



V Bruselu dne 30.1.2013
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2013) 10 final}
{SWD(2013) 11 final}
{SWD(2013) 12 final}
{SWD(2013) 13 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

V bílé knize o dopravní politice, která byla přijata 28. března 2011¹, Komise představila svou vizi jednotného evropského železničního prostoru s vnitřním železničním trhem, na kterém mohou evropské železniční podniky poskytovat služby bez zbytečných technických a správních překážek.

Několik politických iniciativ uznalo potenciál železniční infrastruktury jako páteře vnitřního trhu a hnací síly udržitelného růstu. Závěry Evropské rady z ledna 2012 zdůraznily význam rozvinutí růstového potenciálu plně integrovaného jednotného trhu, včetně opatření týkajících se síťových odvětví. Sdělení Komise o akcích pro stabilitu, růst a zaměstnanost přijaté 30. května 2012 vyzdvihlo význam dalšího snížení regulační zátěže a překážek vstupu do železničního odvětví. Rovněž sdělení Komise o posílení správy jednotného trhu přijaté 8. června 2012² zdůraznilo význam odvětví dopravy.

Komise zároveň v souvislosti s příštím víceletým finančním rámcem na období 2014–2020 navrhla vytvořit „nástroj pro propojení Evropy“ a přidělit z celkových finančních prostředků ve výši 50 miliard EUR 31,7 miliard EUR na dopravní infrastrukturu.

V posledním desetiletí tři legislativní „železniční balíčky“ postupně otevřely vnitrostátní trhy a zvýšily konkurenceschopnost a interoperabilitu železnic na úrovni EU. I přes podstatný vývoj *acquis* EU zůstává podíl železniční dopravy na celkové dopravě v rámci EU skromný. Tento návrh se zaměřuje na zbývající překážky, které omezují účinnost železničních trhů.

1.1. Problémy, které je třeba řešit

Zbývající překážky souvisejí především s přístupem na trh vnitrostátní osobní dopravy. V mnoha členských státech jsou tyto trhy pro konkurenci uzavřeny, což nejenže omezuje jejich rozvoj, ale také vytváří rozdíly mezi členskými státy, které své trhy otevřely, a mezi těmi, které tak neučinily.

Většinu vnitrostátní osobní dopravy nelze poskytovat pouze na obchodním základě, a proto je potřeba podpory státu. Tato doprava je provozována v rámci smluv o veřejných službách. Tento legislativní balíček se proto také zabývá otázkou hospodářské soutěže v oblasti smluv o veřejných službách a dalšími hledisky, jako je dostupnost kolejových vozidel pro potenciální uchazeče o tyto smlouvy, a integrovanými systémy jízdních řádů a prodeje přepravních dokladů, pokud přinášejí cestujícím výhody.

Druhý soubor problémů, které brání rozvoji plného potenciálu trhu železniční dopravy, představují otázky týkající se správy a řízení provozovatelů infrastruktury. Vzhledem k tomu, že provozovatelé infrastruktury jsou přirozené monopoly, ne vždy reagují na potřeby trhu a jeho uživatelů, čímž brání výkonnosti odvětví jako celku. V řadě členských států nejsou provozovatelé infrastruktury schopni plnit své úkoly, neboť jejich funkce jsou rozděleny mezi různé subjekty. Stávající právní rámec navíc nevedl ke zlepšení přeshraniční spolupráce mezi provozovateli infrastruktury.

¹ Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje; KOM(2011) 144.

² Lepší správa pro jednotný trh; COM(2012) 259.

Kromě toho řada překážek vstupu na trh vyplývá ze situací, kdy správa infrastruktury a poskytování dopravních služeb jsou součástí téže integrované struktury. V takovém případě čelí provozovatelé infrastruktury střetu zájmů, neboť musí zohlednit obchodní zájmy integrované struktury a jejích dopravních dceřiných společností a mají podnět k diskriminaci v oblasti poskytování přístupu k infrastruktuře.

Integrované struktury navíc výrazně ztěžují prosazování odděleného účetnictví mezi správou infrastruktury a poskytováním dopravních služeb. Pro regulační subjekty je obtížné dohledat finanční toky mezi různými dceřinými společnostmi a holdingovou společností v integrované struktuře. Účetní nástroje umožňují umělé zvýšení nebo snížení výsledků příslušných dceřiných společností. Postupy křížového subvencování a převodů finančních prostředků určených na infrastrukturu na konkurenční činnosti jsou vážnou překážkou vstupu nových subjektů, které nemají možnost na tyto prostředky spoléhat, na trh. Postupy křížového subvencování mohou rovněž znamenat státní podporu udělenou konkurenčním činnostem.

1.2 Obecné cíle

Hlavním cílem dopravní politiky Evropské unie je pomocí vysoké konkurenceschopnosti a harmonického, vyváženého a udržitelného rozvoje hospodářské činnosti vytvořit vnitřní trh. Bílá kniha z roku 2011 uvádí, že většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici. Tento modální posun by přispěl k 20% snížení emisí skleníkových plynů, které je stanoveno v rámci agendy Evropa 2020 – strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění³. Bílá kniha dospěla k závěru, že bez odpovídající infrastruktury a inteligentnějšího přístupu k jejímu využívání nebude v oblasti dopravy možná žádná zásadní změna.

Celkovým cílem čtvrtého železničního balíčku je zvýšit kvalitu a účinnost železničních služeb odstraněním všech zbývajících právních, institucionálních a technických překážek a podporou výkonnosti odvětví železniční dopravy a jeho konkurenceschopnosti v zájmu dalšího rozvoje jednotného evropského železničního prostoru.

1.3. Specifické cíle

Návrh zahrnuje ustanovení s těmito cíli:

a) V zájmu zintenzivnění konkurenčního tlaku na vnitrostátní trhy železniční osobní dopravy otevřít trhy vnitrostátní osobní dopravy, aby se zvýšil počet a zlepšila kvalita služeb osobní dopravy. Tyto návrhy je třeba vnímat ve spojení s navrhovanými změnami nařízení č. 1370/2007/ES (závazky veřejné služby) a v této souvislosti se zaměřit na zvýšení účinnosti veřejného financování služeb osobní dopravy.

b) Posílit správu a řízení provozovatelů infrastruktury s cílem zajistit rovný přístup k infrastruktuře. Toho by mělo být dosaženo odstraněním střetů zájmů, které ovlivňují rozhodnutí provozovatele infrastruktury týkající se přístupu na trh, a odstraněním možného křížového subvencování, které existuje v rámci integrovaných struktur. Cílem návrhu je rovněž zajistit, aby všechny funkce provozovatele infrastruktury byly řízeny soudržným způsobem. Návrh se také zaměřuje na posílení koordinace mezi provozovateli infrastruktury a provozovateli železniční dopravy s cílem lépe reagovat na potřeby trhu a na posílení přeshraniční spolupráce mezi provozovateli infrastruktury.

³ Sdělení Komise: Evropa 2020: Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění, KOM(2010) 2020.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

S cílem podpořit Komisi při posuzování dopadů byl o přípravu podpůrné studie a provedení cílené konzultace požádán externí poradce. Studie byla zahájena v prosinci 2011 a závěrečná zpráva byla předložena v prosinci 2012.

Ke shromáždění stanovisek zúčastněných stran byla místo otevřené konzultace upřednostněna kombinace metod cílené konzultace. Mezi 1. březnem a 16. dubnem 2012 byly 427 zúčastněným stranám působícím v železniční dopravě (železničním podnikům, provozovatelům infrastruktury, ministerstvům dopravy, bezpečnostním orgánům, ministerstvům, profesním organizacím, organizacím pracovníků atd.) zaslány dotazníky šité na míru. Míra odpovědí dosáhla 40 %. Názory cestujících byly shromážděny v rámci průzkumu Eurobarometru, kterého se zúčastnilo 25 000 občanů rovnoměrně zastupujících 25 členských států, které mají k dispozici železnice. K získání stanovisek místních a regionálních orgánů byla využita síť Výboru regionů a byl rovněž konzultován výbor pro dialog v odvětví železniční dopravy.

Tyto konzultace doplnilo 29. května 2012 slyšení zúčastněných stran (přibližně 85 účastníků), konference s přibližně 420 účastníky konaná 24. září 2012 a rozhovory s konkrétními zúčastněnými stranami v průběhu roku 2012. Pracovníci Komise se setkali se zástupci Společenství evropských železnic, sdružení evropských provozovatelů osobní dopravy, Evropské federace pracovníků v dopravě, Evropské federace cestujících, sdružení provozovatelů evropské železniční infrastruktury a UITP (Mezinárodní sdružení veřejné dopravy). V Itálii, ve Francii, v Německu, Nizozemsku, Polsku, Maďarsku, ve Švédsku a Spojeném království byly rovněž zorganizovány návštěvy a osobní rozhovory se zúčastněnými stranami.

Většina zúčastněných stran během cílené konzultace souhlasila s tím, že kvalita železničních služeb a konkurenceschopnost odvětví v EU jsou ovlivněny různými překážkami přístupu železničních podniků. 69 % respondentů se domnívá, že problémem jsou různé výklady právních předpisů. Za hlavní překážku přístupu železničních podniků byla považována omezení kapacity infrastruktury (uvedlo 83 % respondentů).

Výsledek konzultace ukázal, že pokud jde o vhodnost řešení, která by měla zajistit nezávislou a účinnou správu a řízení železniční infrastruktury, jsou názory velmi polarizované. Velká většina ministerstev dopravy, orgánů činných v oblasti hospodářské soutěže, regulačních subjektů, nezávislých provozovatelů infrastruktury a železničních podniků, sdružení cestujících a sdružení nákladních dopravců prosazovala úplné oddělení, které by zajistilo plnou transparentnost a rovné podmínky pro všechny subjekty. Na druhou stranu holdingové společnosti, provozovatelé infrastruktury, kteří na těchto společnostech závisejí, a zástupci zaměstnanců poukazovali na vědeckou literaturu, která upozorňuje na nevýhody oddělení, jako jsou vyšší transakční náklady a riziko neúčinnosti z důvodu oddělení. Tyto zúčastněné strany se domnívaly, že k řešení těchto problémů by mohl postačovat silnější regulační dohled. 64 % respondentů podpořilo myšlenku vytvoření zvláštního subjektu sdružujícího zástupce všech uživatelů infrastruktury s cílem zajistit, aby jejich zájmy byly zohledněny nediskriminačním způsobem.

Během konzultačního procesu Komise aktivně pobízela zúčastněné strany k účasti. Jelikož všem příslušným stranám byla dána příležitost vyjádřit svůj názor, byly minimální normy pro konzultace Komise splněny.

Na základě výše uvedené externí studie a závěrů konzultačního procesu se zúčastněnými stranami učinila Komise kvantitativní a kvalitativní posouzení dopadů navrhovaných opatření.

Toto hodnocení přezkoumalo alternativní možnosti nových opatření zaměřených na modernizaci stávajícího regulačního rámce.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

3.1. Definice provozovatele infrastruktury (čl. 3 bod 2)

Vyjasnění stanoví všechny příslušné funkce správy infrastruktury, které má vykonávat provozovatel infrastruktury, aby se zajistilo jednotné plnění všech těchto funkcí. Ruší možnost stanovenou ve stávajícím znění, která spočívá v přidělení funkcí provozovatele infrastruktury na železniční síti nebo části železniční sítě různým subjektům nebo podnikům. Rovněž vyjasňuje význam různých funkcí správy infrastruktury.

3.2. Definice mezinárodní osobní dopravy (čl. 3 bod 5)

Bod 5 stávajícího článku 3 definuje mezinárodní osobní dopravu. S otevřením trhu vnitrostátní železniční osobní dopravy se rozdíl mezi mezinárodní a vnitrostátní osobní dopravou stává pro účely této směrnice bezpředmětným. Definice se proto zrušuje.

3.3. Oddělení účetnictví v rámci integrované skupiny (čl. 6 odst. 2)

Stávající ustanovení čl. 6 odst. 2 umožňuje organizaci infrastruktury a dopravních služeb v rámci jednoho podniku při splnění požadavku na oddělené účetnictví. Jelikož návrh obsahuje zvláštní pravidla o oddělení těchto dvou činností, musí toto ustanovení být zrušeno.

3.4. Institucionální oddělení provozovatele infrastruktury (článek 7)

Toto ustanovení uvádí, že provozovatelé infrastruktury by měli být schopni plnit všechny funkce nezbytné pro udržitelný rozvoj infrastruktury. Rovněž zavádí institucionální oddělení provozovatele infrastruktury od dopravních služeb, a to tím, že zakazuje stejné právnické nebo fyzické osobě právo zároveň kontrolovat provozovatele infrastruktury a železniční podnik nebo nad nimi vykonávat vliv. Umožňuje, aby členský stát byl vlastníkem obou právních subjektů, nad nimiž by kontrolu měly vykonávat veřejné orgány, které jsou od sebe oddělené a právně odlišné.

3.5. Nezávislost provozovatelů infrastruktury v rámci vertikálně integrovaných podniků (články 7a a 7b)

Návrh povoluje vertikálně integrovaným podnikům, včetně podniků s holdingovou strukturou, podržet si vlastnictví provozovatele infrastruktury. Vyjasňuje však, že je to povoleno pouze tehdy, jsou-li splněny podmínky, které zajišťují, že provozovatel infrastruktury má účinná rozhodovací práva pro všechny své funkce. Dále stanoví, že to musí být zajištěno silnými a účinnými zárukami, které chrání nezávislost provozovatele infrastruktury. Upřesňuje, že tyto záruky by měly být zavedeny s ohledem na strukturu podniku, včetně oddělení finančních toků mezi provozovatelem infrastruktury a jinými společnostmi integrované skupiny. Rovněž stanoví pravidla týkající se řídicí struktury provozovatele infrastruktury.

3.6. Ověřování shody (článek 7c)

Toto ustanovení dává členským státům možnost omezit přístupová práva provozovatelů železniční dopravy, kteří jsou součástí vertikálně integrovaných podniků, v případě, že Komise nemůže potvrdit, že byly účinně zavedeny záruky na ochranu nezávislosti provozovatele infrastruktury.

3.7. Koordináční výbor (článek 7d)

Záměrem tohoto ustanovení je zajistit dobrou koordinaci mezi provozovatelem infrastruktury a uživateli sítě, kteří jsou dotčeni jeho rozhodnutími, včetně žadatelů, zástupců cestujících a

uživatelů nákladní dopravy, a regionálních a místních orgánů. Uvádí hlediska, ke kterým by provozovatel infrastruktury měl konzultovat uživatele. Patří sem jejich potřeby týkající se rozvoje infrastruktury, výkonnostní cíle, přidělování a zpoplatnění.

3.8. Evropská síť provozovatelů infrastruktury (článek 7e)

Návrh v zájmu rozvoje evropské železniční sítě vytváří fórum pro přeshraniční spolupráci provozovatelů infrastruktury. Zahrnuje spolupráci na zřízení koridorů hlavní sítě, koridorů pro železniční nákladní dopravu a provádění plánu zavedení evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS). S cílem zlepšit kvalitu služeb nabízených provozovateli infrastruktury se návrh také zabývá úlohou, kterou má tato síť mít při sledování jejich výkonnosti.

3.9. Podmínky přístupu k železniční infrastruktuře (článek 10)

Ustanovení čl. 10 odst. 2 se mění s cílem udělit evropským železničním podnikům přístupová práva pro účely provozování vnitrostátní osobní dopravy. Vzhledem k tomu, že se rozdíl mezi mezinárodní a vnitrostátní dopravou uplatňovaný ve stávajících právních předpisech odstraňuje, musí být čl. 10 odst. 3 a 4, jejichž účelem bylo určit mezinárodní nebo vnitrostátní povahu dopravy, zrušeny.

3.10. Omezení práva na přístup (článek 11)

Toto ustanovení dává členským státům možnost omezit přístupová práva pro účely provozování vnitrostátní nebo mezinárodní dopravy, pokud by výkon tohoto práva ohrozil hospodářskou vyváženost smlouvy o veřejných službách. Stejně jako je tomu v současné době v případě mezinárodní dopravy, ustanovení uvádí, že je odpovědností regulačních subjektů, aby v souladu se společnými postupy a kritérii rozhodly, zda je hospodářská vyváženost smlouvy o veřejných službách ohrožena vnitrostátní dopravou.

3.11. Společné informační a integrované systémy prodeje přepravních dokladů (článek 13a)

Aby cestující mohli i nadále využívat výhod síťových účinků, dává toto ustanovení členským státům možnost zřídit informační a integrované systémy prodeje přepravních dokladů společné pro všechny železniční podniky, které provozují vnitrostátní osobní dopravu, způsobem, jenž nenarušuje hospodářskou soutěž. Kromě toho stanoví, že železniční podniky přijmou koordinované pohotovostní plány s cílem poskytnout pomoc cestujícím, dojde-li k vážnému narušení provozu.

3.12 Práva na kapacitu (čl. 38 odst. 4)

Toto ustanovení se mění z důvodu poskytnutí dostatečné právní jistoty všem účastníkům trhu k rozvoji jejich činnosti. Vymezuje časový rámec, v němž by regulační subjekty měly posoudit, zda by byla ohrožena hospodářská vyváženost smlouvy o veřejných službách. To je v souladu s procesem přidělování kapacity infrastruktury.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁴,s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁵,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V posledním desetiletí nebyl růst železniční osobní dopravy dostatečně vysoký, aby ve srovnání s automobilovou a leteckou dopravou dokázal zvýšit svůj podíl na celkové dopravě. Podíl osobní dopravy po železnici v Evropské unii zůstává s 6 % víceméně stabilní. Železniční osobní doprava nedrží tempo s vývojem potřeb v oblasti nabídky a kvality.
- (2) Trhy železniční nákladní dopravy a mezinárodní železniční osobní dopravy jsou hospodářské soutěži otevřeny od roku 2007 prostřednictvím směrnice 2004/51/ES⁶, respektive od roku 2010 prostřednictvím směrnice 2007/58/ES⁷. Kromě toho některé členské státy otevřely vnitrostátní osobní dopravu hospodářské soutěži, a to buď zavedením práv otevřeného přístupu, organizováním nabídkových řízení na smlouvy o veřejných službách, či prostřednictvím obou opatření.
- (3) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru⁸ zřizuje jednotný evropský železniční prostor se společnými pravidly, která se týkají správy a řízení železničních

⁴ Úř. věst. C , , s. .⁵ Úř. věst. C , , s. .⁶ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164.⁷ Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 44.⁸ Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32.

podniků a provozovatelů infrastruktury, financování a zpoplatnění infrastruktury, podmínek přístupu k železniční infrastruktuře a službám a regulačního dohledu nad železničním trhem. Se všemi těmito zavedenými prvky je nyní možné dokončit otevírání železničního trhu Unie a reformovat správu a řízení provozovatelů infrastruktury v zájmu zajištění rovného přístupu k infrastruktuře.

- (4) Podle směrnice 2012/34/EU má Komise případně navrhnout legislativní opatření pro otevření trhu vnitrostátní železniční osobní dopravy a vytvoření vhodných podmínek pro zajištění nediskriminačního přístupu k infrastruktuře, přičemž bude vycházet z existujících požadavků na oddělení správy infrastruktury od poskytování dopravních služeb.
- (5) Lepší koordinaci mezi provozovateli infrastruktury a železničními podniky by mělo zajistit zřízení koordinačního výboru, aby bylo dosaženo účinné správy a využívání infrastruktury.
- (6) Členské státy by rovněž měly zajistit, aby všechny funkce nezbytné pro udržitelné operace, údržbu a rozvoj železniční infrastruktury byly provozovatelem infrastruktury řízeny jednotným způsobem.
- (7) Přeshraniční otázky by měly být mezi provozovateli infrastruktury různých členských států účinně řešeny zřízením evropské sítě provozovatelů infrastruktury.
- (8) V zájmu zajištění rovného přístupu k infrastruktuře by měly být odstraněny veškeré střety zájmů vyplývající z integrovaných struktur, jejichž součástí je správa infrastruktury a dopravní služby. Odstranění podnětu k diskriminaci vůči konkurentům je jediný způsob, který zaručí rovný přístup k železniční infrastruktuře. Je to jeden z požadavků úspěšného otevření trhu vnitrostátní železniční osobní dopravy. Mělo by se tím také odstranit křížové subvencování, které v rámci těchto integrovaných struktur existuje a vede rovněž k narušení trhu.
- (9) Stávající požadavky týkající se nezávislosti provozovatelů infrastruktury na železničních podnicích, které jsou stanoveny ve směrnici 2012/34/EU, se vztahují pouze na hlavní funkce provozovatele infrastruktury, kterými jsou rozhodování o přidělení trasy vlaku a rozhodování o zpoplatnění infrastruktury. Je však nezbytné, aby všechny funkce byly vykonávány nezávisle, neboť i ostatní funkce mohou být použity k diskriminaci vůči konkurentům. To se zejména týká rozhodnutí o investicích nebo o údržbě, která mohou být přijímána s cílem upřednostnit části sítě, které jsou využívány především provozovateli dopravy v rámci integrovaného podniku. Rozhodnutí o plánování údržby mohou ovlivnit dostupnost tras vlaku pro konkurenci.
- (10) Stávající požadavky směrnice 2012/34/EU se týkají pouze nezávislosti v oblasti právní, organizační a rozhodovací. Tím není zcela vyloučena možnost zachování integrovaného podniku, jsou-li zajištěny tyto tři kategorie nezávislosti. Pokud jde o nezávislost v oblasti rozhodování, musí být zajištěno, aby vhodné záruky vylučovaly kontrolu integrovaného podniku nad rozhodováním provozovatele infrastruktury. Ani úplné uplatnění těchto záruk však zcela neodstraňuje všechny možnosti diskriminačního chování vůči konkurentům, které existují v případě vertikálně integrovaného podniku. Zejména v integrovaných strukturách stále existuje možnost křížového subvencování, nebo je alespoň pro regulační subjekty velmi obtížné kontrolovat a prosazovat záruky, které jsou za účelem zamezení křížovému subvencování zavedeny. Nejúčinnějším opatřením k řešení těchto problémů je institucionální oddělení správy infrastruktury a poskytování dopravních služeb.

- (11) Členské státy by proto měly mít povinnost zajistit, aby tatáž právnická nebo fyzická osoba nebo osoby nebyly oprávněny vykonávat kontrolu nad provozovatelem infrastruktury a zároveň vykonávat kontrolu nad železničním podnikem nebo ve vztahu k němu vykonávat jakékoli právo. Kontrola nad železničním podnikem by na druhou stranu měla vyloučit možnost vykonávat kontrolu nad provozovatelem infrastruktury či ve vztahu k němu vykonávat jakékoli právo.
- (12) Pokud jsou členské státy stále vlastníky provozovatele infrastruktury, který je součástí vertikálně integrovaného podniku, měly by alespoň zavést přísné záruky, které zajistí účinnou nezávislost celého provozovatele infrastruktury ve vztahu k integrovanému podniku. Tyto záruky by se neměly týkat pouze struktury společnosti provozovatele infrastruktury ve vztahu k integrovanému podniku, ale také řídicí struktury provozovatele infrastruktury, a v rámci integrované struktury by měly co nejvíce zamezit finančním převodům mezi provozovatelem infrastruktury a jinými právními subjekty integrovaného podniku. Tyto záruky nejenže odpovídají tomu, co je nezbytné ke splnění stávajících požadavků na nezávislost v oblasti rozhodování v rámci hlavních funkcí podle směrnice 2012/34/EU, pokud jde o nezávislost řízení provozovatele infrastruktury, ale uvedené požadavky přesahují tím, že doplňují ustanovení o vyloučení těch příjmů provozovatele infrastruktury, které mohou být použity k financování jiných subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku. To by mělo platit nezávisle na použití fiskálních právních předpisů členských států a aniž by byly dotčeny předpisy EU týkající se státní podpory.
- (13) I přes zavedení záruk zaručujících nezávislost by vertikálně integrované podniky mohly zneužít svou strukturu k poskytnutí nepatřičných konkurenčních výhod provozovatelům železniční dopravy, kteří k těmto podnikům náleží. Z tohoto důvodu, aniž by byl dotčen článek 258 Smlouvy o fungování Evropské unie, by Komise na žádost členského státu nebo ze své vlastní iniciativy měla ověřit, že tyto záruky jsou účinně zavedeny a že jsou odstraněna veškerá zbývající narušení hospodářské soutěže. Nemůže-li Komise potvrdit, že toho bylo dosaženo, měly by všechny členské státy mít možnost dotčeným integrovaným podnikům omezit nebo odejmout přístupová práva.
- (14) Udělení práva přístupu k železniční infrastruktuře ve všech členských státech železničním podnikům Unie pro účely provozování vnitrostátní osobní dopravy může mít dopad na organizaci a financování železniční osobní dopravy poskytované v rámci smlouvy o veřejných službách. Členské státy by měly mít možnost toto právo přístupu omezit v případě, že by ohrožovalo hospodářskou vyváženost uvedených smluv o veřejných službách a že příslušný regulační subjekt udělil povolení.
- (15) Na žádost zúčastněných stran a na základě objektivní ekonomické analýzy by regulační subjekty měly posoudit možný hospodářský dopad vnitrostátní osobní dopravy poskytované za podmínek otevřeného přístupu v rámci stávajících smluv o veřejných službách.
- (16) Aby mohli všichni účastníci na trhu rozvíjet své činnosti, je nutno jim poskytnout dostatečnou právní jistotu, což by mělo být zohledněno během posouzení. Tento postup by měl být co nejjednodušší, nejúčinnější a nejtransparentnější a měl by být v souladu s procesem přidělování kapacity infrastruktury.
- (17) Posouzení skutečnosti, zda by hospodářská vyváženost smlouvy o veřejných službách byla ohrožena, by mělo zohlednit předem určená kritéria. Tato kritéria a podrobnosti prováděného postupu se mohou časem vyvíjet, zejména s ohledem na zkušenosti regulačních orgánů, příslušných orgánů a železničních podniků, a mohou zohledňovat zvláštní rysy vnitrostátní osobní dopravy.

- (18) Při posuzování skutečnosti, zda by hospodářská vyváženost smlouvy o veřejných službách byla ohrožena, by regulační subjekty měly zvážit hospodářský dopad zamýšlené služby na stávající smlouvy o veřejných službách a zohlednit její dopad na rentabilitu všech služeb zahrnutých do těchto smluv o veřejných službách a důsledků pro čisté náklady, jež nese příslušný orgán veřejné správy, který smlouvy uzavřel. Při posuzování by měly být zkoumány faktory, jako je poptávka cestujících, stanovení cen jízdného, systémy prodeje přepravních dokladů, umístění a počet zastávek a načasování a četnost nově navrhované služby.
- (19) V zájmu zvýšení přitažlivosti železniční dopravy pro cestující by členské státy měly být schopny uložit železničním podnikům, které provozují vnitrostátní osobní dopravu, aby se účastnily společného informačního a integrovaného systému prodeje přepravních dokladů pro poskytování přepravních dokladů, přímých přepravních dokladů a rezervací. V případě zavedení tohoto systému by se mělo zajistit, aby nenarušoval trh ani nediskriminoval mezi železničními podniky.
- (20) Členské státy se v souladu se Společným politickým prohlášením ze dne 28. září 2011 členských států a Komise o informativních dokumentech⁹ zavázaly, že v odůvodněných případech doplní oznámení o opatřeních přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu o jeden či více dokumentů s informacemi o vztahu mezi jednotlivými složkami směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních nástrojů přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu. Ve vztahu k této směrnici považuje normotvůrce předložení těchto dokumentů za odůvodněné,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 2012/34/EU se mění takto:

1. Článek 3 se mění takto:

a) Bod 2 se nahrazuje tímto:

„2) „provozovatelem infrastruktury“ každý subjekt nebo podnik, který zajišťuje rozvoj, provoz a údržbu železniční infrastruktury na síti; rozvoj zahrnuje plánování sítě, finanční a investiční plánování, jakož i výstavbu a modernizaci infrastruktury; provoz infrastruktury zahrnuje všechny prvky postupu přidělování trasy vlaku, včetně definice a posouzení dostupnosti a přidělení jednotlivých tras, řízení provozu a zpoplatnění infrastruktury, včetně stanovení a výběru poplatků; údržba zahrnuje obnovu infrastruktury a jiné činnosti správy aktiv“;

b) bod 5 se zrušuje;

c) doplňuje se nový bod 31, který zní:

„31) „vertikálně integrovaným podnikem“ podnik, kde:

– jeden nebo několik železničních podniků je ve vlastnictví nebo částečném vlastnictví téhož podniku jako provozovatel infrastruktury (holdingová společnost), nebo

⁹ Úř. věst. C 369, 17.12.2011, s. 14.

- provozovatel infrastruktury je ve vlastnictví nebo částečném vlastnictví jednoho nebo několika železničních podniků, nebo
- jeden nebo několik železničních podniků je ve vlastnictví nebo částečném vlastnictví provozovatele infrastruktury“.

2. V článku 6 se zrušuje odstavec 2.

3. Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

Institucionální oddělení provozovatele infrastruktury

1. Členské státy zajistí, aby provozovatel infrastruktury vykonával všechny funkce uvedené v čl. 3 odst. 2 a aby byl nezávislý na jakémkoli železničním podniku.

S cílem zaručit nezávislost provozovatele infrastruktury členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury byli organizováni v subjektu, který je právně odlišný od jakéhokoli železničního podniku.

2. Členské státy rovněž zajistí, aby těžce právnícké nebo fyzické osobě či osobám nebylo povoleno:

- a) zároveň přímo nebo nepřímo vykonávat kontrolu ve smyslu nařízení Rady (ES) č. 139/2004¹⁰ nad železničním podnikem a provozovatelem infrastruktury, držet v něm jakýkoli finanční podíl nebo ve vztahu k nim vykonávat jakékoli právo;
- b) jmenovat členy dozorčí rady, správní rady nebo subjektů právně zastupujících provozovatele infrastruktury a zároveň přímo nebo nepřímo vykonávat kontrolu nad železničním podnikem, držet v něm jakýkoli finanční podíl nebo ve vztahu k němu vykonávat jakékoli právo;
- c) být členem dozorčí rady, správní rady nebo subjektů právně zastupujících podnik zároveň v železničním podniku i v rámci provozovatele infrastruktury;
- d) spravovat železniční infrastrukturu nebo být součástí vedení provozovatele infrastruktury a zároveň přímo nebo nepřímo vykonávat kontrolu nad železničním podnikem, držet v něm jakýkoli finanční podíl nebo ve vztahu k němu vykonávat jakékoli právo, nebo řídit železniční podnik nebo být součástí jeho vedení a zároveň přímo nebo nepřímo vykonávat kontrolu nad provozovatelem infrastruktury, držet v něm jakýkoli podíl nebo ve vztahu k němu vykonávat jakékoli právo.

3. Je-li osobou uvedenou v odstavci 2 členský stát nebo jiný veřejný subjekt, nepovažují se dva veřejné orgány, které jsou od sebe oddělené a právně odlišné a které vykonávají kontrolu nad provozovatelem infrastruktury nebo jiná práva ve vztahu k němu podle odstavce 2 na jedné straně a nad železničním podnikem nebo ve vztahu k němu na straně druhé, pro účely provádění tohoto článku za stejnou osobu nebo osoby.

¹⁰ Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1.

4. Nedojde-li ke střetu zájmů a je-li zaručena důvěrnost obchodně citlivých informací, může provozovatel infrastruktury uzavřít subdodavatelskou smlouvu na konkrétní práce v oblasti rozvoje, obnovy a údržby, nad nimiž si podrží rozhodovací pravomoc, se železničním podnikem nebo jakýmkoli jiným subjektem jednajícím pod dohledem provozovatele infrastruktury.
5. Pokud v den vstupu této směrnice v platnost náleží provozovatel infrastruktury k vertikálně integrovanému podniku, mohou členské státy rozhodnout neuplatnit odstavce 2 až 4 tohoto článku. V takovém případě dotčený členský stát zajistí, aby provozovatel infrastruktury vykonával všechny funkce uvedené v čl. 3 odst. 2 a byl v oblasti organizace a rozhodování účinným způsobem nezávislý na jakémkoli železničním podniku v souladu s požadavky stanovenými v člancích 7a až 7c.“

4. Vkládají se nové články 7a až 7e, které znějí:

„Článek 7a

Účinná nezávislost provozovatele infrastruktury v rámci vertikálně integrovaného podniku

1. Členské státy zajistí, aby provozovatel infrastruktury byl organizován v subjektu, který je právně odlišný od jakéhokoli železničního podniku nebo holdingové společnosti, která tyto podniky kontroluje, a od všech jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku.
2. Právní subjekty v rámci vertikálně integrovaného podniku, které jsou činné na trzích služeb železniční dopravy, nemají žádný přímý či nepřímý podíl na akciích provozovatele infrastruktury. Rovněž provozovatel infrastruktury nemá žádný přímý či nepřímý podíl na akciích žádných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku činných na trzích služeb železniční dopravy.
3. Příjmy provozovatele infrastruktury nesmí být použity k financování jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku, ale pouze k financování podnikatelské činnosti provozovatele infrastruktury a k výplatě dividend konečnému vlastníku vertikálně integrované společnosti. Provozovatel infrastruktury nesmí poskytovat půjčky žádným jiným právním subjektům v rámci vertikálně integrovaného podniku a žádný jiný právní subjekt v rámci vertikálně integrovaného podniku nesmí poskytovat půjčky provozovateli infrastruktury. Veškeré služby nabízené provozovateli infrastruktury jinými právními subjekty mají smluvní základ a platí se za ně tržní ceny. Dluh provozovatele infrastruktury je jasně oddělen od dluhu jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku a tyto dluhy se obsluhují odděleně. Účetnictví provozovatele infrastruktury a jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku se vede způsobem, který zajišťuje splnění těchto ustanovení a umožňuje provozovateli infrastruktury a jiným právním subjektům v rámci vertikálně integrovaného podniku oddělené finanční toky.
4. Aniž je dotčen čl. 8 odst. 4, získává provozovatel infrastruktury finanční prostředky na kapitálových trzích samostatně a nikoli prostřednictvím jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku. Jiné právní subjekty v rámci vertikálně integrovaného podniku nezískávají finanční prostředky prostřednictvím provozovatele infrastruktury.

5. Provozovatel infrastruktury vede podrobné záznamy o všech obchodních a finančních vztazích s jinými právními subjekty v rámci vertikálně integrovaného podniku a v souladu s čl. 56 odst. 12 je na žádost poskytné regulačnímu subjektu.

Článek 7b

Účinná nezávislost zaměstnanců a řídicích pracovníků provozovatele infrastruktury v rámci vertikálně integrovaného podniku

1. Aniž jsou dotčena rozhodnutí regulačního subjektu podle článku 56, má provozovatel infrastruktury s ohledem na všechny funkce uvedené v čl. 3 odst. 2 účinné rozhodovací pravomoci, nezávislé na jiných právních subjektech v rámci vertikálně integrovaného podniku. Celková řídicí struktura a podnikové stanovy provozovatele infrastruktury zajistí, aby žádný z jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku přímo nebo nepřímo neurčoval jednání provozovatele infrastruktury v souvislosti s těmito funkcemi.
2. Členové správní rady a vedoucí pracovníci provozovatele infrastruktury nejsou členy správních nebo dozorčích rad ani vedoucími pracovníky jakýchkoli jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku.

Členové dozorčích nebo správních rad a vedoucí pracovníci jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku nejsou členy správní rady ani vedoucími pracovníky provozovatele infrastruktury.

3. Provozovatel infrastruktury má dozorčí radu složenou ze zástupců konečných vlastníků vertikálně integrovaného podniku.

Dozorčí rada může s koordinačním výborem uvedeným v článku 7d konzultovat záležitosti, které jsou v jeho pravomoci.

Dozorčí rada přijímá rozhodnutí týkající se jmenování a obnovy mandátu, pracovních podmínek včetně odměny a ukončení funkčního období členů správní rady provozovatele infrastruktury. Totožnost a podmínky upravující dobu trvání a ukončení funkčního období osob navržených dozorčí radou na jmenování jako členů správní rady provozovatele infrastruktury či na obnovu mandátu a důvody jakéhokoli navrhovaného rozhodnutí o ukončení funkčního období se oznámí regulačnímu subjektu uvedenému v článku 55. Tyto podmínky a rozhodnutí uvedené v tomto odstavci se stávají závaznými, pouze pokud je výslovně schválí regulační orgán. Vyvstanou-li pochybnosti týkající se profesionální nezávislosti osoby navržené na členství ve správní radě nebo v případě předčasného ukončení funkčního období člena správní rady provozovatele infrastruktury, může regulační subjekt k těmto rozhodnutím vyslovit námitky.

Členům správní rady, kteří chtějí podat stížnost na předčasné ukončení svého funkčního období, se udělují účinná práva na odvolání k regulačnímu subjektu.

4. Členové dozorčí rady nebo správní rady a vedoucí pracovníci provozovatele infrastruktury nejsou po dobu tří let po odchodu od provozovatele infrastruktury oprávněni zastávat žádnou vedoucí pozici v žádném jiném právním subjektu v rámci vertikálně integrovaného podniku. Členové dozorčích nebo správních rad a vedoucí pracovníci jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku nejsou po dobu tří let po odchodu z

těchto jiných právních subjektů oprávnění zastávat žádnou vedoucí pozici v rámci provozovatele infrastruktury.

5. Provozovatel infrastruktury má vlastní zaměstnance a je umístěn v prostorách, které jsou odděleny od jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku. Přístup k informačním systémům je chráněn, aby byla zajištěna nezávislost provozovatele infrastruktury. Interní pravidla nebo zaměstnanecké smlouvy jasně omezují kontakty s jinými právními subjekty v rámci vertikálně integrovaného podniku na oficiální sdělení související s výkonem funkcí provozovatele infrastruktury, které jsou rovněž vykonávány ve vztahu k jiným železničním podnikům mimo vertikálně integrovaný podnik. Převody zaměstnanců s výjimkou převodů uvedených v písmeně c) mezi provozovatelem infrastruktury a jinými právními subjekty v rámci vertikálně integrovaného podniku jsou možné pouze tehdy, je-li možné zajistit, že mezi nimi nedojde k předání důvěrných informací.
6. Provozovatel infrastruktury má nezbytnou organizační kapacitu k výkonu všech funkcí nezávisle na jiných právních subjektech v rámci vertikálně integrovaného podniku a nesmí na tyto právní subjekty přenést výkon těchto funkcí nebo jakékoli jiné činnosti s nimi související.
7. Členové dozorčích nebo správních rad a vedoucí pracovníci provozovatele infrastruktury nesmí v jiných právních subjektech v rámci vertikálně integrovaného podniku přímo nebo nepřímo držet žádný podíl ani od nich nesmí obdržet žádnou finanční výhodu. Složky jejich odměny založené na výsledcích nezávisle na hospodářských výsledcích žádných jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku nebo právních subjektů, nad nimiž má kontrolu, ale výlučně na hospodářských výsledcích provozovatele infrastruktury.

Článek 7c

Postup ověřování shody

1. Na žádost členského státu nebo ze své vlastní iniciativy Komise rozhodne, zda provozovatelé infrastruktury, kteří jsou součástí vertikálně integrovaného podniku, splňují požadavky článku 7a a 7b a zda jsou tyto požadavky řádně prováděny, aby se zajistily rovné podmínky pro všechny železniční podniky a nedocházelo k narušování hospodářské soutěže na příslušném trhu.
2. Komise je oprávněna vyžádat si v přiměřené lhůtě od členského státu, v němž je vertikálně integrovaný podnik usazen, veškeré nezbytné informace. Komise konzultuje s dotčeným regulačním subjektem nebo subjekty a případně se sítě regulačních subjektů podle článku 57.
3. Členské státy mohou železničním podnikům, které jsou součástí vertikálně integrovaného podniku, k němuž náleží dotčený provozovatel infrastruktury, omezit práva přístupu stanovená v článku 10, jestliže Komise členským státům oznámí, že v souladu s odstavcem 1 nebyla učiněna žádná žádost, nebo do doby posouzení žádosti Komisí, nebo pokud v souladu s postupem podle čl. 62 odst. 2 rozhodne, že:
 - a) na žádosti Komise o informace v souladu s odstavcem 2 nebylo odpovídajícím způsobem odpovězeno, nebo

- b) dotčený provozovatel infrastruktury nesplňuje požadavky stanovené v člancích 7a a 7b, nebo
- c) požadavky stanovené v člancích 7a a 7b nejsou dostatečně prováděny, aby se pro všechny železniční podniky zajistily rovné podmínky a odstranilo narušení hospodářské soutěže v členském státě, v nichž je dotčený provozovatel infrastruktury usazen.

Komise rozhodne v přiměřené lhůtě.

- 4. Dotčený členský stát může v souladu s postupem podle čl. 62 odst. 2 Komisi požádat o zrušení rozhodnutí podle odstavce 3, jestliže uvedený členský stát ke spokojenosti Komise prokáže, že důvody pro rozhodnutí již neexistují. Komise rozhodne v přiměřené lhůtě.
- 5. Aniž jsou dotčeny odstavce 1 až 4, sleduje regulační subjekt uvedený v článku 55 soustavné plnění požadavků stanovených v člancích 7a a 7b. Domnívá-li se kterýkoli žadatel, že tyto požadavky nejsou plněny, má právo odvolat se k regulačnímu subjektu. Na základě tohoto odvolání rozhodne regulační subjekt ve lhůtách uvedených v čl. 56 odst. 9 o všech opatřeních nezbytných k nápravě situace.

Článek 7d

Koordinační výbor

- 1. Členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury ustavili a organizovali pro každou síť koordinační výbor. Členství v tomto výboru je otevřené alespoň provozovatelům infrastruktury, známým žadatelům ve smyslu čl. 8 odst. 3 a na žádost i potenciálním žadatelům, jejich zastupujícím organizacím, zástupcům uživatelů železniční nákladní a osobní dopravy a případně regionálním a místním orgánům. Zástupci členského státu a dotčený regulační subjekt jsou zváni na schůzky koordinačního výboru jako pozorovatelé.
- 2. Koordinační výbor předkládá návrhy, které se vztahují či které provozovateli infrastruktury a případně členskému státu poskytují doporučení k těmto otázkám:
 - a) potřebám žadatelů souvisejícím s údržbou a rozvojem kapacity infrastruktury;
 - b) obsahu výkonnostních cílů zaměřených na uživatele a obsažených ve smluvních ujednáních uvedených v článku 30, jakož i pobídek uvedených v čl. 30 odst. 1 a jejich uplatňování;
 - c) obsahu a provádění zprávy o síti podle článku 27;
 - d) rámci zpoplatnění a pravidlům stanoveným státem a systému zpoplatnění stanovenému provozovatelem infrastruktury v souladu s článkem 29 a úrovni a struktuře poplatků za infrastrukturu;
 - e) procesu přidělování kapacity infrastruktury, včetně pravidel přednosti pro přidělování kapacity mezi různými kategoriemi uživatelů infrastruktury;
 - f) otázkám intermodality;
 - g) jakékoli jiné otázce související s podmínkami přístupu a využívání infrastruktury a s kvalitou služeb provozovatele infrastruktury.

Aby mohl tyto úkoly vykonávat, je koordinační výbor oprávněn požadovat od provozovatele infrastruktury příslušné informace týkající se písmen a) až g).

3. Koordinační výbor vypracuje jednací řád, který zahrnuje zejména pravidla o účasti na zasedáních a četnosti těchto zasedání, která se uskutečňují alespoň jednou za čtvrt roku. Provozovateli infrastruktury, členskému státu, dotčenému regulačnímu subjektu a Komisi se každoročně předkládá zpráva o jednáních koordinačního výboru s uvedením příslušných stanovisek, která členové výboru zaujali.

Článek 7e

Evropská síť provozovatelů infrastruktury

1. Členské státy zajistí, aby se provozovatelé infrastruktury účastnili sítě pro rozvoj železniční infrastruktury Unie a spolupracovali v jejím rámci, zejména s cílem včas a účinně provést transevropskou dopravní síť, včetně koridorů hlavní sítě, koridorů pro železniční nákladní dopravu podle nařízení (EU) č. 913/2010¹¹ a prováděcího plánu evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) stanoveného v rozhodnutí 2012/88/EU¹².

Komise je členem této sítě. Koordinuje a podporuje práci sítě a v případě potřeby pro ni vydává doporučení. Zajistí rovněž aktivní spolupráci příslušných provozovatelů infrastruktury.

2. Síť se podílí na sledování trhu podle článku 15 a hodnotí účinnost provozovatelů infrastruktury na základě společných ukazatelů a kritérií kvality, jako je spolehlivost, kapacita, dostupnost, přesnost a bezpečnost jejich sítí, kvalita a využívání aktiv, údržba, obnova, modernizace, investice a efektivita finančních prostředků.
3. Komise může přijmout opatření, která stanoví společné zásady a postupy sítě, zejména s cílem zajistit jednotnost hodnocení, jakož i postupy spolupráce v rámci sítě. Tato opatření se přijímají prostřednictvím prováděcího aktu v souladu s postupem podle čl. 62 odst. 3.“

5. Článek 10 se mění takto:

- a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Železničním podnikům se za spravedlivých, nediskriminačních a transparentních podmínek udělí právo na přístup k železniční infrastruktuře ve všech členských státech pro účely provozování všech druhů železniční osobní dopravy. Železniční podniky mají oprávnění k nástupu cestujících na kterékoli stanici a výstupu cestujících na jiné takové stanici. Uvedené právo zahrnuje přístup k infrastruktuře napojující zařízení služeb uvedená v příloze II bodu 2.“;

- b) odstavce 3 a 4 se zrušují.

6. Článek 11 se mění takto:

¹¹ Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22.

¹² Úř. věst. L 51, 23.2.2012, s. 51.

- a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Vztahuje-li se jedna či více smluv o veřejných službách na stejnou nebo alternativní trasu, mohou členské státy omezit právo na přístup stanovené v čl. 10 odst. 2 v případě osobní dopravy na tratích mezi výchozí a cílovou stanicí, pokud by výkon tohoto práva ohrozil hospodářskou vyváženost dotčené smlouvy nebo smluv o veřejných službách.“;

- b) V odstavci 2 se první pododstavec nahrazuje tímto:

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

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

- c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

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

- a) příslušný orgán nebo příslušné orgány;
- b) provozovatel infrastruktury;
- c) železniční podnik, který plní smlouvu o veřejných službách;
- d) železniční podnik žádající o přístup.

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

- d) odstavec 5 se zrušuje.

7. Vkládá se nový článek 13a, který zní:

„Článek 13a

Společné informace a integrované systémy prodeje přepravních dokladů

1. Aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1371/2007¹³ a směrnice 2010/40/EU¹⁴, mohou členské státy uložit železničním podnikům, které provozují vnitrostátní osobní dopravu, aby se účastnily společného informačního a integrovaného systému prodeje přepravních dokladů pro poskytování přepravních dokladů, přímých přepravních dokladů a rezervací, nebo aby se rozhodly ke zřízení tohoto systému udělit pravomoc příslušným orgánům. V případě zavedení tohoto systému členské státy zajistí, aby nenarušoval trh nebo nediskriminoval mezi železničními podniky a aby byl spravován veřejným nebo soukromým právním subjektem nebo sdružením všech železničních podniků, které provozují osobní dopravu.
 2. Členské státy uloží železničním podnikům, které provozují osobní dopravu, aby zavedly a koordinovaly pohotovostní plány s cílem poskytnout pomoc cestujícím ve smyslu článku 18 nařízení (ES) č. 1371/2007 v případě vážného narušení dopravy.“
8. V článku 38 se odstavec 4 nahrazuje tímto:
- „4. Pokud má žadatel v úmyslu požadovat kapacitu infrastruktury s cílem provozovat osobní dopravu, informuje provozovatele infrastruktury a dotčené regulační subjekty nejméně 18 měsíců před vstupem jízdního řádu sítě, k němuž se žádost o kapacitu vztahuje, v platnost. Aby mohly dotčené regulační subjekty posoudit potenciální hospodářský dopad na stávající smlouvy o veřejných službách, zajistí regulační subjekty, aby veškeré příslušné orgány, které uzavřely smlouvu o osobní dopravě na trase vymezené ve smlouvě o veřejných službách, veškeré jiné dotčené příslušné orgány, které mají oprávnění omezit přístup podle článku 11, a veškeré železniční podniky plnící smlouvu o veřejných službách na trase uvedené osobní dopravy byly informovány bez zbytečného odkladu a nejpozději do pěti dnů.“
9. V článku 63 se odstavec 1 nahrazuje tímto:
- „1. Komise do 31. prosince 2024 zhodnotí dopad této směrnice na odvětví železniční dopravy a předloží Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o jejím provádění.
- Do téhož data Komise posoudí, zda ve vztahu k provozovatelům infrastruktury, kteří jsou součástí vertikálně integrovaného podniku, přetrvávají diskriminační praktiky nebo jiné druhy narušení hospodářské soutěže. Komise případně navrhne nová legislativní opatření.“

Článek 2

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do [18 měsíců po vstupu v platnost]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.
- Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

¹³ Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14.

¹⁴ Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1.

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

Článek 3

3. Tato směrnice vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
4. Ustanovení čl. 1 bodů 5 až 8 se použijí ode dne 1. ledna 2018 [včas na to, aby mohl jízdní řád sítě začít platit 14. prosince 2019].

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*