz nákladních vlaků na základě žádosti *ad hoc* podle článku 48.

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

Článek 41

Žadatelé

1. ***Žadatelé mohou podávat*** požadavky na přidělení kapacity infrastruktury. ~~mohou podávat žadatelé ve smyslu této směrnice.~~***Aby mohli této kapacity infrastruktury využívat, pověří žadatelé železniční podnik, aby uzavřel dohodu s provozovatelem infrastruktury v souladu s článkem 28.*** **[pozm. návrh 84]**

2. Provozovatel infrastruktury může stanovit požadavky kladené na žadatele, aby zajistil naplnění svých oprávněných očekávání budoucích výnosů a využití infrastruktury. Tyto požadavky mohou obsahovat pouze poskytování finanční jistoty, která nesmí překročit přiměřenou úroveň úměrnou očekávané úrovni činnosti žadatele, a ujištění o způsobilosti podání vyhovující nabídky na využití kapacity infrastruktury.

3. ~~Komise může přijmout prováděcí opatření, která stanoví~~ Podrobnosti kritérií, jež se mají použít při uplatňování odstavce 2 ~~Uvedená opatření, která mají zajistit provádění této směrnice za jednotných podmínek, se přijmou jako prováděcí opatření v souladu s čl. 63 odst. 3.~~, ***mohou být s ohledem na zkušenosti upraveny postupem podle článku 60a***. **[pozm. návrh 87]**

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

2. Rámcové dohody nesmějí vylučovat využívání příslušné infrastruktury dalšími žadateli nebo jinými dopravními službami.

3. Rámcovou dohodu musí být možné změnit nebo omezit za účelem umožnění lepšího využití železniční infrastruktury.

4. Rámcová dohoda může stanovit pokuty 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. Každá 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 stanovit podrobné kapacitní charakteristiky, které mají být poskytnuty žadateli po dobu trvání rámcové dohody. Tyto charakteristiky mohou zahrnovat četnost, objem a kvalitu vlakových spojů. 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 vypracovat původní rámcovou dohodu na dobu pěti let a je možné ji jednou obnovit, a to na základě kapacitních charakteristik používaných žadateli provozujícími dopravní služby před 1. lednem 2010, aby bylo možné zohlednit specializované investice nebo existenci obchodních smluv. Regulační subjekt uvedený v článku 55 je příslušný povolit vstup takové dohody v platnost.

7. Obecná ustanovení jednotlivých rámcových dohod jsou zpřístupněna všem zúčastněným osobám při dodržení obchodního tajemství.

Článek 43

Časový rozvrh přidělování kapacit

1. Provozovatel infrastruktury se řídí časovým rozvrhem přidělování kapacit stanoveným v příloze IX.

Příloha IX může být s ohledem na zkušenosti změněna postupem podle ***článku 60a***.

2. Provozovatelé infrastruktury se dohodnou s dalšími zúčastněnými provozovateli infrastruktury na mezinárodních trasách vlaků, které mají být zahrnuty v jízdním řádu, před zahájením jednání o návrhu jízdního řádu. Úpravy se provádějí, pouze pokud jsou naprosto nezbytné***, a musejí být řádně zdůvodněny.*** **[pozm. návrh 88]**

Článek 44

Žádost

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 musí být dodrženy lhůty stanovené v příloze IX.

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

4. Žadatelé žádají o kapacitu infrastruktury překračující rámec jedné sítě podáním žádosti u jednoho provozovatele infrastruktury. Tento provozovatel infrastruktury je pak zmocněn jednat jménem žadatele s dalšími zúčastněnými provozovateli infrastruktury.

5. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby o kapacitu infrastruktury překračující rámec jedné sítě mohli žadatelé požádat přímo kterýkoli společný subjekt, který provozovatelé infrastruktury zřídí, například jednotné kontaktní místo pro železniční koridory.

Článek 45

Plánování

1. Provozovatel infrastruktury vyhoví pokud možno všem žádostem o kapacitu infrastruktury, včetně žádostí o trasy vlaků ve více než jedné síti, 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 a umožní jim předkládat stanoviska nejméně po dobu jednoho měsíce. Mezi zúčastněné strany patří všichni, kteří požádali o kapacitu infrastruktury, a ostatní osoby, které si přejí získat příležitost vyjádřit se k tomu, jak může jízdní řád ovlivnit jejich schopnost provozovat železniční dopravu v období platnosti jízdního řádu.

4. Provozovatel infrastruktury dá v přiměřené lhůtě a včas pro potřeby procesu koordinace uvedeného v článku 46 žadatelům na žádost bezplatně k dispozici tyto informace v písemné podobě k přezkumu:

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

b) trasy vlaků přidělené všem ostatním žadatelům a nevyřízené žádosti o trasy vlaků všech ostatních žadatelů na týchž tratích;

c) trasy vlaků přidělené všem ostatním žadatelům na týchž tratích jako v období platnosti předchozího jízdního řádu;

d) zbývající kapacita dostupná na příslušných tratích;

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

5. Provozovatel infrastruktury přijme vhodná opatření ke zohlednění všech vyjádřených připomínek.

Článek 46

Koordinační proces

1. Pokud během procesu plánování podle článku 45 provozovatel infrastruktury zjistí rozpor mezi různými požadavky, pokusí se je 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 jednání s příslušnými žadateli vyřešit všechny případné rozpory.

4. Zásady pro proces koordinace jsou stanoveny 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 požadavky na kapacitu železniční infrastruktury uspokojit bez koordinace, pokusí se provozovatel infrastruktury vyhovět všem požadavkům jejich koordinací.

6. Aniž jsou dotčeny existující odvolací postupy a článek 56, je v případě sporů o přidělení kapacity infrastruktury k dispozici systém řešení sporů umožňující okamžité vyřešení těchto sporů. Tento systém je stanoven ve zprávě o síti. Pokud se tento systém použije, je rozhodnutí učiněno ve lhůtě deseti pracovních dnů.

Článek 47

Přetížená infrastruktura

1. Pokud po koordinaci požadovaných tras vlaků a po jednání s žadateli není možné vyhovět všem žádostem o kapacitu infrastruktury, musí provozovatel infrastruktury neprodleně prohlásit 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.

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

4. Přednostní kritéria berou ohled na význam dopravních služeb pro společnost ve srovnání s jinými dopravními službami, které budou následně vyloučeny.

Za účelem zajištění rozvoje náležitých dopravních služeb v tomto rámci, zejména aby se vyhovělo požadavkům na veřejnou dopravu nebo na podporu rozvoje železniční nákladní dopravy, ***především mezinárodní nákladní dopravy,*** mohou členské státy přijmout na nediskriminačním základě jakákoli nezbytná opatření, aby byly tyto služby při přidělování kapacity infrastruktury zajištěny přednostně. **[pozm. návrh 89]**

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 berou v potaz vliv tohoto vyloučení v ostatních členských státech.

5. ~~Význam služeb nákladní dopravy a zejména služeb mezinárodní nákladní dopravy se při stanovení přednostních kritérií přiměřeně zohlední.~~***K přednostním kritériím patří služby nákladní dopravy a zejména služby mezinárodní nákladní dopravy***. **[pozm. návrh 90]**

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, podniknou provozovatelé infrastruktury zhodnocení potřeby rezervní kapacity, kterou je třeba zachovat dostupnou v rámci konečné verze jízdního řádu, aby mohli rychle reagovat na očekávané žádosti *ad hoc* o kapacitu. Totéž platí i v případě přetížení infrastruktury.

Článek 49

Specializovaná infrastruktura

1. Aniž je dotčen odstavec 2, považuje se kapacita železniční infrastruktury za dostupnou všem druhům dopravy splňujícím vlastnosti nezbytné pro provoz na trase vlaku.

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 tohoto určení může provozovatel infrastruktury při přidělování kapacity železniční infrastruktury dát přednost tomuto druhu dopravy.

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

3. Pokud byla infrastruktura určena podle odstavce 2, uvede se její popis 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 zjišťuje důvody přetížení a možnosti přijetí krátkodobých a střednědobých opatření k odlehčení přetížení infrastruktury.

2. Analýza se zabývá infrastrukturou, provozními metodami, 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 rychlostí 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 je vypracován po jednání s uživateli příslušné přetížené infrastruktury.

Plán určí

a) důvody přetížení;

b) pravděpodobný další 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.

Plán může podléhat předchozímu schválení členským státem. Regulační subjekt uvedený v článku 55 ~~může vydat stanovisko, zda jsou akce uvedené v plánu přiměřené.~~ ***na postup konzultace dohlíží, aby zajistil, že není diskriminační.*** **[pozm. návrh 91]**

Pokud je transevropská síť nebo trať vlaku mající významný dopad na jednu nebo více transevropských sítí přetížena, může síť regulačních subjektů uvedená v článku 57 vydat stanovisko ohledně toho, zda jsou opatření uvedená v plánu přiměřená. **[pozm. návrh 92]**

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.

Nicméně provozovatel infrastruktury může se souhlasem regulačního subjektu podle článku 55 nadále vybírat poplatky, pokud

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

b) dostupné možnosti nejsou ekonomicky nebo finančně životaschopné.

Článek 52

Využití tras vlaků

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

2. V případě přetížené infrastruktury žádá provozovatel infrastruktury o vzdání se trasy vlaku využívané za období nejméně jednoho měsíce méně, než činí kvóta stanovená ve zprávě o síti, kromě případů, kdy se jedná o jiné než ekonomické důvody, které provozovatelé nemohou ovlivnit.

Článek 53

Kapacita infrastruktury pro údržbovou práci

1. Žádosti o kapacitu infrastruktury k umožnění provedení údržbové práce se předkládají během procesu plánování.

2. Provozovatel infrastruktury věnuje přiměřenou pozornost vlivu vyhrazení kapacity infrastruktury pro plánovanou údržbovou práci trati na žadatele.

3. Správce infrastruktury ~~včas~~informuje zúčastněné strany o neplánované údržbě ***nejméně týden před jejím zahájením***. **[pozm. návrh 93]**

Článek 54

Zvláštní opatření pro případ narušení provozu

1. V případě narušení provozu vlaků následkem technického selhání nebo nehody musí provozovatel infrastruktury učinit 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.

1a. Provozovatelé infrastruktury mají akční plán pro případ nehod nebo technických závad. **[pozm. návrh 94]**

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

Provozovatel infrastruktury může požadovat, pokud to považuje za nezbytné, aby mu železniční podniky zpřístupnily zdroje, které pokládá za nejvhodnější k nastolení běžného stavu v co nejkratší době.

3. ~~Členské státy mohou požadovat účast železničních podniků na zajišťování prosazování a sledování dodržování bezpečnostních norem a pravidel.~~***S výjimkou případů vyšší moci, včetně naléhavých prací nezbytných pro zajištění bezpečnosti, nesmí být vlaková trasa přidělená nákladnímu vlaku podle tohoto článku zrušena ve lhůtě kratší než dva měsíce před jízdou podle jízdního řádu, nedá-li dotyčný žadatel s tímto zrušením svůj souhlas. V takovém případě se příslušný provozovatel infrastruktury dotyčnému žadateli pokusí navrhnout vlakovou trasu rovnocenné kvality a spolehlivosti, kterou má žadatel právo přijmout, nebo odmítnout. Odmítne-li, bude mít právo alespoň na náhradu výdajů na příslušný poplatek.*** **[pozm. návrh 95]**

ODDÍL 4

Regulační subjekt

Článek 55

Vnitrostátní regulační ~~subjekt~~ ***subjekty***

1. Každý členský stát zřídí jediný vnitrostátní regulační subjekt pro železniční odvětví. Tento subjektje samostatným orgánem, který je, pokud jde o organizaci, funkce, hierarchii a rozhodování, právně samostatný a nezávislý na jakémkoli jiném veřejnoprávním subjektu. Je rovněž nezávislý, pokud jde o organizaci, rozhodnutí o financování, právní strukturu a rozhodování, na jakémkoli provozovateli infrastruktury, správci poplatků, přidělujícím subjektu nebo žadateli. 1 Tento subjekt je dále funkčně nezávislý na kterémkoli příslušném orgánu účastnícím se uzavírání smlouvy na veřejné služby. ***Regulační subjekt má nezbytnou organizační kapacitu, pokud jde o lidské a materiální zdroje, které musejí být přiměřené z hlediska rozsahu činnosti odvětví železniční dopravy členského státu, jako je objem dopravy, a z hlediska rozsahu železniční sítě, tak aby mohl vykonávat úkoly, které mu byly podle článku 56 přiděleny.***

2. Členské státy mohou zřídit regulační subjekty, které jsou příslušné pro několik regulovaných odvětví, pokud tyto integrované regulační orgány splňují požadavky na nezávislost uvedené v odstavci 1.

3. Předseda a správní rada regulačního subjektu pro železniční odvětví jsou jmenováni ***vnitrostátním nebo jiným příslušným parlamentem*** na pevně stanovené období, které lze obnovit, za jasných podmínek zajišťujících nezávislost. Jsou vybíráni **z *okruhu osob, které mají znalosti a zkušenosti s regulací odvětví železniční dopravy, příp. znalosti a zkušenosti s regulací v jiných odvětvích, a přednostně*** z okruhu osob, které v rámci podniku nebo subjektů přímo nebo nepřímo po dobu ~~tří~~ ***alespoň dvou*** let před jmenováním ***nebo déle, jak je stanoveno v souladu s právními předpisy členských států,*** a v průběhu funkčního období nezastávaly odborné postavení, nenesly odpovědnost nebo neměly zájem nebo podnikatelský vztah. ***Tyto skutečnosti jasně uvedou v příslušném prohlášení týkajícím se jejich zájmů.*** Po ~~jeho~~ skončení ***funkčního období*** nezastávají odborné postavení, nenesou odpovědnost nebo nemají zájem nebo podnikatelský vztah v rámci kteréhokoli z regulovaných podniků nebo subjektů po dobu nejméně ~~tří~~ ***dvou*** let ***nebo déle, jak je stanoveno v souladu s právními předpisy členských států***. Mají plné oprávnění k náboru a řízení pracovníků regulačního subjektu. ***Musejí vystupovat zcela nezávisle a nesmějí být za žádných okolností ovlivňováni pokyny od vlády nebo od soukromého či veřejného podniku.*** **[pozm. návrh 96]**

Článek 56

Funkce ~~regulačního subjektu~~ ***vnitrostátních regulačních subjektů***

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 odvolání proti rozhodnutím přijatým provozovatelem infrastruktury nebo případně železničním podnikem nebo provozovatelem dopravního zařízení, která se týkají

a) zprávy o síti;

b) kritérií v ní stanovených;

c) procesu přidělování a jeho výsledků;

d) systému zpoplatnění;

e) úrovně nebo systému poplatků za infrastrukturu, které jsou nebo mohou být účtovány;

f) ustanovení o přístupu podle článků 10, 11 a 12;

g) přístup ke službám a zpoplatnění služeb v souladu s článkem 13;

ga) rozhodnutí o vydávání licencí v případech, kdy regulační subjekt není současně subjektem, který vydává licence v souladu s článkem 16.

1a. Regulační subjekt může konat z vlastní iniciativy a musí rozhodnout o všech stížnostech za účelem nápravy situace nejpozději do jednoho měsíce ode dne obdržení stížnosti. V případě odvolání proti odmítnutí žádosti o poskytnutí kapacity infrastruktury nebo proti podmínkám nabídky kapacity regulační subjekt buď potvrdí, že žádná změna rozhodnutí provozovatele infrastruktury není žádoucí, nebo si v souladu s pokyny, které stanoví, vyžádá změnu tohoto rozhodnutí.

Komise z vlastního podnětu posoudí poradním postupem podle čl. 64 odst. 2 prvního pododstavce uplatňování a dodržování ustanovení této směrnice o mandátu regulačních subjektů a o lhůtách pro jejich rozhodování.

2. Regulační subjekt má ~~rovněž~~ pravomoc sledovat hospodářskou soutěž***, ukončit trend směřující k diskriminaci a narušení hospodářské soutěže*** na trzích železniční dopravy a – z vlastní iniciativy a s cílem předcházet diskriminaci mezi žadateli – přezkoumávat odst. 1 ~~písm. a) až g)~~***písm. a) až ga)***, ***a to i prostřednictvím vhodných nápravných opatření***. 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 mezi žadateli. ~~Regulační subjekt má organizační kapacitu potřebnou k plnění těchto úkolů.~~***Za tímto účelem regulační subjekt rovněž úzce spolupracuje s vnitrostátním bezpečnostním orgánem, který odpovídá za posuzování shody prvků interoperability nebo jejich vhodnosti pro používání a za hodnocení postupu „ES“ používaného při ověřování subsystémů podle směrnice 2008/57/ES. Na žádost osob podávajících žádost v rámci postupů bezpečnostního orgánu členského státu, které mohou mít důsledky z hlediska přístupu na trh, bezpečnostní orgán členského státu informuje regulační subjekt o důležitých aspektech daného postupu. Regulační subjekt vydá doporučení. Pokud se bezpečnostní orgán členského státu zamýšlí odchýlit od těchto doporučení, poskytne regulačnímu subjektu odůvodnění.***

3. 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 úrovni poplatků za využití infrastruktury jsou přípustná pouze pod dohledem regulačního subjektu. Regulační subjekt zasáhne, pokud je pravděpodobné, že jednání jsou v rozporu s touto kapitolou.

3a. Regulační subjekt ověří, zda je účetnictví železničních podniků a provozovatelů infrastruktury v souladu s ustanoveními článku 6 o odděleném účetnictví.

3b. Regulační subjekt určí v souladu s čl. 10 odst. 2, zda je hlavním účelem služby přepravovat cestující mezi stanicemi, jež se nacházejí v různých členských státech, a v souladu s čl. 11 odst. 2, zda provozování služeb uvedených v článku 10 neohrožuje hospodářskou vyváženost smlouvy na poskytování veřejných služeb mezi výchozí a cílovou stanicí, na něž se vztahuje jedna nebo více smluv na poskytování veřejných služeb.

3c. Regulační subjekt sdělí Komisi informace o veškerých stížnostech, které se vztahují k rozhodnutí regulačního subjektu přijatému podle odstavců 1 až 3b. Komise do dvou týdnů po obdržení stížnosti požádá v případě nutnosti o změnu rozhodnutí, aby bylo zajištěno, že je v souladu s právními předpisy Unie. Regulační subjekt změní své rozhodnutí, přičemž zohlední změny požadované Komisí.

3d. Regulační subjekt konzultuje nejméně jednou ročně se zástupci uživatelů služeb nákladní i osobní železniční dopravy, aby zohlednil jejich názory na trh železniční dopravy, včetně jejich názorů na poskytování služby, poplatky za infrastrukturu a výši a transparentnost cen železniční dopravy. **[pozm. návrh 97]**

4. Regulační subjekt je zmocněn požadovat užitečné informace od provozovatele infrastruktury, žadatelů a jakékoli zúčastněné třetí osoby z příslušného členského státu. Požadované informace mu musí být poskytnuty bez zbytečného prodlení. Regulačnímu subjektu musí být umožněno prosazovat takové požadavky příslušnými sankcemi, včetně pokut. Informace, které se mají regulačnímu subjektu poskytnout, zahrnují veškeré údaje, které regulační subjekt požaduje v rámci své odvolací funkce a funkce sledování hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy v souladu s odstavcem 2. To zahrnuje údaje nezbytné pro statistické účely a účely sledování trhu.

5. Regulační subjekt rozhoduje o všech stížnostech a provádí opatření k nápravě situace nejpozději do dvou měsíců ode dne obdržení veškerých informací. Tam, kde je to vhodné, rozhodne z vlastní iniciativy o přiměřených opatřeních k nápravě nežádoucího vývoje na těchto trzích, zejména s odkazem na odst. 1 ***písm. a) až ga)***.

Rozhodnutí regulačního subjektu jsou závazná pro všechny strany, na něž se rozhodnutí vztahuje, a nepodléhají kontrole jiné správní instance. Regulační subjekt musí být schopen prosazovat taková rozhodnutí příslušnými sankcemi, včetně pokut.

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

6. Členské státy zajistí, aby rozhodnutí přijatá regulačním subjektem podléhala soudnímu přezkoumání. Odvolání může mít vůči rozhodnutí regulačního subjektu odkladný účinek, pouze pokud soud projednávající odvolání stanoví, že okamžitý účinek rozhodnutí regulačního subjektu může u odvolávající se strany vést k nenahraditelným škodám.

7. Členské státy zajistí, aby informace o řešení rozporů a odvolacích postupech vztahujících se k rozhodnutím provozovatelů infrastruktury a poskytovatelů služeb uvedených v příloze III byly regulačním subjektem zveřejněny.

8. Regulační subjekt je oprávněn provádět audity či iniciovat externí audity u provozovatelů infrastruktury, případně železničních podniků za účelem ověření souladu s ustanoveními o oddělení účetnictví stanovenými v článku 6.

Členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury a všechny podniky nebo subjekty provozující nebo integrující různé typy železniční dopravy nebo zajišťující správu infrastruktury, jak jsou uvedeny v čl. 6 odst. 1 a 2, předkládali regulačnímu subjektu podrobné regulační účty, aby regulační subjekt mohl vykonávat své různé úkoly. Tyto regulační účty musí obsahovat alespoň prvky stanovené v příloze X. Regulační subjekt z těchto účtů může rovněž vyvodit závěry týkající se otázek státní podpory, které oznámí orgánům odpovědným za řešení těchto otázek.

Příloha X může být s ohledem na zkušenosti změněna postupem podle ***článku 60a***.

Článek 56a

Pravomoc vnitrostátních regulačních subjektů

1. Aby mohl regulační subjekt vykonávat úkoly uvedené v článku 56, je zmocněn:

a) prosazovat svá rozhodnutí na základě náležitých sankcí, včetně pokut. Rozhodnutí regulačního subjektu je závazné pro všechny strany, na něž se vztahuje, a nepodléhá kontrole jiné správní instance členského státu;

b) požadovat relevantní informace od provozovatele infrastruktury, žadatelů a jakékoli zúčastněné třetí osoby z příslušného členského státu a prosazovat kladné vyřízení těchto žádostí na základě náležitých sankcí, včetně pokut. Informace, jež mají být regulačnímu subjektu poskytnuty, zahrnují veškeré údaje, které regulační subjekt požaduje v rámci své odvolací funkce a v rámci své funkce sledování hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy. To zahrnuje údaje nezbytné pro statistické účely a účely sledování trhu. Požadované informace musejí být regulačnímu subjektu poskytnuty bez zbytečného prodlení;

c) provádět audity či iniciovat externí audity u provozovatelů infrastruktury, případně železničních podniků za účelem ověření souladu s ustanoveními článku 6 o oddělení účetnictví.

2. Členské státy zajistí, aby rozhodnutí přijatá regulačním subjektem podléhala soudnímu přezkoumání. Odvolání nemá na rozhodnutí regulačního subjektu odkladný účinek.

3. Dojde-li ke sporům ohledně rozhodnutí regulačních subjektů v případě přeshraniční dopravy, může se kterákoli z dotyčných stran odvolat k Evropské komisi, aby se jí do jednoho měsíce po obdržení odvolání dostalo závazného rozhodnutí ohledně toho, zda je dané rozhodnutí v souladu s právem Unie.

4. Členské státy zajistí zveřejňování rozhodnutí regulačního subjektu.

5. Členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury a všechny podniky nebo jiné subjekty provozující různé typy železniční dopravy nebo zajišťující provoz infrastruktury, jak je uvedeno v článku 6, předkládali regulačnímu subjektu podrobné regulační účty, aby regulační subjekt mohl vykonávat své jednotlivé úkoly. Tyto regulační účty musejí obsahovat alespoň prvky stanovené v příloze X. Regulační subjekt z těchto účtů může rovněž vyvodit závěry týkající se otázek státní podpory, které oznámí orgánům odpovědným za řešení těchto otázek.

Příloha X může být s ohledem na zkušenosti změněna postupem podle článku 60a. **[pozm. návrh 98]**

Článek 57

Spolupráce ***vnitrostátních*** regulačních subjektů ***a pravomoci Komise***

1. Regulační subjekty členských států si vyměňují informace o své práci, zásadách rozhodování a praxi a i jiným způsobem spolupracují za účelem koordinace svého rozhodování v rámci Unie. Za tímto účelem společně pracují v rámci ~~pracovní skupiny, která~~ ***formálně vytvořené sítě, jejíž členové*** se ~~schází~~ ***scházejí*** v pravidelných intervalech ***na podnět*** ~~Komise regulační subjekty v tomto úkolu podpoří.~~***Komise, která této síti předsedá. Komise za tímto účelem zajistí aktivní spolupráci mezi regulačními subjekty a přijímá opatření v případě, že regulační subjekt neplní své úkoly.***

Komisi zastupují osoby jak z oddělení zabývajících se problematikou dopravy, tak i z oddělení pro otázky hospodářské soutěže.

Komise vytvoří databázi, do níž regulační subjekty členských států vkládají údaje o všech řízeních o stížnostech, jako jsou data podání stížností, zahájení řízení z vlastního podnětu, návrhy rozhodnutí a konečná rozhodnutí, zúčastněné strany, hlavní záležitosti řešené v těchto řízeních a problémy s výkladem železničního práva a vyšetřování otázek spojených s přístupem k infrastruktuře a se zpoplatňováním v oblasti mezinárodní železniční dopravy, která jsou prováděna z vlastního podnětu.

2. Regulačním subjektům musí být umožněno úzce spolupracovat, a to i prostřednictvím pracovních ujednání, za účelem vzájemné podpory při svých úkolech týkajících se sledování trhu a zpracování stížností či 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~~ ***uvědomí*** dotčený regulační subjekt ***Komisi*** a konzultuje s regulačními subjekty všech ostatních členských států, jimiž mezinárodní trasa vlaku prochází, a před přijetím rozhodnutí si od nich vyžádá veškeré potřebné informace. ***Stanovisko vydá rovněž síť regulačních subjektů.***

4. Regulační subjekty konzultované podle odstavce 3 poskytují veškeré informace, které jsou samy podle svých vnitrostátních právních předpisů 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 regulačnímu subjektu užitečné informace odpovědnému regulačnímu subjektu, aby uvedený 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 zpracování stížnosti či šetření podle odstavce 3 tohoto článku a požadované regulačním subjektem členského státu, v němž se sdružený zástupce nachází. Tento regulační subjekt je oprávněn předat takové informace týkající se dotčené mezinárodní trasy vlaku regulačním subjektům uvedeným v odstavci 3.

6a. Komise se může z vlastního podnětu účastnit činností uvedených v odst. 2 až 6, o nichž informuje síť regulačních subjektů uvedenou v odstavci 1.

7. ~~Regulační subjekty vypracují~~ ***Síť regulačních subjektů vytvořená podle odstavce 1 vypracuje*** společné zásady a postupy pro rozhodování, k němuž ~~jsou zmocněni~~ ***je zmocněna*** touto směrnicí. Komise může přijmout ~~prováděcí opatření, která~~ a ***doplnit*** společné zásady a postupy ~~stanoví.~~***v souladu s článkem 60a***.~~Uvedená opatření, která mají zajistit provádění této směrnice za jednotných podmínek, se přijmou jako prováděcí opatření v souladu s čl. 63 odst. 3.~~

~~Regulační subjekty~~ ***Síť regulačních subjektů*** rovněž ~~přezkoumají~~ ***přezkoumá*** rozhodnutí a postupy sdružení provozovatelů infrastruktury podle čl. 40 odst. 1, kterými se provádějí ustanovení této směrnice či jinak usnadňuje mezinárodní železniční doprava. **[pozm. návrh 99]**

Středa, 16. listopadu 2011

Článek 57a

Evropský regulační subjekt

Na základě získaných zkušeností ze sítě regulačních subjektů Komise nejpozději do… (*) ***vypracuje legislativní návrh, kterým se vytvoří evropský regulační subjekt. Tento subjekt plní při řešení přeshraničních a mezinárodních problémů a při šetření odvolání proti rozhodnutí regulačních subjektů členských států dohlížecí a rozhodčí funkci.*** **[pozm. návrh 100]**

KAPITOLA V

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 58

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 se zřetelem na Severní Irsko ze stejného důvodu

a) nemusí pověřovat nezávislý subjekt funkcemi určujícími 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, článku 38, článku 39, článku 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 proti rozhodnutí o přidělení kapacity infrastruktury nebo zpoplatnění se lze odvolat k nezávislému subjektu, pokud o to železniční podnik písemně požádá, a tento subjekt vydá do dvou měsíců ode dne předložení veškerých užitečných informací rozhodnutí podléhající soudnímu přezkoumání.

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. 64 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.

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 se zřetelem na Severní Irsko) právní předpisy pro provádění článků podle odstavce 1.

(*) Dva roky od zveřejnění této směrnice.

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

3. Odchylku podle odstavce 1 lze prodloužit na období 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 rozhodneporadním postupem podle čl. 64 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 59a

Článek, kterým se přenášejí pravomoci

Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 60a, pokud jde o rozsah sledování trhu podle čl. 15 odst. 5, určité prvky zprávy o síti podle čl. 27 odst. 2, určité zásady zpoplatnění podle čl. 31 odst. 3 a 5, dočasné snížení poplatků za infrastrukturu pro vlaky vybavené systémem ETCS podle čl. 32 odst. 3, určité prvky systému odměňování výkonu podle čl. 35 odst. 2, kritéria uplatňovaná na požadavky kladené na žadatele o infrastrukturu podle čl. 41 odst. 3, časový rozvrh přidělování kapacit podle čl. 43 odst. 1, regulační účty podle čl. 56a odst. 5 a společné zásady a postupy rozhodování vypracované regulačními subjekty podle čl. 57 odst. 7. **[pozm. návrh 101]**

~~Článek 60~~

~~Výkon přenesené pravomoci~~

~~1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 7 odst. 1 druhém pododstavci, čl. 13 odst. 5 druhém pododstavci, čl. 15 odst. 5 druhém pododstavci, čl. 20 třetím pododstavci, čl. 27 odst. 2, čl. 30 odst. 3 druhém pododstavci, čl. 31 odst. 5 druhém pododstavci, čl. 32 odst. 1 třetím pododstavci, čl. 32 odst. 3, čl. 35 odst. 2, čl. 43 odst. 1 a čl. 56 odst. 8 třetím pododstavci je svěřena Komisi na dobu neurčitou.~~

~~2. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.~~

~~3. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v článcích 61 a 62.~~**[pozm. návrh 102]**

Článek 60a

Výkon přenesení 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. 15 odst. 5, čl. 27 odst. 2, čl. 31 odst. 3 a 5, čl. 32 odst. 3, čl. 35 odst. 2, čl. 41 odst. 3, čl. 43 odst. 1, čl. 56a odst. 6 a čl. 57 odst. 7 se svěřují Komisi na dobu pěti let od… (*). ***Komise vypracuje zprávu o přenesení pravomocí nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomocí se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, nevysloví-li Evropský parlament či Rada proti takovému prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého příslušného období.***

(*) Datum vstupu této směrnice v platnost.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomocí uvedených v čl. 15 odst. 5, čl. 27 odst. 2, čl. 31 odst. 3 a 5, čl. 32 odst. 3, čl. 35 odst. 2, čl. 41 odst. 3, čl. 43 odst. 1, čl. 56a odst. 6 a čl. 57 odst. 7 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí stanovených v tomto rozhodnutí. 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. 15 odst. 5, čl. 27 odst. 2, čl. 31 odst. 3 a 5, čl. 32 odst. 3, čl. 35 odst. 2, čl. 41 odst. 3, čl. 43 odst. 1, čl. 56a odst. 6 a čl. 57 odst. 7 vstoupí v platnost, pouze pokud Evropský parlament nebo Rada nevznese ve lhůtě dvou měsíců od oznámení aktu Evropskému parlamentu a Radě námitku nebo pokud Evropský parlament a Rada před uplynutím této lhůty Komisi informují, že námitku nevznesou. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce. **[pozm. návrh 103]**

~~Článek 61~~

~~Zrušení přenesení pravomoci~~

~~1. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 60 odst. 1 zrušit.~~

~~2. Orgán, který zahájil interní postup s cílem rozhodnout, zda zrušit přenesení pravomoci, uvědomí nejpozději jeden měsíc před přijetím konečného rozhodnutí druhého zákonodárce a Komisi a uvede pravomoci, jejichž přenesení by mohlo být zrušeno, a důvody tohoto zrušení.~~

~~3. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku okamžitě nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci. Bude zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.~~**[pozm. návrh 104]**

~~Článek 62~~

~~Námitky proti aktům v přenesené pravomoci~~

~~1. Evropský parlament nebo Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne oznámení. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o jeden měsíc.~~

~~2. Pokud Evropský parlament ani Rada v této lhůtě námitky proti aktu v přenesené pravomoci nevysloví nebo pokud před uplynutím této lhůty Evropský parlament i Rada uvědomí Komisi o svém rozhodnutí námitky nevyslovit, vstupuje akt v přenesené pravomoci v platnost dnem v něm stanoveným.~~

~~3. Akt v přenesené pravomoci nevstoupí v platnost, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada vysloví námitky. Orgán, který vyslovuje námitky proti aktu v přenesené pravomoci, je odůvodní.~~ **[pozm. návrh 105]**

Článek 63

Prováděcí opatření

1. Členské státy mohou předložit Komisi k rozhodnutí jakoukoli otázku týkající se provádění této směrnice. Rozhodnutí se přijímají postupem podle čl. 64 odst. 2.

2. Na žádost ~~členského státu~~ ***regulačního subjektu členského státu nebo jiného příslušného orgánu členského státu*** nebo z vlastního podnětu posoudí Komise ve zvláštních případech uplatňování a dodržování ustanovení této směrnice. ~~a~~ ***Vnitrostátní regulační subjekty vedou databázi návrhů svých rozhodnutí, která je přístupná Evropské komisi.*** Do dvou měsíců od obdržení takové žádosti ***Evropská komise*** rozhodne postupem podle čl. 64 odst. 2, zda lze dotyčné opatření dále uplatňovat. Komise sdělí své rozhodnutí Evropskému parlamentu, Radě a členským státům. **[pozm. návrh 106]**

~~Aniž je dotčen článek 258 Smlouvy, může se každý členský stát odvolat proti rozhodnutí Komise k Radě ve lhůtě jednoho měsíce od data rozhodnutí. Rada může za výjimečných okolností ve lhůtě jednoho měsíce od data předložení kvalifikovanou většinou přijmout odlišné rozhodnutí.~~***Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu posoudí Komise ve zvláštních případech uplatňování a dodržování ustanovení této směrnice a přijme v této věci rozhodnutí přezkumným postupem podle čl. 64 odst. 3.*** **[pozm. návrh 107]**

3. ***Komise přijme prováděcí akty podle čl. 10 odst. 2, čl. 11 odst. 4, čl. 14 odst. 2 a čl. 17 odst. 5*** k zajištění provádění směrnice za jednotných podmínek. ***Tyto*** prováděcí akty ***se přijímají přezkumným*** postupem podle čl. 64 odst. 3. **[pozm. návrh 108]**

Článek 64

Postupy projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor. ***Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.*** **[pozm. návrh 109]**

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se ~~články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.~~***článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011***. **[pozm. návrh 110]**

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se ~~články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem článek 8 uvedeného rozhodnutí.~~***článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011***. **[pozm. návrh 111]**

Článek 65

Zpráva

Nejpozději do 31. prosince 2012 předloží Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o provádění kapitoly II.

Tato zpráva rovněž zhodnotí rozvoj trhu, včetně stavu příprav na další otevření trhu osobní železniční dopravy. Komise ve zprávě rovněž provede analýzu různých modelů organizace tohoto trhu a dopadu této směrnice na smlouvy na veřejné služby a jejich financování. Přitom Komise vezme v úvahu provádění nařízení (ES) č. 1370/2007 a strukturální rozdíly mezi členskými státy (hustota sítě, počet cestujících, průměrná délka cesty). Ve své zprávě Komise případně navrhne doplňující opatření k usnadnění otevření trhu a vyhodnotí jejich dopad.

Článek 66

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s články […] a přílohami […] do ~~[…]~~ ***(*)***. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění a srovnávací tabulku mezi těmito předpisy a touto směrnicí. **[pozm. návrh 112]**

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 tuto směrnici se nevztahuje na Kypr a Maltu po dobu, po kterou na jejich území neexistuje žádný železniční systém.

Článek 67

Zrušení

Směrnice 91/440/EHS, 95/18/ES a 2001/14/ES ve znění směrnic uvedených v příloze XI části A se zrušují s účinkem ode dne […], aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v příloze XI části B ve vnitrostátním právu.

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

Článek 68

Vstup v platnost

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

Články […] a přílohy […] se použijí ode dne […].

Článek 69

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V […]

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda nebo předsedkyně*

(*) 12 měsíců ode dne vstupu směrnice v platnost.

PŘÍLOHA I

Seznam položek železniční infrastruktury

Železniční infrastruktura zahrnuje níže uvedené položky, které patří k hlavním traťovým i ostatním kolejím, s výjimkou tratí uvnitř železničních dílen, dep nebo vozoven a soukromých železničních přípojek:

— 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; 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 pro lokomotivy);

— přístupové komunikace pro cestující a zboží, včetně ***chodníků a*** silnic; **[pozm. návrh 113**

— 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.

~~PŘÍLOHA II~~

~~Hlavní funkce provozovatele infrastruktury~~

~~(uvedené v článku 7)~~

~~Seznam hlavních funkcí uvedených v článku 7:~~

~~rozhodování o přidělování trasy vlaku, včetně definice a posouzení dostupnosti a přidělování individuálních tras vlaků,~~

~~rozhodování o zpoplatnění infrastruktury, včetně stanovení a vybírání poplatků,~~ **[pozm. návrh 114]**

Středa, 16. listopadu 2011

PŘÍLOHA III

Služby pro železniční podniky

(uvedené v článku 13)

1. Minimální přístupový balík obsahuje

a) zpracování žádostí o kapacitu železniční infrastruktury;

b) právo využití přidělené kapacity;

c) použití 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) čerpací stanice, jsou-li k dispozici;~~

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

2. Je rovněž poskytnut přístup k ***následujícím*** zařízením služeb, ***pokud existují*** a ~~poskytování služeb~~ ***ke službám poskytovaným*** v těchto zařízeních

a) osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení, včetně ~~prodejes~~***služeb týkajících se*** přepravních ~~dokladů a~~ informací ***a vhodného místa pro poskytování služeb týkajících se přepravních dokladů***;

b) nákladní terminály;

c) seřaďovací nádraží;

d) zařízení pro sestavování vlaků;

e) odstavné koleje;

f) údržbu a ostatní technické služby;

g) zařízení přístavů související s činnostmi železniční dopravy;

h) pomocná zařízení, včetně tažných;

ha) čerpací stanice a dodávky paliva v těchto stanicích, přičemž poplatky za něj jsou na fakturách uvedeny odděleně od poplatků za používání čerpacích stanic.

3. Doplňkové služby mohou zahrnovat

a) trakční proud, ~~přičemž~~ ***jehož dodavatele si může železniční podnik svobodně zvolit; pokud se v případě dodavatele trakčního proudu jedná o provozovatele zařízení pro jeho dodávku,*** poplatky za něj jsou na fakturách uvedeny odděleně od poplatků za používání zařízení pro dodávku trakčního proudu;

aa) podmínky a ceny za použití sítí elektrického napájení a přenosového vedení, které by měly být stejné pro všechny provozovatele;

b) předtápění osobních vlaků;

~~c) dodávky paliva, přičemž poplatky za něj jsou na fakturách uvedeny odděleně od poplatků za používání čerpacích stanic; [pozm. návrh 115 a 165]~~

d) nadstandardní smlouvy týkající se

— řízení dopravy nebezpečných nákladů,

— pomoci při provozu mimořádných vlaků.

4. Pomocné služby mohou zahrnovat

a) přístup k telekomunikačním sítím;

b) poskytování doplňujících informací;

c) technickou kontrolu vozového parku.

PŘÍLOHA IV

Informace pro účely sledování trhu železniční dopravy

(uvedené v článku 15)

1. Vývoj výkonu železniční dopravy a vyrovnávací platby za závazky veřejné služby (ZVS):

	2007	% změna ve srovnání s předchozím rokem	2008	% změna ve srovnání s předchozím rokem
Nákladní doprava celkem (v tkm ([1]))				
Mezinárodní				
Tranzitní				
Vnitrostátní				
Osobní doprava celkem (v oskm ([2]))				
Mezinárodní				
Tranzitní				
Vnitrostátní				
Z toho v rámci ZVS:				
Vyplacené vyrovnávací platby za ZVS (v EUR):				

([1]) Tuno-kilometr.
([2]) Osobo-kilometr.

Středa, 16. listopadu 2011

2. Podíl železničních podniků na celkovém výkonu dopravy na konci roku 2008 (s uvedením železničních podniků s tržními podíly v tkm/oskm ≥ 1 %):

Železniční podniky (NÁKLADNÍ DOPRAVA)	Podíl (% tkm)	Celkový tržní podíl nezavedených podniků

Železniční podniky (OSOBNÍ DOPRAVA)	Podíl (% oskm)	Celkový tržní podíl nezavedených podniků

3. Regulační subjekty:

	Minulý rok	Předminulý rok
Počet zaměstnanců zabývajících se regulačními otázkami souvisejícími s přístupem na trh železniční dopravy:		
Počet vyřizovaných stížností:		
Počet řešených šetření z moci úřední:		
Počet přijatých rozhodnutí		
— ohledně stížností:		
— ohledně šetření z moci úřední:		

4. Vnitrostátní právní a regulační předpisy příslušné pro oblast železniční dopravy vydané v minulém roce.

5. Příslušný vývoj, pokud jde o restrukturalizaci zavedených železničních podniků a přijetí/provádění vnitrostátních dopravních strategií během minulého roku.

6. Významné iniciativy/opatření v oblasti odborné přípravy v železniční dopravě přijaté ve Vaší zemi v minulém roce.

7. Zaměstnanost v železničních podnicích a u provozovatelů infrastruktury na konci minulého roku.

Celkový počet zaměstnanců v železničních podnicích	
— z toho strojvedoucích	
— z toho ostatních mobilních zaměstnanců pracujících přeshraničně	
Celkový počet zaměstnanců u provozovatelů infrastruktury	
Ostatní zaměstnanci, včetně zaměstnanců společností poskytujících služby související s železniční dopravou (např. údržbářské dílny, provozovatelé terminálů, odborná příprava, pronájem strojvedoucích, dodávky energie)	

8. Status víceletých smluv o správě infrastruktury platných v minulém roce:

Provozovatel infrastruktury	Délka sítě, na niž se smlouva vztahuje	Časový rozsah smlouvy počínaje dnem [datum]	Definice ukazatelů výkonu dohodnuta (ANO/NE)? Pokud ano, upřesněte.	Vyplacené vyrovnávací platby celkem (v EUR/rok)	

9. Výdaje na infrastrukturu (konvenční síť a vysokorychlostní síť):

	Údržba	Obnova	Rozšíření kapacity
Konvenční **tratě v minulém roce:** (v EUR)			
(v km, na nichž se pracovalo)			
Předpověď pro tento rok (v EUR)			
(v km, na nichž se bude pracovat)			
Vysokorychlostní tratě v minulém roce (v EUR)			
(v km, na nichž se pracovalo)			
Předpověď pro tento rok (v EUR)			
(v km, na nichž se bude pracovat)			

10. Odhadované nedodělky údržby infrastruktury na konci minulého roku.

Konvenční tratě v minulém roce: (v EUR)	
(v km, na nichž se má pracovat)	
Vysokorychlostní tratě v uplynulém roce (v EUR)	
(v km, na nichž se má pracovat)	

11. Investice do vysokorychlostní železniční sítě:

Tratě	Počet km tratí uvedených do provozu v minulém roce	Počet km uváděných do provozu při konvenčním plánovacím horizontu (během 10/20 let)

Středa, 16. listopadu 2011

12. Délka železniční sítě na konci minulého roku:

Konvenční tratě (v km)	
Vysokorychlostní tratě (v km)	

13. Poplatky za přístup k infrastruktuře v minulém roce.

Kategorie vlaku	Průměrný poplatek v EUR/vlakový km, s vyloučením nákladů na použití elektrické energie
nákladní vlak – hrubá hmotnost 1 000 tun	
osobní vlak pro meziměstskou dopravu – hrubá hmotnost 500 tun	
osobní vlak pro příměstskou dopravu – hrubá hmotnost 140 tun	

14. Existence systému odměňování výkonu zřízeného podle článku 35 této směrnice (pokud ano, jeho hlavní rysy).

15. Počet platných licencí vydaných příslušným vnitrostátním orgánem

	Platné licence k 31. prosinci minulého roku	Odebrané licence	Nově vydané licence	Platné licence k 31. prosinci předminulého roku
Celkem				
Z toho:				
— pro nákladní dopravu				
— pro osobní dopravu				

16. Status zavádění ERTMS.

***16a. Mimořádné události, nehody a vážné nehody ve smyslu směrnice 2004/49/ES, k nimž došlo v minulém roce.* [pozm. návrh 116]**

17. Jiný související vývoj.

~~PŘÍLOHA V~~

~~Finanční způsobilost~~

~~(uvedená v článku 20)~~

~~1. Finanční způsobilost se ověřuje buď na základě roční účetní závěrky železničního podniku, nebo není-li ji žádající podnik schopen předložit, jeho rozvahy. Musí být poskytnuty podrobné informace, zejména pokud jde o~~

~~a) dostupné finanční prostředky včetně stavu bankovního účtu, zastavených úvěrů a půjček;~~

~~b) finanční prostředky a aktiva, která jsou k dispozici jako záruka;~~

~~c) provozní kapitál;~~

~~d) související náklady včetně výdajů na zakoupení vozidel, pozemků, budov, zařízení a vozového parku;~~

~~e) břemena na majetku podniku.~~

~~2. Žadatel není finančně způsobilý, především pokud má následkem vlastní činnosti velké nedoplatky na daních nebo sociálním pojištění.~~

~~3. Orgán vydávající licence může žádat zejména předložení kontrolní zprávy a vhodných dokumentů od banky, spořitelny, účetního nebo auditora. Tyto dokumenty musí obsahovat informace o záležitostech podle bodu 1.~~ **[pozm. návrh 117]**

PŘÍLOHA VI

Obsah zprávy o síti

(uvedený v článku 27)

~~Zpráva~~***Oddíly zprávy*** o síti podle článku 27 ~~obsahuje~~ ***obsahují*** tyto informace: **[pozm. návrh 118]**

~~1. Oddíl stanovící povahu infrastruktury, která je k dispozici železničním podnikům, a podmínky přístupu k ní. Informace v tomto oddíle jsou v souladu s registry železniční infrastruktury, které se mají zveřejnit v souladu s článkem 35 směrnice 2008/57/ES, nebo na takové registry odkazují.~~**[pozm. návrh 119]**

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 III poskytovaných pouze jedním dodavatelem. Upřesňuje metodiku, pravidla a případně tabulky používané při uplatňování ~~článků~~ ***čl.*** 31 ***odst. 4 a 5*** až ***článku*** 36, pokud jde o náklady i poplatky. Obsahuje informace o stanovených nebo předpokládaných změnách poplatků v příštích pěti letech. **[pozm. návrh 120]**

3. Oddíl o zásadách a kritériích přidělování kapacit ~~Tento oddíl stanoví~~ ***stanovuje*** 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 upřesňuje postupy a lhůty v procesu přidělování kapacit. Obsahuje specifická kritéria uplatňovaná při tomto postupu, zejména **[pozm. návrh 121]**

a) postupy, kterými mají žadatelé provozovateli infrastruktury podávat žádost o přidělení kapacity;

b) požadavky, které musí žadatel splňovat;

c) časový rozvrh postupů při podávání žádostí a přidělování kapacit a postupy používané k žádosti o informace o plánování podle čl. 45 odst. 4;

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

e) postupy použité a kritéria uplatněná v případě přetížení infrastruktury;

f) podrobnosti omezení používání infrastruktury;

g) pravidla pro vzetí v úvahu předchozí úrovně využití kapacity při stanovení priorit v procesu přidělování.

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

~~4. Oddíl o informacích týkajících se žádosti o licenci podle článku 25 a osvědčení o bezpečnosti železnic vydaných v souladu se směrnicí 2004/49/ES (1).~~

~~5. Oddíl o informacích o postupech řešení sporů a odvolacích postupech vztahujících se na otázky přístupu k železniční infrastruktuře a službám a k systému odměňování výkonu podle článku 35.~~**[pozm. návrh 122]**

~~6. Oddíl o informacích o přístupu k dopravním zařízením podle přílohy III a jejich zpoplatnění. Provozovatelé dopravních zařízení, kteří nejsou řízeni provozovatelem infrastruktury, poskytnou informace o poplatcích za získání přístupu k zařízení a poskytování služeb a informace o technických podmínkách přístupu pro účely zařazení do zprávy o síti.~~ **[pozm. návrh 123]**

~~7. Vzorová dohoda pro uzavření rámcových dohod mezi provozovatelem infrastruktury a žadatelem v souladu s článkem 42.~~**[pozm. návrh 124]**

~~(1) Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.~~

PŘÍLOHA VII

Základní zásady a parametry smluvních ujednání mezi příslušnými orgány a provozovateli infrastruktury

(uvedené v článku 30)

Smluvní ujednání konkretizuje ustanovení článku 30, včetně:

1. rozsahu ujednání, pokud jde o infrastrukturu a dopravní zařízení strukturované podle přílohy III. Zahrnuje všechny aspekty ~~rozvoje infrastruktury, včetně~~ údržby a obnovy již provozované infrastruktury. Výstavba nové infrastruktury může být zahrnuta jako samostatná položka;

2. struktury sjednaných plateb, ***včetně orientační předpovědi jejich očekávané výše,*** rozdělených mezi infrastrukturní služby uvedené v příloze III, údržbu, ~~výstavbu nové infrastruktury~~ ***včetně obnovy a modernizace infrastruktury,*** a řešení stávajících nedodělků údržby; ***platby za novou infrastrukturu mohou být zahrnuty jako samostatná položka;***

3. výkonových cílů zaměřených na uživatele v podobě ukazatelů a kritérií kvality zahrnujících:

   a) výkon vlaku a spokojenost zákazníků, ***zejména vliv kvality infrastruktury na spolehlivost vlaků,***

   b) kapacitu sítě ***a dostupnost infrastruktury,***

   c) správu aktiv,

   d) objem činnosti,

   e) úroveň bezpečnosti,

   f) ochranu životního prostředí;

4. částky možných nedodělků údržby, výdaje vyčleněné na jejich řešení a aktiva, která budou vyřazena z používání, a tudíž vyvolají různé finanční toky;

5. podnětů podle čl. 30 odst. 1;

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

7. mechanismu, který zajišťuje, že významný podíl snížení nákladů přechází na uživatele v podobě snížené úrovně poplatků ***v souladu s požadavky čl. 30 odst. 1, aniž by byla ohrožena rovnováha účtů provozovatele infrastruktury, jak stanovuje čl. 8 odst. 4;***

8. sjednané platnosti ujednání, která je synchronizována a je v souladu s platností obchodního plánu, koncese nebo licence provozovatele infrastruktury, a rámce a pravidel zpoplatnění stanovených státem;

9. pravidel pro řešení závažných závad v provozu a stavu nouze, ~~včetně minimální úrovně služeb v případě stávky, pokud k ní dojde, a~~ předčasného ukončení smluvního ujednání a ***včasného*** informování uživatelů; **[pozm. návrh 125]**

10. nápravných opatření, která se mají přijmout, pokud některá ze stran poruší své smluvní povinnosti; to zahrnuje podmínky a postupy pro opětovné sjednání a předčasné ukončení, včetně úlohy regulačního subjektu.

PŘÍLOHA VIII

Požadavky na náklady a poplatky související s železniční infrastrukturou

(uvedené v čl. 31 odst. 3 a 5, čl. 32 odst. 1 a 3 a článku 35)

1. Z přímých nákladů na provoz železniční dopravy podle čl. 31 odst. 3, které jsou spojeny s opotřebením infrastruktury, jsou vyloučeny následující položky:

   a) režijní náklady na celou síť, ~~včetně mezd a důchodů~~;

   b) splatné úroky z kapitálu;

   ~~c) více než jedna desetina nákladů souvisejících s plánováním, přidělováním trasy vlaku, řízením provozu, dispečinkem a návěstěním jízdy vlaku;~~

   d) amortizace informačního, komunikačního či telekomunikačního zařízení;

   e) náklady spojené se správou nemovitostí, zejména s pořizováním, prodejem, demontáží, dekontaminací, rekultivací či pronájmem pozemků nebo jiných fixních aktiv;

   f) ~~sociální služby~~, školy, mateřské školy, ~~restaurace~~; **[pozm. návrh 126]**

   g) náklady spojené s vyšší mocí, nehodami, závadami v provozu.

   Pokud přímé náklady překročí v průměru za celou síť 35 % průměrných nákladů na údržbu, správu a obnovu sítě vypočtených na základě kilometrů ujetých vlakem, provozovatel infrastruktury toto podrobně odůvodní regulačnímu subjektu. Z průměrných nákladů vypočtených k tomuto účelu jsou vyloučeny prvky nákladů uvedené v písmenech e), f) nebo g).

2. Poplatky za infrastrukturu rozlišené dle působení hluku uvedené v čl. 31 odst. 5 splňují následující požadavky:

   a) Poplatky jsou rozlišeny tak, aby odrážely složení vlaku z kolejových vozidel při dodržení mezních hodnot hluku stanovených rozhodnutím Komise 2006/66/ES ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému Kolejová vozidla – hluk transevropského konvenčního železničního systému ([1]).

   b) Přednost se dává nákladním vagónům.

   c) Rozlišení podle úrovní emisí hluku nákladních vagónů umožní, aby se v rozumné lhůtě navrátily investice do dovybavení vagónů ekonomicky nejlépe životaschopnou dostupnou technologií nízkohlučného brzdění.

([1]) Úř. věst. L 37, 8.2.2006, s. 1.

Středa, 16. listopadu 2011

d) K rozlišení poplatků mohou být vzaty v úvahu další prvky, jako např.:

i) denní doba, zejména noční doba v případě emisí hluku;

ii) složení vlaku s dopadem na úroveň emisí hluku;

iii) citlivost oblasti zasažené místními emisemi;

iv) další třídy emisí hluku, které jsou významně nižší než třída uvedená v písmenu a).

3. Provozovatel infrastruktury ~~prokáže regulačnímu subjektu schopnost železniční dopravy platit zvýšené poplatky podle~~ ***vymezí na základě studie trhu a po konzultaci se žadatelem stejnorodé segmenty trhu a odpovídající zvýšení poplatků ve smyslu*** čl. 32 odst. 1, ~~přičemž každá ze služeb uvedených v rámci jednoho z následujících písmen náleží k různým segmentům trhu~~***. S výjimkou vozů uvedených v čl. 32 odst. 1a prokáže provozovatel infrastruktury regulačnímu subjektu schopnost železniční dopravy platit zvýšené poplatky podle čl. 32 odst. 1. Pokud provozovatel infrastruktury zvýší poplatky, vypracuje seznam segmentů trhu, který musí předem schválit regulační subjekt.***:

~~a) osobní vs nákladní doprava;~~

~~b) vlaky dopravující nebezpečný náklad vs jiné nákladní vlaky;~~

~~c) vnitrostátní vs mezinárodní doprava;~~

~~d) kombinovaná doprava vs přímé vlakové spojení;~~

~~e) městská nebo regionální vs meziměstská osobní doprava;~~

~~f) ucelené vlaky vs nákladní vlaky sestavené z jednotlivých vozů;~~

~~g) pravidelná vs příležitostná železniční doprava.~~ **[pozm. návrh 127]**

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

~~a) Aby bylo dosaženo dohodnuté úrovně kvality služeb a nebyla ohrožena ekonomická životaschopnost služby, po schválení regulačním subjektem dohodne provozovatel infrastruktury s žadateli hlavní parametry systému odměňování výkonu, zejména hodnotu zpoždění, prahové hodnoty plateb splatných v rámci systému odměňování výkonu týkajících se jak jednotlivých jízd vlaku, tak všech jízd vlaku železničního podniku v daném časovém období.~~**[pozm. návrh 128]**

~~b) Provozovatel infrastruktury sdělí železničním podnikům jízdní řád, na jehož základě budou zpoždění počítána, nejméně pět dní před jízdou vlaku.~~**[pozm. návrh 129]**

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

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

1.1. Sestavování 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 které odpovídá provozovatel infrastruktury

2.1. Návěstní zařízení

2.2. Návěstní zařízení na úrovňových křížení tratí

2.3. Telekomunikační zařízení

2.4. Napájecí zařízení

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 něž 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. Návrh oběhu / změna návrhu oběhu

6.2. Sestavení vlaku železničním podnikem

6.3. Problémy týkající se osobních vozů (osobní doprava)

6.4. Problémy týkající se vagónů (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 náležitosti

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. Podružné příčiny, za které neodpovídá ani provozovatel infrastruktury ani železniční podnik

9.1. Nebezpečné poruchy a nehody a nebezpečí

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, s přihlédnutím jak k odpovědnosti za vznik závady, tak ke schopnosti obnovit běžné provozní podmínky.

e) Při výpočtu plateb se bere v úvahu průměrné zpoždění železniční dopravy, která má podobné požadavky na včasnou jízdu.

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 odvolací postupy a ustanovení článku 50, je v případě sporů ohledně systému odměňování výkonu k dispozici systém řešení sporů umožňující okamžité vyřešení těchto sporů. Pokud se tento systém použije, je rozhodnutí učiněno ve lhůtě deseti pracovních dnů.~~**[pozm. návrh 130]**

~~h) Jednou ročně zveřejní provozovatel infrastruktury průměrnou roční úroveň kvality služeb dosaženou železničními podniky na základě hlavních parametrů dohodnutých v rámci systému odměňování výkonu.~~**[pozm. návrh 131]**

5. Dočasné snížení poplatků za infrastrukturu u vlaků vybavených systémem ETCS, jak je uvedeno v čl. 32 odst. 3, se stanoví takto:

pro nákladní dopravu:

rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
sleva	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***15 %***	~~5 %~~ ***10 %***	~~5 %~~ ***8 %***	~~4 %~~ ***6 %***	~~3 %~~ ***4 %***	~~2 %~~ ***3 %***	~~1 %~~ ***3 %***

pro osobní dopravu:

rok	***2015***	***2016***	***2017***	***2018***	***2019***	2020	2021	2022	2023	2024
sleva	***10 %***	***10 %***	***10 %***	***10 %***	***10 %***	~~5 %~~ ***8 %***	~~5 %~~ ***6 %***	5 %	~~5 %~~ ***4 %***	~~5 %~~ ***2 %***

[pozm. návrh 132]

PŘÍLOHA IX

Časový rozvrh procesu přidělování

(uvedený v článku 43)

1. Jízdní řád se sestavuje jednou za kalendářní rok.

2. Změna jízdního řádu se uskutečňuje o půlnoci druhou sobotu v prosinci. Je-li změna nebo 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 železniční infrastruktury se mohou dohodnout na jiných datech, a v tom případě, pokud by to mohlo ovlivnit mezinárodní dopravu, informují Komisi.

3. Konec lhůty pro přijetí žádostí o přidělení kapacity, která má být začleněna do jízdního řádu, nesmí přesáhnout dobu 12 měsíců před vstupem jízdního řádu v platnost.

4. Nejpozději 11 měsíců před vstupem jízdního řádu v platnost zajistí provozovatelé infrastruktury ve spolupráci s ostatními příslušnými provozovateli infrastruktury stanovení prozatímních mezinárodních tras vlaků. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby tyto trasy byly pokud možno zachovány i v průběhu následujících postupů.

5. Nejpozději čtyři měsíce po uplynutí lhůty pro podání nabídek žadateli připraví provozovatel infrastruktury návrh jízdního řádu.

Středa, 16. listopadu 2011

PŘÍLOHA X

Regulační účty, které se mají předkládat regulačnímu subjektu

(uvedené v čl. 56 odst. 8)

Regulační účty, které se předkládají regulačnímu subjektu podle čl. 56 odst. 8, obsahují přinejmenším tyto prvky:

1. Oddělení účtů

Regulační účty, které mají předkládat provozovatelé infrastruktury a všechny podniky či jiné subjekty, které provozují nebo integrují různé kategorie železniční dopravy či získávají veřejné prostředky:

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

b) transparentním a podrobným způsobem poskytují 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) zahrnují kategorie nákladů a zisku umožňující v souladu s požadavky ~~regulačního subjektu~~ ***článku 6 a v míře, již regulační subjekt pokládá za nezbytnou a přiměřenou***, určit, zda došlo ke křížovým dotacím mezi těmito různými činnostmi; **[pozm. návrh 133]**

d) obsahují dostatečnou míru podrobností, již regulační subjekt pokládá za nezbytnou a přiměřenou;

e) jsou doprovázeny dokumentem, který stanoví metodiku použitou k přidělení nákladů na různé činnosti.

Pokud je regulovaný podnik částí skupiny, připravují se regulační účty za skupinu jako celek a pro každou dceřinou společnost. V regulačních účtech jsou navíc zahrnuty úplné podrobnosti o platbách mezi společnostmi, aby se zajistilo, že veřejné prostředky byly řádně využity.

2. Sledování poplatků za přístup k infrastruktuře

Regulační účty, které mají provozovatelé infrastruktury předkládat regulačnímu subjektu,

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

b) poskytují dostatečné informace, aby umožnily sledování jednotlivých poplatků hrazených za služby (nebo skupiny služeb); požaduje-li to regulační subjekt, informace obsahují údaje o objemu jednotlivých služeb, cenách za jednotlivé služby a celkových výnosech z jednotlivých služeb placených interními a externími zákazníky;

c) stanoví náklady a výnosy pro jednotlivé služby (nebo skupiny služeb) s využitím příslušné metodiky nákladů, jak požaduje regulační subjekt, s cílem určit potenciálně antikonkurenční stanovení cen (křížové dotace, dravá tvorba cen a stanovení nadměrných cen).

3. Uvedení finančních výsledků

Regulační účty, které mají provozovatelé infrastruktury předkládat regulačnímu subjektu, obsahují:

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.

4. Ostatní záležitosti

V případě provozovatelů infrastruktury jsou regulační účty auditovány nezávislým auditorem. Zpráva auditora se připojí k regulačním účtům.

Regulační účty obsahují výkazy zisku a ztrát a rozvahy a jsou v souladu se zákonem předepsanou účetní závěrkou společnosti; ke všem sesouhlasujícím položkám jsou podány vysvětlivky.

PŘÍLOHA XI

Část A

Zrušované směrnice a seznam jejich následných změn

(podle článku 67)

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

Středa, 16. listopadu 2011

Část B

Seznam lhůt pro provedení ve vnitrostátním právu

(podle článku 67)

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

PŘÍLOHA XII

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. 3	Čl. 1 odst. 3	Čl. 1 odst. 4	Čl. 2 odst. 4
Čl. 2 odst. 4			Čl. 2 odst. 5
Článek 3			Čl. 3 odst. 1 až 8
	Čl. 2 písm. b) a c)		Čl. 3 odst. 9 a 10
		Článek 2	Čl. 3 odst. 11 až 21
Článek 4			Článek 4
Článek 5			Článek 5
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			Čl. 7 odst. 1

Směrnice 91/440/EHS	Směrnice 95/18/ES	Směrnice 2001/14/ES	Tato směrnice
		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
Čl. 9 odst. 1 a 2			Čl. 9 odst. 1 a 2
Čl. 10 odst. 3 a 3a			Čl. 10 odst. 1 a odst. 2 první, druhý a třetí pododstavec
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			Článek 12
		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
	Článek 7		Článek 20
	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 a 3 až 6	Článek 29
		Čl. 6 odst. 2 až 5	Článek 30
		Článek 7	Článek 31
		Článek 8	Článek 32

Směrnice 91/440/EHS	Směrnice 95/18/ES	Směrnice 2001/14/ES	Tato směrnice
		Článek 9	Článek 33
		Článek 10	Článek 34
		Článek 11	Článek 35
		Článek 12	Článek 36
		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
			Článek 61
			Článek 62
Článek 11		Článek 34	Článek 63
Článek 11a		Čl. 35 odst. 1, 2 a 3	Článek 64

Směrnice 91/440/EHS	Směrnice 95/18/ES	Směrnice 2001/14/ES	Tato směrnice
Čl. 10 odst. 9			Článek 65
		Článek 38	Článek 66
			Článek 67
	Článek 17	Článek 39	Článek 68
Článek 16	Článek 18	Článek 40	Článek 69
			Příloha I
Příloha II			Příloha II
		Příloha II	Příloha III
			Příloha IV
	Příloha		Příloha V
		Příloha I	Příloha VI
			Příloha VII
			Příloha VIII
		Příloha III	Příloha IX
			Příloha X