

Brusel 1. října 2015
(OR. en)

12243/15

Interinstitucionální spisy:
2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)

TRANS 296
CODEC 1215

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Rada
Č. předchozího dokumentu:	11998/15 TRANS 287 CODEC 1185
Č. dok. Komise:	5960/13 TRANS 35 CODEC 209 5985/13 TRANS 36 CODEC 216
Předmět:	Čtvrtý železniční balíček: Návrh 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 Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici – obecný přístup

I. Úvod

Komise předložila dne 30. ledna 2013 čtvrtý železniční balíček, který tvoří šest legislativních návrhů zaměřených na odstranění zbývajících překážek bránících dotvoření jednotného evropského železničního prostoru, což přispěje ke zvýšení podílu železniční dopravy na celkové dopravě v rámci EU.

Hlavním cílem tohoto legislativního balíčku je konkrétně zlepšit kvalitu a účinnost železničních služeb odstraněním zbývajících právních, institucionálních a technických překážek a podporou výkonnosti odvětví železniční dopravy a jeho konkurenceschopnosti.

Legislativní balíček lze rozdělit na dva pilíře: pilíř „technický“ a pilíř „tržní“.

Dohody o technickém pilíři bylo dosaženo s Evropským parlamentem v červnu 2015. V rámci tržního pilíře jsou v Radě projednávány dva návrhy Komise: návrh směrnice, 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 („směrnice o správě a řízení“), a návrh nařízení, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici („nařízení o závazcích veřejné služby“).

II. Práce v rámci orgánů Rady

Projednávání tří návrhů Komise v rámci tržního pilíře v Pracovní skupině pro pozemní dopravu bylo zahájeno v červenci 2014. Za italského předsednictví proběhla politická rozprava a byla přijata zpráva o pokroku. Během lotyšského předsednictví proběhla další politická rozprava a byla přijata druhá zpráva o pokroku.

V červenci roku 2015 předložilo lucemburské předsednictví pracovní skupině své kompromisní návrhy směrnice o správě a řízení a nařízení o závazcích veřejné služby. Byly projednány na zasedáních pracovní skupiny ve dnech 9., 16. a 23. července, jakož i 8., 10., 16., 17. a 22. září.

Dne 30. září projednal COREPER revidované kompromisní návrhy předsednictví. Během tohoto zasedání byla vyřešena většina zbývajících otázek. Dvě otázky však zůstávají nevyřešené. Předsednictví vzalo na vědomí připomínky delegací a navrhuje, aby revidovaná znění byla projednána ministry.

Změny v přílohách této zprávy oproti zprávě COREPERu jsou vyznačeny **tučně a podtržením** a symbolem [...].

Všechny delegace mají k těmto změnám výhradu přezkumu. UK si ponechává rovněž výhradu parlamentního přezkumu.

III. Nevyřešené otázky

Předsednictví vzalo na vědomí připomínky týkající se přechodných období, které k oběma zněním vzneslo několik členských států na zasedání COREPERu. Předsednictví zastává názor, že jeho kompromisní návrh týkající se této otázky je vyvážený, protože některé členské státy by si přály delší přechodná období, zatímco jiné by je chtěly zkrátit. Tato otázka bude v každém případě velmi pravděpodobně projednána během jednání s Evropským parlamentem.

V návaznosti na jednání konaná v rámci zasedání COREPERu se předsednictví domnívá, že o dvou bodech uvedených níže by měli rozhodnout ministři s cílem dosáhnout v těchto dvou oblastech obecného přístupu.

Směrnice o správě a řízení

Soudržnost směrnice o správě a řízení a nařízení o závazcích veřejné služby – čl. 10 odst. 2

Na zasedání COREPERu předložila jedna delegace návrh znění, jehož cílem je zajistit právní jistotu, pokud jde o možná konfliktní ustanovení směrnice o správě a řízení a nařízení o závazcích veřejné služby týkající se zásady práva na přístup k železniční infrastruktuře. Tento návrh příslušného znění byl podpořen několika dalšími delegacemi. Jiné delegace však vyjádřily silné výhrady, protože se obávaly, že výsledkem takového návrhu by byly nerovné podmínky, čímž by se narušila rovnováha mezi směrnicí o správě a řízení a nařízením o závazcích veřejné služby.

V návaznosti na tato jednání předložilo předsednictví několik kompromisních návrhů s cílem zmírnit obavy, které uvedené delegace na zasedání COREPERu vznesly. Jedna změna byla provedena v čl. 10 odst. 2 směrnice o správě a řízení a další vyjasnění byla uvedena v odpovídajícím bodu odůvodnění. Tyto změny jsou zohledněny ve znění přílohy I.

Dočasná odchylka v případě mimořádných okolností – čl. 5 odst. 3a

Na zasedání COREPERu navrhla jedna delegace, aby byly provedeny některé změny ve znění předsednictví, pokud jde o čl. 5 odst. 3a. Toto ustanovení zavádí dočasnou odchylku omezenou na období sedmi let s cílem zohlednit případ členských států, které obvykle udělují veřejné zakázky prostřednictvím nabídkového řízení, avšak chtěly by mít možnost udělovat nové smlouvy o veřejných službách přímo, pokud nastanou mimořádné okolnosti. Takové mimořádné okolnosti jsou uvedeny v daném ustanovení.

Některé změny navržené touto delegací byly uvedeny v textu návrhu předsednictví v příloze II, která byla rovněž předložena na zasedání COREPERu.

IV. Závěr

Rada se vyzývá, aby znění uvedená v přílohách této zprávy přezkoumala s cílem vyřešit zbývající nevyřešené otázky a dosáhnout na zasedání dne 8. října 2015 obecného přístupu k oběma zněním.

**Návrh 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**

Článek 1

Směrnice 2012/34/EU se mění takto:

-1. Článek 2 se mění takto:

a) první věta odstavce 3 se nahrazuje tímto:

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

aa) doplňuje se nový odstavec 3a, který zní:

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

Místní tratě s nízkým objemem dopravy, jejichž délka nepřesahuje 100 km a jež jsou používány pro nákladní dopravu mezi hlavní tratí a místy původu a určení nacházejícími se podél takových tratí, jsou-li tyto tratě spravovány jinými subjekty, než je provozovatel hlavní infrastruktury a současně a) jsou používány jediným provozovatelem nákladní dopravy nebo b) hlavní funkce vykonává subjekt, který není kontrolován žádným železničním podnikem [...]. Existuje-li jediný provozovatel nákladní dopravy, mohou jej členské státy vyjmout rovněž z působnosti kapitoly IV, dokud o kapacitu nepožádá jiný žadatel. Tohoto ustanovení lze rovněž využít v případě, kdy je trať v omezené míře využívána také pro služby osobní dopravy. Členské státy o svém úmyslu vyjmout takové tratě z použití článků 7, 7a, 7b, 7c, 7d a 8 informují Komisi.“;

ab) doplňuje se nový odstavec 3b, který zní:

„3b. Členské státy mohou vyjmout z použití článků 7, 7a, 7b, 7c a 7d:

Regionální síť s nízkým objemem dopravy, jež jsou spravovány jiným subjektem, než je provozovatel hlavní infrastruktury, a jež jsou používány pro služby regionální osobní dopravy poskytované jediným železničním podnikem jiným, než je příslušný železniční podnik členského státu, a to do doby, než o kapacitu pro služby osobní dopravy na dotčené síti požádá jiný žadatel, a za podmínky, že uvedený podnik je nezávislý na jakémkoli železničním podniku provozujícím služby nákladní dopravy. Tohoto ustanovení lze rovněž využít v případě, kdy je trať v omezené míře využívána také pro služby nákladní dopravy. Členské státy o svém úmyslu vyjmout takové tratě z použití článků 7, 7a, 7b, 7c a 7d informují Komisi. “;

b) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Aniž je dotčen odstavec 3, členské státy mohou vyjmout z použití čl. 8 odst. 3 místní a regionální železniční infrastruktury, které nemají žádný strategický význam pro fungování železničního trhu, a z použití článků 7, 7a a 7c a kapitoly IV mohou vyjmout místní železniční infrastruktury, které nemají žádný strategický význam pro fungování železničního trhu. Záměr vyjmout dané železniční infrastruktury z použití uvedených ustanovení členské státy oznámí Komisi. Komise rozhodne poradním postupem podle čl. 62 odst. 2, zda může být daná železniční infrastruktura považována za infrastrukturu bez strategického významu, přičemž zohlední délku dotyčných železničních tratí, jejich míru využití a objem dopravy, na něž by vyjmutí mohlo mít vliv.“;

ba) vkládá se nový odstavec 8a, který zní:

„8a) Po dobu deseti let od vstupu této směrnice v platnost mohou členské státy vyjmout z použití kapitol II a IV, kromě článků 10, 13 a 56, izolované železniční tratě kratší než 500 km, které mají rozchod koleje odlišný od hlavní vnitrostátní sítě, zajišťují spojení se třetí zemí, v níž se neuplatňují právní předpisy EU v oblasti železnic, a jsou spravovány jiným provozovatelem infrastruktury než hlavní vnitrostátní sítí. Železniční podniky provozující dopravu výhradně na uvedených tratích mohou být vyjmuty z použití kapitoly II.

Výjimka může být obnovována vždy na období, které nepřesahuje délku pěti let.

Členský stát, který zamýšlí výjimku obnovit, vyrozumí nejpozději 12 měsíců před jejím vypršením o svém záměru Komisi. Komise posoudí, zda jsou podmínky pro výjimku podle předchozího pododstavce nadále splněny. Nejsou-li uvedené podmínky splněny, Komise přijme poradním postupem podle čl. 62 odst. 2 rozhodnutí o ukončení výjimky.“;

c) doplňuje se odstavec 12, který zní:

„12. Pokud je v rámci již existujícího partnerství uzavřeného před 16. červnem 2015 mezi veřejným a soukromým sektorem soukromý účastník tohoto partnerství zároveň železničním podnikem odpovědným za poskytování služeb osobní železniční dopravy na dané infrastruktuře, může být takový soukromý subjekt členskými státy i nadále vyjmut z použití článků 7, 7a a 7d a členské státy mohou omezit oprávnění k nástupu a výstupu cestujících v případě služeb poskytovaných jinými železničními podniky na téže infrastruktuře, na níž služby osobní dopravy poskytuje tento soukromý účastník partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem.“;

d) doplňuje se odstavec 13, který zní:

„13. Soukromí provozovatelé infrastruktury, kteří jsou součástí partnerství uzavřeného před [datum vstupu směrnice v platnost] mezi veřejným a soukromým sektorem a kteří nejsou příjemci veřejných prostředků, jsou vyloučeni z použití článku 7d, pokud půjčky a finanční záruky, které přijímají/poskytují, nejsou přímo ani nepřímo určeny konkrétním železničním podnikům.“

1. Článek 3 se mění takto:

a) bod 2 se nahrazuje tímto: ¹

2) „provozovatelem infrastruktury“ každý subjekt nebo podnik odpovědný za zajištění provozu, údržby a obnovy železniční infrastruktury na síti a za svou účast na jejím rozvoji, jejž v tomto smyslu určí členský stát v rámci své všeobecné politiky pro rozvoj a financování infrastruktury;

2a) „rozvojem železniční infrastruktury“ plánování sítě, finanční a investiční plánování, jakož i výstavba a modernizace infrastruktury;

2aa) „provozem železniční infrastruktury“ přidělování tras vlaků, řízení provozu a zpoplatnění infrastruktury;²

2b) „údržbou železniční infrastruktury“ práce, jejichž účelem je zachovávat stav a provozuschopnost stávající infrastruktury;

¹ Mohl by být vložen bod odůvodnění, jímž bude objasněno, že železniční infrastrukturu lze provozovat v podobě oddělených struktur, vertikálně integrovaných podniků nebo vertikálně integrovaných podniků v kombinaci s outsourcingem.

² Mohl by být vložen bod odůvodnění, jímž bude objasněno, že provoz železniční infrastruktury zahrnuje řízení a zabezpečení. Bude vložen bod odůvodnění, jímž bude objasněno, že v této souvislosti by měla být zajištěna vhodnost dané infrastruktury pro použití, pro nějž je určena.

- 2c) „obnovou železniční infrastruktury“ rozsáhlé práce na stávající infrastruktuře obnávající náhradu jejích částí, aniž je dotčena její celková výkonnost;
- 2d) „modernizací železniční infrastruktury“ rozsáhlé práce na stávající infrastruktuře obnávající změny, jimiž je zvýšena [...] její celková výkonnost;
- 2e) „hlavními funkcemi“ správy infrastruktury rozhodování o přidělování trasy vlaku, včetně definice a posouzení dostupnosti a přidělení jednotlivých tras, a rozhodování o zpoplatnění infrastruktury, včetně stanovení a výběru poplatků, v souladu s rámcem zpoplatnění a s rámcem pro přidělování kapacity, které členské státy vytvoří podle článků 29 a 39.“;

b) doplňují se nové body, které znějí:

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

- správce infrastruktury je kontrolován podnikem, jenž současně kontroluje jeden nebo více železničních podniků, které provozují železniční služby na infrastruktuře sítě tohoto správce, nebo
- správce infrastruktury je kontrolován jedním či více železničními podniky, které provozují železniční služby na infrastruktuře sítě tohoto správce, nebo
- správce infrastruktury kontroluje jeden nebo více železničních podniků, které provozují železniční služby na infrastruktuře sítě tohoto správce.

Rozumí se jím rovněž podnik sestávající z oddělených divizí, mezi něž patří provozovatel infrastruktury a jedna či více divizí, které poskytují dopravní služby a nemají samostatnou právní subjektivitu.

Jsou-li provozovatel infrastruktury a železniční podnik na sobě zcela nezávislí, avšak oba přímo kontroluje členský stát bez jakéhokoli zprostředkujícího subjektu, nejsou pro účely této směrnice považováni za vertikálně integrovaný podnik³.“

32) „partnerstvím veřejného a soukromého“ sektoru závazné ujednání mezi veřejnoprávními subjekty a jedním či více podniky kromě provozovatele hlavní infrastruktury členského státu⁴, v jehož rámci podniky částečně nebo v plné míře budují nebo financují železniční infrastrukturu nebo získají právo vykonávat kterékoli z funkcí uvedených v bodě 2) po předem určenou dobu. Předmětné ujednání může mít jakoukoli vhodnou právně závaznou podobu stanovenou vnitrostátními předpisy.

33) „správní radou“ [...] **vedoucí** orgán podniku plnící výkonné a administrativní funkce, který je odpovědný za každodenní řízení podniku.

33a) „dozorčí radou“ [...] **nejvyšší** orgán podniku plnící funkce dohledu včetně provádění kontrol správní rady a obecných strategických rozhodnutí týkajících se podniku.“

2. V článku 6 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„Pro účely tohoto článku členské státy, jež použijí čl. 7a odst. 3, vyžadují, aby byl podnik organizován do oddělených divizí, jež v rámci jediného podniku nemají samostatnou právní subjektivitu.“

³ Koncept úplné nezávislosti pro účely této definice by mohl být objasněn v bodu odůvodnění. Jako „zprostředkující subjekt“ by nemělo být chápáno ministerstvo.

⁴ V některém bodu odůvodnění by mohlo být objasněno, že subjekt, který má být provozovatelem hlavní infrastruktury, je určen členským státem.

3. Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

Nezávislost provozovatele infrastruktury

1. Členské státy zajistí, aby byl provozovatel infrastruktury odpovědný za provoz, údržbu a obnovu sítě a aby byl pověřen rozvojem železniční infrastruktury na této síti, a to v souladu s vnitrostátními právními předpisy.

2. Členské státy zajistí, aby byl provozovatel infrastruktury organizován jako subjekt, který je právně odlišný od jakéhokoli železničního podniku, a v případě vertikálně integrovaného podniku od všech jiných právních subjektů v rámci takového podniku.

3. Členské státy zajistí, aby tyto osoby nemohly být zaměstnány jako:

- členové správní rady provozovatele infrastruktury a současně železničního podniku,
- jako osoby pověřené rozhodováním o hlavních funkcích železničního podniku a současně jako členové jeho správní rady,
- existuje-li dozorčí rada, jako členové dozorčí rady provozovatele infrastruktury a současně železničního podniku.

4. Ve vertikálně integrovaných podnicích nesmějí členové správní rady provozovatele infrastruktury a osoby pověřené rozhodováním o hlavních funkcích obdržet ze strany železničních podniků žádné finanční výhody nebo bonusy související prvořadě s finanční výkonností [...] konkrétních železničních podniků. Je nicméně možno předkládat jim pobídky týkající se celkové výkonnosti železničního systému.

5. Pokud v rámci vertikálně integrovaného podniku různé subjekty sdílejí informační systémy, je přístup k citlivým informacím o hlavních funkcích omezen na oprávněné zaměstnance provozovatele infrastruktury.

6. Ustanoveními odstavce 1 nejsou dotčena práva členských států v oblasti rozhodování, pokud jde o rozvoj a financování železniční infrastruktury, ani pravomoci členských států, pokud jde o financování a zpoplatnění infrastruktury a o přidělování kapacity, ve smyslu čl. 4 odst. 2 a článků 8, 29 a 39.“

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

„Článek 7a

Nezávislost hlavních funkcí

1. Členské státy zajistí, aby byl provozovatel infrastruktury ve věcech hlavních funkcí z organizačního hlediska i z hlediska rozhodování nezávislý v rámci omezení stanovených v čl. 4 odst. 2 a v článcích 29 a 39.

2. V zájmu uplatňování odstavce 1 členské státy zajistí především, aby:

- žádný železniční podnik ani žádná jiná právnická osoba neuplatňovaly ve věcech hlavních funkcí na provozovatele infrastruktury rozhodující vliv, aniž je dotčena úloha členských států, pokud jde o stanovení rámce zpoplatnění, rámce pro přidělování kapacity a specifických pravidel zpoplatnění podle článků 29 a 39.
- železniční podnik neměl žádný rozhodující vliv na jmenování a propouštění osob pověřených rozhodováním o hlavních funkcích⁵.
- mobilita osob pověřených hlavními funkcemi nebyla příčinou střetů zájmu.

⁵ Mohl by být vložen bod odůvodnění, jímž bude objasněno, že jsou zahrnuty i postupy pro vyřizování stížností.

3. Členské státy mohou rozhodnout, že zpoplatnění infrastruktury a přidělování tras provádí správce poplatků a přidělující subjekt, kteří jsou svou právní formou, organizací a rozhodováním nezávislé na jakémkoli železničním podniku. V takovém případě mohou členské státy rozhodnout, že čl. 7 odst. 2 a čl. 7 odst. 3 se nepoužijí.⁶Článek 7 odst. 3 první odážka a čl. 7 odst. 4 se obdobně použije na vedoucí divizí pověřených správou infrastruktury a poskytováním železničních služeb.

4. Ustanovení této směrnice odkazující na hlavní funkce provozovatele infrastruktury se vztahují na nezávislého správce poplatků nebo přidělující subjekt.

Článek 7b

Nestrannost provozovatele infrastruktury, pokud jde o řízení dopravy a plánování údržby

1. Funkce řízení dopravy a plánování údržby jsou vykonávány transparentně a nediskriminačním způsobem.
2. Pokud jde o řízení dopravy, členské státy zajistí, aby železniční podniky měly v případě narušení, které se jich týká, plný a včasný přístup k příslušným informacím. Pokud provozovatel infrastruktury udělí další přístup k řízení dopravy, učiní tak v případě dotčených železničních podniků transparentně a nediskriminačním způsobem.
3. Pokud jde o dlouhodobé plánování rozsáhlé údržby nebo obnovy železniční infrastruktury, provozovatel infrastruktury konzultuje žadatele a v co nejvyšší míře zohlední vyjádřené obavy.

⁶ Mohl by být vložen bod odůvodnění, jímž bude objasněno, že příslušná ustanovení této směrnice se obdobně použijí na vertikálně integrované podniky v případě, že správce infrastruktury a železniční podnik nemají samostatnou právní subjektivitu, ale jsou organizovány do oddělených divizí v rámci jednoho podniku.

Článek 7c

Outsourcing a sdílení funkcí provozovatele infrastruktury⁷

1. Za předpokladu, že nevzniknou žádné střety zájmů a je zaručena důvěrnost informací citlivých z obchodního hlediska, může provozovatel infrastruktury:

- a) outsourcovat funkce na jiný subjekt, za předpokladu, že tento subjekt není železničním podnikem, neovládá žádný železniční podnik, ani není žádným železničním podnikem ovládán;
- b) outsourcovat provedení prací a souvisejících úkolů v oblasti [...] rozvoje, údržby a obnovy železniční infrastruktury na železniční podniky či společnosti, které nějaký železniční podnik ovládají nebo jsou jím ovládány.

Provozovatel infrastruktury si ponechá pravomoc dohledu a nese konečnou odpovědnost za vykonávání funkcí popsaných v čl. 3 odst. 2. Jakýkoli subjekt vykonávající hlavní funkce splňuje ustanovení článků 7, 7a, 7b a 7d.

2. Odchylně od čl. 7 odst. 1 mohou funkce správy infrastruktury vykonávat různí provozovatelé infrastruktury, a to i účastníci partnerství veřejného a soukromého sektoru, pokud všichni splňují požadavky čl. 7 odst. 2 až 6, článků 7a, 7b a 7d a přijmou plnou odpovědnost za výkon předmětných funkcí.

⁷ Mohl by být vložen bod odůvodnění, jímž bude objasněno, že podle vnitrostátního práva může být outsourcing funkcí provozovatele infrastruktury povolen legislativním aktem.

2a. Nejsou-li provozovateli elektrického napájení přiděleny hlavní funkce, je vyjmut z použití pravidel platných pro provozovatele infrastruktury, pokud je zajištěn soulad s příslušnými ustanoveními týkajícími se rozvoje, a to zejména s článkem 8.

3. Pod dohledem nezávislého příslušného orgánu určeného členskými státy může provozovatel infrastruktury uzavírat dohody o spolupráci s jedním či více železničními podniky nediskriminačním způsobem a s cílem poskytovat zákazníkům výhody v podobě snížených nákladů nebo zlepšeného fungování sítě, na níž se dohoda vztahuje.

Tento orgán sleduje provádění takovýchto dohod a v oprávněných případech může doporučit jejich ukončení.

Finanční transparentnost

Kromě článku 6 se použijí tato ustanovení:

- a) Při dodržování vnitrostátních postupů platných v každém členském státě může provozovatel infrastruktury používat příjmy ze správy infrastruktury, včetně veřejných prostředků, pouze k financování vlastního podnikání, mimo jiné ke splácení svých půjček a vyplácení dividend [...] vlastníkům⁹ společnosti, což může zahrnovat jakékoli soukromé akcionáře¹⁰.
- b) Provozovatelé infrastruktury neposkytují půjčky železničním podnikům, ať již přímo či nepřímo.
- bb) Železniční podniky neposkytují půjčky provozovatelům infrastruktury, ať již přímo či nepřímo.
- c) Půjčky mezi právními subjekty vertikálně integrovaného podniku mohou být poskytovány, hrazeny a spláceny pouze s tržními úroky a za tržních podmínek, které odrážejí individuální rizikový profil dotčeného subjektu.
- cc) Půjčky mezi právními subjekty vertikálně integrovaného podniku poskytnuté před [datem vstupu této směrnice v platnost] pokračují do své splatnosti za předpokladu, že byly dohodnuty s tržními úroky a jsou skutečně hrazeny a spláceny.

⁸ Mohl by být vložen bod odůvodnění upřesňující, že ustanovení článku 31 nebrání členským státům předjímat, že výnos provozovatele infrastruktury z poplatků za infrastrukturu projde přes státní účty.

⁹ Mohl by být vložen bod odůvodnění, jímž bude objasněno, že mezi vlastníky společnosti patří stát a jakkoli soukromí akcionáři, nikoli holdingová společnost.

¹⁰ Mohl by být vložen bod odůvodnění, jímž bude objasněno, že provozovatel infrastruktury by měl mít možnost tyto výnosy a dividendy vyplácet přímo nebo prostřednictvím jiného subjektu v rámci podniku.

- d) Jakékoli služby, které jiné právní subjekty vertikálně integrovaného podniku poskytují provozovateli infrastruktury, jsou založeny na smlouvách a placeny buď v tržních cenách nebo v cenách, které odrážejí výrobní náklady a zahrnují přiměřené ziskové rozpětí.
- dd) Dluhy provozovatele infrastruktury jsou jasně odděleny od dluhů jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaných podniků. Tyto dluhy jsou spláceny odděleně. To neznamená, že konečná splátka dluhů nemůže být splacena prostřednictvím podniku uvedeného v čl. 3 bodě 31 první odrážce nebo prostřednictvím jiného subjektu v tomto podniku.
- de) Účetnictví provozovatele infrastruktury a jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku se vede způsobem, který zajišťuje splnění těchto ustanovení a umožňuje v rámci podniku oddělené účetnictví a transparentní finanční toky.
- f) V rámci vertikálně integrovaného podniku vede provozovatel infrastruktury podrobné záznamy o všech obchodních a finančních vztazích s jinými právními subjekty v rámci tohoto podniku.

V případech, kdy hlavní funkce vykonává nezávislý správce poplatků a subjekt přidělující kapacitu v souladu s čl. 7a odst. 3 a členské státy neuplatňují čl. 7 odst. 2, ustanovení tohoto článku platí obdobně. Odkazy na provozovatele infrastruktury, železniční podnik a jiné právní subjekty vertikálně integrovaného podniku jsou chápány jako odkazy na jednotlivé divize daného podniku. Plnění požadavků uvedených v článku 7d je prokázáno v odděleném účetnictví jednotlivých divizí podniku.

Článek 7e

Mechanismus koordinace

Členské státy ve vhodných případech zajistí, aby byly zavedeny odpovídající mechanismy koordinace mezi jejich hlavními provozovateli infrastruktury a všemi dotčenými železničními podniky a žadateli, jak je uvedeno v čl. 8 odst. 3. K účasti na nich mohou být přizváni zástupci uživatelů a místních/regionálních orgánů. Koordinace se týká mimo jiné:

- a) potřeb žadatelů souvisejících 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) otázek intermodality a interoperability;
- e) jakékoli jiné otázky související s podmínkami přístupu a využívání infrastruktury a s kvalitou služeb provozovatele infrastruktury.

Článek 7f

Evropská síť provozovatelů infrastruktury¹¹

1. Členské státy zajistí, aby se jejich provozovatelé infrastruktury účastnili sítě a spolupracovali v jejím rámci; tato síť je svolávána v pravidelných intervalech za účelem:

- a) rozvoje železniční infrastruktury Unie,
 - b) podpory včasného a účinného provedení jednotného evropského železničního prostoru,
 - c) výměny osvědčených postupů,
 - d) sledování výkonnosti a
 - e) přispění ke sledování trhu uvedenému v článku 15.
2. Komise je členem této sítě a podporuje její práci.“

¹¹ Mohl by být vložen bod odůvodnění, jímž bude objasněno, že stávající struktury získají právní základ.

5. Článek 10 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. **Aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1370/2007, železničním podnikům se za spravedlivých, nediskriminačních a transparentních podmínek udělí právo na přístup k železniční infrastruktuře ve všech členských státech pro účely provozování [...]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.“;**¹²

¹² Mohl by být vložen bod odůvodnění, jímž bude objasněno, že tímto ustanovením, které zaručuje právo na přístup k železniční infrastruktuře pro účely provozování vnitrostátních služeb osobní dopravy, není dotčena výsada příslušných orgánů při rozhodování o tom, který podnik bude brán v úvahu pro účely přímého uzavírání smluv o závazcích veřejných služeb. „Právo železničních podniků na udělení přístupu k příslušné infrastruktuře nemá vliv na možnost příslušného orgánu udělit výlučná práva v souladu s článkem 3 nařízení č. 1370/2007 nebo udělit smlouvu o veřejných službách přímo za podmínek stanovených v článku 5 téhož nařízení. Existence takové smlouvy o veřejných službách by neměla opravňovat členský stát, aby jiným železničním podnikům zakazoval přístup k dané železniční infrastruktuře za účelem poskytování služeb osobní železniční dopravy, ledaže by takové služby ohrožily ekonomickou vyváženost příslušné smlouvy o závazcích veřejných služeb.“

- b) doplňuje se nový odstavec 1a, který zní:

„1a. Aniž jsou dotčeny mezinárodní povinnosti Unie a členských států, mohou členské státy, které mají hranici se třetí zemí, omezit právo na přístup stanovené v článku 10 pro služby provozované z/do této třetí země na síti s rozchodem koleje odlišným od hlavní železniční sítě v EU, pokud dojde k narušení soutěže v přeshraniční železniční dopravě mezi členskými státy a touto třetí zemí. K takovým narušením může dojít mimo jiné v důsledku absence nediskriminačního přístupu k železniční infrastruktuře a souvisejícím službám v dotčené třetí zemi.

Pokud některý členský stát zvažuje přijmout v souladu s tímto odstavcem rozhodnutí o omezení práva na přístup, předloží návrh svého rozhodnutí Evropské komisi a konzultuje v tomto smyslu ostatní členské státy.

Pokud Komise ani členské státy nevysloví do tří měsíců námitky, členský stát může rozhodnutí přijmout.

Komise může přijmout opatření, která stanoví podrobnosti postupu a kritéria, která se mají použít při uplatňování tohoto odstavce. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s prezkumným postupem podle čl. 62 odst. 3.“;

13

- c) odstavce 3 a 4 se zrušují.

¹³ Mohl by být vložen bod odůvodnění, jímž bude objasněno, že členské státy mohou rozhodnout, že podmínky udělení práva na přístup k železniční infrastruktuře za účelem provozování železniční osobní dopravy zahrnují podmínky s cílem umožnit systém železniční osobní dopravy v rámci integrovaného systému jízdních řádů.

6. Článek 11 se mění takto:

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) provozovatele 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) v odstavci 4 se doplňuje druhá věta, která zní:

„Komise přijme do [36 měsíců po vstupu této směrnice v platnost] srovnatelná opatření týkající se vnitrostátních služeb osobní dopravy.“;

e) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. Členské státy mohou rovněž omezit právo na přístup k železniční infrastruktuře za účelem provozování vnitrostátní osobní dopravy mezi určitou výchozí a cílovou stanicí ve stejném členském státě, bylo-li výlučné právo převážet cestující mezi těmito dvěma stanicemi uděleno na základě smlouvy o veřejných službách uzavřené před 16. červnem 2015 a pokud daný provozovatel veřejných služeb za poskytování těchto služeb nezískává žádnou kompenzaci. Toto omezení může pokračovat po dobu původního trvání smlouvy nebo deset let od data vstupu této směrnice v platnost, podle toho, která lhůta uplyne dříve.“¹⁴.

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. 1371/2007¹⁵ a směrnice 2010/40/EU¹⁶, 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 pohotovostní plány a zajistily jejich řádnou koordinaci s cílem poskytnout pomoc cestujícím ve smyslu článku 18 nařízení (ES) č. 1371/2007 v případě vážného narušení dopravy.“

¹⁴ Tato otázka by rovněž měla být odpovídajícím způsobem zohledněna v textu závazků veřejných služeb, mimo jiné proto, aby byla zajištěna určitá soudržnost mezi časovými obdobími zahrnutými v textech závazků veřejných služeb a správy věcí veřejných.

¹⁵ Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14.

¹⁶ Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1.

8. V článku 38 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Pokud má žadatel v úmyslu požadovat kapacitu infrastruktury s cílem provozovat osobní dopravu v členském státě, v němž je právo přístupu k železniční infrastruktuře omezeno v souladu s článkem 11, informuje provozovatele infrastruktury a dotčené regulační subjekty nejméně 18 měsíců před vstupem v platnost jízdního řádu sítě, k němuž se žádost o kapacitu vztahuje. Aby mohly dotčené regulační subjekty posoudit potenciální hospodářský dopad na stávající smlouvy o veřejných službách, zajistí regulační subjekty, aby veškeré příslušné 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 10 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.“

10. V čl. 56 odst. 1 se vkládají body h), i) a j), které znějí:

„h) řízení dopravy;

i) plánování údržby a obnovy;

j) plnění požadavků stanovených v čl. 2 odst. 13 a člancích 7, 7a, 7b, 7c a 7d.“

11. Odkaz na písm. g) v čl. 56 odst. 2 a 9 je nahrazen odkazem na písmeno j).

12. Ustanovení čl. 56 odst. 12 se mění takto:

„Regulační orgán má za účelem kontroly dodržování ustanovení o odděleném účetnictví uvedených v článku 6 a ustanovení o finanční transparentnosti uvedených v článku 7d pravomoc provádět audity či iniciovat externí audity u provozovatelů infrastruktury, provozovatelů zařízení služeb a případně železničních podniků. V případě vertikálně integrovaných podniků se tato pravomoc vztahuje na veškeré právní subjekty. Regulační subjekt je oprávněn žádat jakékoliv relevantní informace. Regulační subjekt má zejména pravomoc vyžadovat od provozovatele infrastruktury, provozovatele zařízení služeb a všech podniků nebo jiných subjektů provozujících nebo integrujících různé typy železniční dopravy nebo zajišťujících správu infrastruktury, jak jsou uvedeny v čl. 6 odst. 1 a 2 a v článku 13, aby předložili všechny nebo některé účetní údaje uvedené v příloze VIII, a to s dostatečnou mírou podrobnosti, jež je pokládána za nezbytnou a přiměřenou.

Aniž jsou dotčeny pravomoci vnitrostátních orgánů odpovědných za záležitosti týkající se státní podpory, může regulační subjekt z těchto účtů rovněž vyvodit závěry týkající se otázek státní podpory, které oznámí těmto orgánům.

Regulační orgán sleduje finanční toky uvedené v čl. 7d písm. a), půjčky uvedené v čl. 7d písm. c) a cc) a dluhy uvedené v čl. 7d písm. dd).

Pokud členský stát určil regulační orgán jako nezávislý příslušný orgán uvedený v čl. 7c odst. 3, posuzuje regulační orgán dohody o spolupráci uvedené v daném článku.“

13. Ustanovení čl. 32 odst. 4 se mění takto:

„Poplatky za infrastrukturu spojené s použitím železničních koridorů uvedených v rozhodnutí Komise 2009/561/ES mohou být odstupňovány tak, aby podněcovaly k vybavení vlaků systémem ETCS, který je slučitelný s verzí přijatou rozhodnutím Komise 2008/386/ES a s následnými verzemi. Toto odstupňování nepovede k žádnému celkovému nárůstu výnosů provozovatele infrastruktury.

Členské státy mohou rozhodnout, že toto odstupňování poplatků za infrastrukturu se nevztahuje na železniční tratě uvedené v rozhodnutí 2009/561/ES, na nichž mohou jezdit pouze vlaky vybavené systémem ETCS.

Členské státy mohou rozhodnout o rozšíření tohoto odstupňování na železniční tratě neuvedené v rozhodnutí 2009/561/ES.“

14. V článku 57 se vkládá odstavec 10, který zní:

„10. U rozhodnutí týkajících se infrastruktury ve dvou státech mohou členské státy vyžadovat koordinaci mezi dotčenými regulačními orgány za účelem zajištění sladění dopadu daných rozhodnutí.“

Článek 2¹⁷

1. Aniž je dotčen čl. 3 odst. 2, členské státy přijmou a vyhlásí právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 36 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.

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

Článek 3

1. Tato směrnice vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.
2. Ustanovení čl. 1 bodů 5 až 12 se použijí ode dne 1. ledna 2020 včas na to, aby mohl jízdní řád sítě začít platit 14. prosince 2020.

¹⁷ Mohl by být vložen tento bod odůvodnění, jímž bude objasněno, že členské státy mohou během přechodného období ponechat v platnosti stávající vnitřní předpisy o přístupu na trh podle vnitrostátního práva: „Při procesu otevírání vnitrostátních železničních trhů konkurenci udělováním přístupu k sítím všem železničním podnikům by členské státy měly mít dostatečně dlouhé přechodné období, aby mohly přizpůsobit své vnitrostátní právo, jakož i vnitrostátní uspořádání. Členské státy by proto měly mít možnost ponechat v platnosti své stávající právní předpisy o přístupu na trh do konce přechodného období.“

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda / předsedkyně

**Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007,
pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici**

Článek 1

Nařízení (ES) č. 1370/2007 se mění takto¹⁸:

1. Za čl. 2 písm. a) se vkládá nové písmeno, které zní:

„aa) „veřejnými službami v přepravě cestujících po železnici“ veřejná přeprava cestujících po železnici s výjimkou přepravy cestujících jinými druhy drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaj“.

2. Vkládá se článek 2a, který zní:

„Článek 2a

Specifikace závazků veřejné služby

1. Příslušný orgán vymezí specifikace závazků veřejné služby pro veřejnou přepravu cestujících a jejich oblast působnosti v souladu s čl. 2 písm. e).

Tyto specifikace musí být v souladu s cíli politiky veřejné dopravy.

2. Specifikace závazků veřejné služby a související kompenzace za čisté finanční dopady závazků veřejné služby musí:
 - a) dosáhnout cílů politiky veřejné dopravy nákladově efektivním způsobem. Mimo jiné se jedná o možnost zahrnovat služby, jejichž cena pokrývá náklady, do stejné kategorie jako služby, jejichž cena náklady nepokrývá;

¹⁸ Mohl by být vložen tento bod odůvodnění: „Konkrétním cílem tohoto nařízení je zvýšit kvalitu, transparentnost, účinnost a výkonnost veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici.“

- b) finančně unést poskytování veřejné přepravy cestujících v souladu s požadavky stanovenými v politice veřejné dopravy z dlouhodobého hlediska.“^{19 20}

3. Článek 4 se mění takto:

0a) v odstavci 1 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) jasně vymezit závazky veřejné služby stanovené v čl. 2 písm. e) a článku 2a, které musí provozovatel veřejných služeb plnit, a dotčené územní oblasti;“

a) v odst. 1 písm. b) se poslední věta nahrazuje tímto:

„V případě smluv o veřejných službách neuzavřených v souladu s čl. 5 odst. 1 nebo 3 se tyto ukazatele stanoví takovým způsobem, aby žádná kompenzace nemohla překročit částku nezbytnou k pokrytí čistého finančního dopadu na náklady a příjmy, které nastaly při plnění závazků veřejné služby, s přihlédnutím k příjmům provozovatele veřejných služeb získaným z této činnosti a přiměřenému zisku;“

b) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„6. Pokud příslušné orgány v souladu s vnitrostátním právem vyžadují, aby provozovatelé veřejných služeb splňovali určité normy kvality a sociální normy nebo stanovili sociální a kvalitativní kritéria, musí být tyto normy a kritéria zahrnuty v dokumentaci nabídkového řízení a ve smlouvách o veřejných službách.“

c[...]) doplňuje se nový odstavec 8, který zní:

¹⁹ Mohl by být vložen tento bod odůvodnění: „Závazky veřejné služby by měly být v souladu s politikou veřejné dopravy. To však neopravňuje příslušné orgány k přijímání konkrétní výše finančních prostředků.“

²⁰ Mohl by být vložen tento bod odůvodnění: „V zájmu zohlednění rozdílů mezi územním a politickým uspořádáním členských států může smlouvy o veřejných službách uzavírat příslušný orgán, který je kombinací veřejných orgánů. Za takových okolností by měly být pomocí jasných pravidel vymezeny úlohy těchto jednotlivých orgánů při postupu uzavírání smlouvy a veřejné zakázky.“

„8. Příslušné orgány všem zúčastněným stranám poskytnou relevantní informace k přípravě nabídky v rámci nabídkového řízení, přičemž zohlední legitimní ochranu důvěrných obchodních informací. Tyto informace zahrnují údaje o poptávce cestujících, jízdném, nákladech a příjmech souvisejících s veřejnou přepravou cestujících, která je předmětem nabídkového řízení, a podrobnosti o specifikacích infrastruktury, jež jsou důležité pro provoz požadovaných vozidel nebo kolejových vozidel, aby zúčastněné strany na základě dobré informovanosti mohly vypracovat obchodní plány. Provozovatelé železniční infrastruktury podpoří příslušné orgány při poskytování všech příslušných specifikací infrastruktury. Nesoulad s výše uvedenými ustanoveními musí být předmětem právního přezkumu stanoveného v čl. 5 odst. 7.“

4. Článek 5 se mění takto:

0a) první věta odstavce 2 se nahrazuje tímto:

„Není-li to vnitrostátním právem zakázáno, může kterýkoli příslušný místní orgán, bez ohledu na to, zda se jedná o samostatný orgán nebo skupinu orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících, rozhodnout o tom, že bude veřejné služby v přepravě cestujících poskytovat sám, nebo že uzavře smlouvu o veřejných službách přímo s právně samostatným subjektem, nad kterým vykonává příslušný místní orgán, nebo v případě skupiny přinejmenším jeden příslušný místní orgán, kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary.

V případě veřejných služeb v oblasti železniční dopravy mohou být skupiny orgánů uvedené v předchozím pododstavci tvořeny pouze místními příslušnými orgány, jejichž zeměpisná oblast působnosti není celostátní. Veřejné služby v přepravě cestujících nebo smlouvy o veřejných službách uvedené v předchozím pododstavci se mohou týkat pouze dopravních potřeb městských aglomerací nebo venkovských oblastí.“²¹;

0aa) v čl. 5 odst. 3 se slova „uvedených v odstavcích 4, 5 a 6“ nahrazují slovy „uvedených v odstavcích 3a, [...] 4, 4a, 5 a 6.“;

²¹

Mohl by být vložen bod odůvodnění upřesňující, že je na členských státech, aby ve vnitrostátních právních předpisech vymezily pojmy „městské aglomerace“ a „venkovské oblasti“: „Vzhledem k rozdílům správního členění mezi členskými státy je v případě smluv na poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici, které přímo uzavírá skupina místních příslušných orgánů podle čl. 5 odst. 2, na členských státech, aby určily, které místní orgány jsou příslušné pro účely „městských aglomerací“ a „venkovských oblastí“.“

0b) vkládá se nový odstavec 3a, který zní:

„3a. Pokud jde o smlouvy o veřejných službách **v oblasti železniční dopravy** uzavírané na základě nabídkového řízení, může příslušný orgán rozhodnout, že nové smlouvy budou dočasně uzavírány přímo, pokud **má za to, že přímé uzavření je odůvodněno** [...] mimořádnými okolnostmi [...]. Mezi takové mimořádné okolnosti patří následující situace:

– kvalita a počet nabídek nejsou považovány za dostatečné pro zajištění dobrého poměru ceny a kvality, nebo

– **dotyčný příslušný orgán nebo jiné příslušné orgány již pořádají několik nabídkových řízení, což by mohlo ovlivnit počet a kvalitu nabídek, jež by mohly být předloženy, pokud by daná smlouva byla zadána v nabídkovém řízení, nebo**

– je zapotřebí změnit oblast působnosti jedné nebo více smluv o veřejných službách za účelem optimalizace poskytování veřejných služeb.

Příslušný orgán vydá odůvodněné rozhodnutí a bez zbytečného odkladu o něm informuje Komisi.

[...] Doba trvání smluv **uzavřených podle tohoto odstavce** nesmí překročit [7] let.

Smlouvy uzavřené v souladu s tímto odstavcem musí být zveřejněny při zohlednění legitimní ochrany důvěrných obchodních informací a obchodních zájmů.²²;

²² Mohl by být vložen bod odůvodnění, v němž budou objasněny případy, kterých se toto ustanovení týká.

0c) vkládá se nový odstavec 3b, který zní:

„3b. Podle čl. 5 odst. 3 mohou příslušné orgány rozhodnout o použití následujícího postupu:

Příslušné orgány mohou zveřejnit svůj záměr uzavřít smlouvu o veřejných službách v železniční dopravě prostřednictvím oznámení zveřejněného v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Oznámení musí obsahovat podrobný popis služeb, které budou předmětem uzavírané smlouvy, jakož i typ a dobu trvání smlouvy.

Provozovatelé mohou vyjádřit svůj zájem ve lhůtě stanovené příslušným orgánem, která nesmí být kratší než 60 dní po zveřejnění výše uvedeného oznámení.

Pokud do uplynutí této doby:

- a) vyjádřil svůj zájem účastnit se řízení na uzavření smlouvy o veřejných službách pouze jeden provozovatel a
- b) řádně prokázal, že bude účinně schopen poskytovat dopravní služby v souladu se závazky stanovenými ve smlouvě o veřejných službách, a
- c) neexistence hospodářské soutěže není výsledkem umělého zúžení parametrů veřejné zakázky a
- d) neexistuje žádná vhodná alternativa,

příslušné orgány mohou začít jednání s tímto provozovatelem za účelem zadání zakázky bez dalšího uveřejňování otevřeného nabídkového řízení.“;

a) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Není-li to zakázáno vnitrostátním právem, může příslušný orgán rozhodnout o přímém uzavření smluv o veřejných službách:

a) pokud se jejich průměrná roční hodnota odhaduje na méně než 1 000 000 EUR nebo méně než 7 500 000 EUR v případě smlouvy o veřejných službách zahrnující veřejné služby v přepravě cestujících po železnici, nebo

b) pokud se týkají poskytování méně než 300 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně nebo méně než 500 000 kilometrů v případě smlouvy o veřejných službách zahrnující veřejné služby v přepravě cestujících po železnici.²³

V případě smlouvy o veřejných službách uzavřené přímo s malým nebo středním podnikem, který provozuje maximálně 23 silničních vozidel, mohou být tyto prahy navýšeny buď na průměrnou roční odhadovanou hodnotu nižší než 2 000 000 EUR nebo na poskytnutí méně než 600 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.“;

²³ Mohl by být vložen bod odůvodnění, jímž bude objasněno, že vyšší z uvedených limitů se vztahuje na veřejné služby v přepravě cestujících po železnici nebo na veřejné služby v přepravě cestujících, jejichž hodnota je z více než 50 % tvořena přepravou po železnici.

aa) vkládá se nový odstavec 4a, který zní:

„4a. Není-li to zakázáno vnitrostátním právem, může příslušný orgán rozhodnout o přímém uzavření smlouvy o veřejných službách pro veřejnou dopravu po železnici, pokud:

a) i) se domnívá, že přímé uzavření je odůvodněné příslušnými strukturálními a geografickými charakteristikami dotčeného trhu a sítě, zejména jejich velikostí, charakteristikou poptávky, složitostí sítě, **technickou a zeměpisnou izolací**, jakož i službami, jichž se smlouva týká, a

(ii) taková smlouva by vedla ke zlepšení kvality služeb nebo efektivnosti nákladů v porovnání s dříve uzavřenou smlouvou na veřejné služby.

Na tomto základě vydá příslušný orgán odůvodněné rozhodnutí a bez zbytečného odkladu o něm informuje Komisi.

Má se za to, že členské státy, u nichž se v okamžiku vstupu tohoto nařízení v platnost jedná o maximální roční objem nižší než 23 milionů vlakových kilometrů a které mají pouze jeden příslušný orgán na vnitrostátní úrovni a jednu smlouvu o veřejných službách, která se vztahuje na celou síť, splňují podmínky uvedené v bodě i). Rozhodnou-li se takové členské státy uzavřít smlouvu o veřejných službách přímo, informují o tom Komisi. Spojené království se může rozhodnout, že tento pododstavec uplatní vůči Severnímu Irsku.

Pokud se příslušný orgán rozhodne uzavřít smlouvu o veřejných službách přímo, stanoví měřitelné, transparentní a ověřitelné požadavky na výkonnost. Tyto požadavky jsou zahrnuty ve smlouvě.

Výkonnostní požadavky se vztahují zejména na dochvilnost služeb, četnost provozu vlaků, kvalitu železničních kolejových vozidel a dopravní kapacitu pro cestující.

Smlouva musí obsahovat konkrétní ukazatele výkonnosti, které umožní pravidelné hodnocení příslušným orgánem a stanoví účinná a odrazující opatření, která mají být použita v případě, že železniční podnik požadavky na výkonnost nesplňuje.

Příslušný orgán pravidelně vyhodnocuje, zda železniční podnik dosáhl svých cílů za účelem splnění požadavků na celkovou výkonnost uvedených ve smlouvě, a tyto informace zveřejňuje. Přijme vhodná a včasná opatření, včetně účinných a odrazujících smluvních sankcí, není-li požadovaného zlepšení kvality služeb nebo efektivnosti nákladů dosaženo. Příslušný orgán může kdykoli zcela nebo zčásti pozastavit či ukončit provádění zakázky zadané podle tohoto ustanovení v případě, že hospodářský subjekt nesplňuje požadavky na výkonnost.

b) pokud se týká pouze provozu osobní železniční dopravy provozovatelem, který současně spravuje celou železniční infrastrukturu nebo významnou část železniční infrastruktury, na níž jsou služby poskytovány, která je vyloučena z použití článků 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 a 13 a kapitoly IV směrnice 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru v souladu s čl. 2 odst. 3 písm. a) nebo b) směrnice 2012/34/EU.

Odchylně od čl. 4 odst. 3 nepřesáhne doba trvání smluv uzavřených přímo podle tohoto odstavce deset let, pokud se nepoužije čl. 4 odst. 4.

Smlouvy uzavřené v souladu s tímto odstavcem musí být zveřejněny při zohlednění legitimní ochrany důvěrných obchodních informací a obchodních zájmů.“;

ab) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. V případě narušení služeb nebo v případě bezprostředního rizika vzniku takové situace může příslušný orgán přijmout [...] mimořádná opatření. Tato mimořádná opatření mají podobu přímého uzavření smlouvy nebo formální dohody o rozšíření smlouvy o veřejných službách nebo požadavku vykonat určité závazky veřejné služby. Provozovatel veřejných služeb má právo odvolat se proti rozhodnutí o uložení povinnosti vykonat určité závazky veřejné služby. Uzavření smlouvy o veřejných službách nebo její prodloužení prostřednictvím mimořádného opatření nebo uložení povinnosti vykonat takový závazek by neměly překročit dva roky“;

b) vkládá se nový odstavec 6a, který zní:

„6a. Příslušné orgány mohou v zájmu zvýšení hospodářské soutěže mezi železničními podniky rozhodnout, že smlouvy na veřejnou přepravu cestujících po železnici, jež se vztahují na části stejné sítě nebo soubor tras, uzavřou s různými železničními podniky. Za tímto účelem mohou příslušné orgány před zahájením nabídkového řízení rozhodnout o omezení počtu smluv, které mají být uzavřeny s tímž železničním podnikem.“

5. Vkládá se článek **5a[...]**, který zní:

„Článek **5a[...]**

Železniční kolejová vozidla

S ohledem na soutěžní zadávací řízení příslušné orgány posoudí, zda je třeba přijmout opatření k zajištění účinného a nediskriminačního přístupu k vhodným kolejovým vozidlům.“²⁴

²⁴ Mohl by být vložen bod odůvodnění, v němž bude vysvětleno, že účelem tohoto ustanovení je zajistit účinnou hospodářskou soutěž v rámci nabídkového řízení.

6. V článku 6 se odstavec 1 nahrazuje tímto:
- „1. Všechny kompenzace související s obecným pravidlem nebo smlouvou o veřejných službách musí být v souladu s článkem 4, a to bez ohledu na způsob, jakým byla smlouva uzavřena. Jakákoli kompenzace jakékoli povahy související se smlouvou o veřejných službách neuzavřenou podle čl. 5 odst. 1 nebo 3 nebo související s obecným pravidlem musí být rovněž v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze.“
7. Článek 7 se mění takto:
- a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:
- „1. Každý příslušný orgán jednou za rok zveřejní souhrnnou zprávu o závazcích veřejné služby, za něž je odpovědný, datu zahájení a době trvání smluv o veřejných službách, o vybraných provozovatelích veřejných služeb a o platbách kompenzací a výlučných právech poskytnutých uvedeným provozovatelům veřejných služeb prostřednictvím kompenzace. Tato zpráva rozlišuje mezi autobusovou dopravou a železniční dopravou, umožní sledovat a posoudit výkon, kvalitu a financování sítě veřejné dopravy a v případě potřeby poskytne informace o povaze a rozsahu jakýchkoli udělených výlučných práv. Členské státy usnadní centrální přístup k těmto zprávám, například prostřednictvím společného internetového portálu.“;
- b) v odstavci 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:
- „d) plánované datum zahájení a dobu trvání smlouvy o veřejných službách.“

8. Článek 8 se mění takto:

a) první věta odstavce 2 se nahrazuje tímto:

„2. Aniž je dotčen odstavec 3:

- i) Článek 5 se použije na uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících po silnici a v přepravě jinými druhy drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaj, od 3. prosince 2019.
- ii) Článek 5 s výjimkou odstavce 4a se použije na služby v přepravě cestujících po železnici od 3. prosince 2019.
- iii) Článek 5 odst. 4a se použije na služby v přepravě cestujících po železnici počínaje deseti lety po dni vstupu tohoto nařízení v platnost.
- iv) Použitelnost čl. 5 odst. 6 a čl. 7 odst. skončí deset let po dni vstupu tohoto nařízení v platnost.

Platnost smluv o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici uzavřených přímo v souladu s čl. 5 odst. 6 může trvat až do data jejich skončení.“;

b) vkládá se nový odstavec 2a, který zní:

„2a. Platnost smluv o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici uzavřených přímo na základě jiného řízení než spravedlivého nabídkového řízení v době od vstupu tohoto nařízení v platnost do 3. prosince 2019, může trvat až do data jejich skončení. Odchylně od čl. 4 odst. 3 nepřesáhne doba trvání těchto smluv deset let, pokud se nepoužije čl. 4 odst. 4.“;

c) v odstavci 3 se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) po 26. červenci 2000 a před [vstup tohoto nařízení v platnost] na základě jiného řízení než spravedlivého zadávacího řízení.“

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda / předsedkyně*
