



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 24.10.2016
COM(2016) 691 final

2013/0015 (COD)

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie

týkající se

**postoje Rady k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění
směrnice 2012/34/EU 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)

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie

týkající se

postoje Rady k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2012/34/EU 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)

1. SOUVISLOSTI

Dne 30. ledna 2013 Komise přijala komplexní balíček šesti legislativních návrhů, který má zvýšit kvalitu a rozšířit nabídku železničních služeb v Evropě.

Zvýšení kvality služeb a efektivity je nutné pro to, aby se železnice stala pro cestující atraktivnější variantou a aby se podpořil přechod z jiných druhů dopravy na dopravu po železnici. U omezených finančních prostředků z veřejných zdrojů lze zajistit lepší poměr mezi kvalitou a cenou a dosáhnout udržitelnosti.

Tento balíček má rovněž za cíl podporovat inovace v oblasti železniční dopravy v EU s cílem splnit očekávání uživatelů, a to třemi různými a vzájemně propojenými způsoby:

- 1) otevřením trhů vnitrostátní osobní dopravy hospodářské soutěži a zavedením povinného nabídkového řízení na smlouvy o veřejných službách;
- 2) posílením nezávislosti provozovatelů infrastruktury tak, aby měli pod kontrolou všechny hlavní funkce železniční sítě, a zajištěním rovného přístupu na železnici pro všechny;
- 3) posílením úlohy agentury EU pro železniční dopravu tak, že bude jednotným kontaktním místem vydávajícím dopravcům celounijní povolení k uvádění vozidel na trh a celounijní osvědčení o bezpečnosti.

Datum předání návrhu Evropskému parlamentu a Radě (dokument COM(2013) 30 final – 2013/0015 COD):

31. ledna 2013

Datum vydání stanoviska Evropského hospodářského a sociálního výboru:

11. července 2013

Datum vydání stanoviska Výboru regionů:

8. října 2013

Datum přijetí postoje Evropského parlamentu v prvním čtení:

26. února 2014

2. CÍL NÁVRHU KOMISE

Obecným cílem návrhu Komise na směrnici Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2012/34/EU (dále jen „směrnice o správě a řízení“), je další rozvoj jednotného evropského železničního prostoru tím, že se trhy vnitrostátní přepravy cestujících po železnici otevrou hospodářské soutěži a vytvoří se rovné podmínky pro všechny železniční podniky. Větší hospodářská soutěž má zvýšit kvalitu služeb železniční dopravy a jejich provozní účinnost, čímž dojde ke zvýšení konkurenceschopnosti a atraktivity železniční dopravy ve srovnání s jinými druhy dopravy. 

Pro dosažení tohoto cíle Komise navrhla nová pravidla pro posílení nezávislosti provozovatelů infrastruktury, znemožnění křížových dotací ze správy infrastruktury na železniční provoz a zlepšení koordinace mezi různými aktéry na železničním trhu.

Tento návrh Komise úzce souvisí s návrhem, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici. Cílem navrhovaného nařízení je zavedení zásady povinného konkurenčního nabídkového řízení na smlouvy o veřejných službách a zlepšení podmínek pro účinné nabídky, například díky lepšímu přístupu ke kolejovým vozidlům.

3. PŘIPOMÍNKY TÝKAJÍCÍ SE POSTOJE RADY

Postoj přijatý Radou v prvním čtení dne 17. října 2016 podporuje hlavní cíle návrhu Komise. Zejména stanoví otevření trhů vnitrostátní přepravy cestujících po železnici hospodářské soutěži a zlepšení pravidel správy a řízení infrastruktury.

Přestože postoj Rady v řadě bodů nezachází tak daleko, jak by si Komise bývala představovala, je významným krokem vpřed ve srovnání se směrnicí 2012/34/ES, a to z několika důvodů:

- Komise navrhla přísnější požadavky na oddělení mezi provozovateli infrastruktury a dalšími subjekty vertikálně integrovaných podniků. Postoj Rady stanoví větší pružnost struktur, a zejména možnost zachovat (nebo vrátit) vertikálně integrovaný model. Zatímco Komise má za to, že vertikální oddělení zůstává nejjednodušším způsobem, jak zajistit nediskriminační zacházení s novými účastníky na trhu, oceňuje, že postoj Rady zavádí řadu nových ochranných opatření. Ta mají zajistit nestrannost provozovatelů infrastruktury a patří mezi ně zejména omezení dvojího mandátu a předcházení střetům zájmů.
- Komise navrhla pravidla, jejichž cílem je chránit všechny funkce správy infrastruktury před nepatřičným vlivem. Postoj Rady omezuje použití nejpřísnějších pravidel na hlavní funkce. Například přidělování kapacity a stanovování a vybírání poplatků za přístup k trati, které jsou kritické pro nediskriminační přístup k infrastruktuře pro nové účastníky na trhu. Komise lituje, že nebyla využita příležitost zavést rozsáhlejší a přísnější ochranná opatření vztahující se na všechny funkce správy infrastruktury, zejména pokud jde o vertikálně integrované podniky. Současně však také konstatuje, že nová obecná pravidla byla zavedena s cílem zajistit průhlednost a nestrannost rovněž v řízení dopravy a plánování údržby. Původní koncepci „plnohodnotného provozovatele infrastruktury“ plnícího všechny stěžejní funkce železniční sítě Rada nepřevzala. Místo toho Rada zvolila pružnější přístup, při němž členské státy mohou dle vlastního uvážení využívat potenciální

výhody vyplývající z outsourcingu a partnerství veřejného a soukromého sektoru pro správu infrastruktury. Vzhledem k současným rozpočtovým omezením a bez ohledu na vlastní strukturální model členské státy považovaly za důležité, aby byly schopny využívat příspěvků ze soukromého kapitálu a poskytnout právní rámec, který umožňuje inovativní formy správy infrastruktury. Komise může tento pružnější přístup přijmout ve světle ustanovení, která mají zajistit, aby nedocházelo ke střetům zájmů a aby provozovatelé infrastruktury nesli plnou odpovědnost a měli k dispozici pravomoci dohledu nad externě zajišťovanými funkcemi. Změny provedené Radou pozměnily některé základní prvky rámce navrhovaného Komisí. Komise má však za to, že cíle nestranné a účinné správy infrastruktury se podaří dosáhnout i s postojem Rady, zejména ve světle souboru nových ustanovení, která představují významný pokrok oproti stávající situaci.

- Postoj Rady potvrzuje přísná pravidla finanční průhlednosti. Ustanovení o odděleném účetnictví v kombinaci s novými pravidly týkajícími se vnitroskupinových půjček a služeb, využívání dividend od provozovatelů infrastruktury a úplného regulačního dohledu nad finančními toky v rámci vertikálně integrovaných podniků zajistí, aby poplatky za infrastrukturu ani veřejné prostředky nemohly být odkloněny od jejich místa určení za účelem křížového subvencování činností prováděných v hospodářské soutěži s jinými podniky. To pomůže vytvořit rovné podmínky.
- Je zásadní, že postoj Rady rovněž vyžaduje povinnou spolupráci mezi provozovateli infrastruktury na evropské úrovni, jakož i s jejich uživateli. Tato spolupráce by podle očekávání měla zlepšit výkonnost provozovatelů infrastruktury a jejich orientaci na zákazníka.
- Další posílení pravomocí regulačních orgánů je dalším klíčovým prvkem balíčku. Nová pravidla umožní efektivní prosazování ze strany vnitrostátních regulačních orgánů a Komise.

4. ZÁVĚR

Ačkoliv postoj Rady nevyhovuje rozsáhlé změně legislativního rámce navržené Komisí v roce 2013, pozměněný návrh má i nadále prvořadý význam pro další rozvoj jednotného evropského železničního prostoru bez dalšího odkladu tím, že zajistí, že budou odstraněny zbývající národní monopoly v oblasti vnitrostátní přepravy cestujících po železnici. Navrhovaná pravidla zpřehlední a zlepší legislativní rámec. Vytvoří příznivější podmínky pro to, aby se rozvíjela hospodářská soutěž a aby se zamezilo diskriminačním praktikám nebo aby byly napraveny.

Komise v duchu kompromisu přijímá postoj Rady, čímž Evropskému parlamentu umožňuje přijmout konečné znění ve druhém čtení. Komise má za to, že přijetí jak tržního, tak i technického pilíře by přineslo největší výhody z hlediska kvality služeb, efektivity a konkurenceschopnosti odvětví železniční dopravy.