

Stanovisko Výboru regionů na téma „Jednotný evropský železniční prostor“

(2011/C 104/12)

VÝBOR REGIONŮ

- podporuje přístup Evropské komise k otevření trhů železniční dopravy, avšak s důrazem na skutečnost, že cílem není neregulovaná hospodářská soutěž, ale soutěž zaměřená na zvýšení produktivity a zlepšení služeb pro zákazníky v odvětví železniční dopravy. Hospodářská soutěž je nicméně prostředkem, a nikoli cílem, a provozovatelé železnic musejí mít zajištěny naprosto rovné podmínky;
- podporuje rozvoj specializovaných sítí (vysokorychlostní sítě, sítě pro nákladní přepravu), avšak trvá na cílech evropské soudržnosti a na nutnosti bránit vzniku dvourychlostní Evropy;
- domnívá se, že budoucí návrh společného rámce financování bude muset být upřesněn, zejména pokud jde o rozdíly vůči „jednotnému fondu“, jež Výbor regionů odmítá. Střední cestou by bylo zavést do nových nařízení o strukturálních fondech mechanismus poskytování přidělených úvěrů udržitelným dopravním řešením, zejména přednostně na financování některých částí prioritních projektů v rámci TEN-T a akčních plánů městské mobility;
- v zásadě oceňuje, že Komise zavedla vztah mezi modulovanými poplatky za železniční hluk a přijetím euroznámky na internalizaci externích nákladů přepravy nákladními vozidly;
- pokud jde o financování infrastruktury, Výbor lituje, že členské státy nemají v rámci rozvoje národní strategie železniční infrastruktury povinnost konzultovat územní orgány;
- lituje, že Komise nepřijala legislativní opatření zavazující k úplnému oddělení provozovatelů infrastruktury a železničních podniků.

Zpravodaj:	pan Michel Delebarre (FR/SES), starosta města Dunkerku
Odkaz:	Sdělení Komise týkající se rozvoje jednotného evropského železničního prostoru KOM(2010) 474 v konečném znění Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepřpracované znění) KOM(2010) 475 v konečném znění

I. POLITICKÁ DOPORUČENÍ

VÝBOR REGIONŮ,

Sdělení o jednotném evropském železničním prostoru

1. podporuje přístup Evropské komise k otevření trhů železniční dopravy, avšak s důrazem na skutečnost, že cílem není neregulovaná hospodářská soutěž, ale soutěž zaměřená na zvýšení produktivity a zlepšení služeb pro zákazníky v odvětví železniční dopravy. Hospodářská soutěž je nicméně prostředkem, a nikoli cílem, a provozovatelé železnic musejí mít zajištěny naprosto rovné podmínky;

2. znovu vyjadřuje podporu posílení interoperability a bezpečnosti železničních systémů v Evropské unii a odstranění jakýchkoli právních nebo infrastrukturních omezení, která ztěžují či znemožňují železniční dopravu mezi členskými státy. Za účelem podpory přeshraniční dopravy mezi členskými státy a jakožto příspěvek k uskutečnění jednotného trhu musí jít o prioritní témata unijních politik v oblasti železniční dopravy. Úloha Evropské agentury pro železnice bude muset být přizpůsobena realizaci těchto priorit. Dále bude zapotřebí vybavit Evropskou agenturu pro železnice pravomocí vést arbitrážní řízení a zastoupit eventuálně vnitrostátní bezpečnostní orgány v případě sporu o certifikaci;

3. podporuje zavedení zásady „znečišťovatel platí“ a internalizaci externích nákladů pro všechny způsoby dopravy, aby tak byl vytvořen skutečný prostor s rovnými podmínkami hospodářské soutěže („level playing field“);

4. podporuje rozvoj specializovaných sítí (vysokorychlostní sítě, sítě pro nákladní přepravu), avšak trvá na cílech evropské soudržnosti a na nutnosti bránit vzniku dvourychlostní Evropy. V tomto směru budou instituce Unie muset dbát na to, aby neopomíjely, ale podporovaly železniční koridory regionů, které jsou vzdálené od ústředních evropských os, aby touto cestou poskytl rovné konkurenční podmínky a zajistily skutečnou a účinnou soudržnost jednotného trhu;

5. podporuje mobilizaci odpovídajících zdrojů na rozvoj železniční infrastruktury;

6. domnívá se, že budoucí návrh společného rámce financování bude muset být upřesněn, zejména pokud jde o rozdíly vůči „jednotnému fondu“, jež Výbor regionů odmítá. Výbor

není příznivcem zavedení jednotného fondu, který by především s využitím prostředků vyčleněných v rámci politiky soudržnosti sdružil všechny evropské finanční nástroje zaměřené na dopravní infrastrukturu. Při tomto převodu fondů by totiž hrozilo nebezpečí, že tento proces skončí jako čistá ztráta prostředků vyčleněných na dopravní politiku, a navíc by mohla být ohrožena integrace dopravních projektů do územně zaměřených rozvojových strategií. Střední cestou by bylo zavést do nových nařízení o strukturálních fondech mechanismus poskytování přidělených úvěrů udržitelným dopravním řešením, zejména přednostně na financování některých částí prioritních projektů v rámci TEN-T a akčních plánů městské mobility;

Návrh na přepracování prvního železničního balíčku – regionální výzvy

7. pokud se jedná o vyloučení z oblasti působnosti (článek 2), konstatuje Výbor, že Komise ponechává vyloučení železničních podniků, které provozují pouze městskou, příměstskou a regionální dopravu (článek 2), a že toto vyloučení z oblasti působnosti je v souladu s platným zněním nařízení o závazcích veřejné služby pro oblast osobní železniční dopravy;

8. uznává, že regionální železnice značnou měrou přispívají k místnímu a regionálnímu rozvoji: činí evropské regiony atraktivnějšími, posilují udržitelnou nákladní dopravu, podporují ekologický cestovní ruch a vytvářejí nové pracovní příležitosti;

9. pokud jde o služby související s železniční dopravou (článek 13, příloha III), Výbor vítá skutečnost, že použití zařízení pro dodávku trakčního proudu a čerpací stanice jsou zahrnuty do minimálního přístupového balíčku, aby byl zajištěn nediskriminační přístup k těmto základním službám. Je důležité, aby poskytovatel infrastruktury zajistil dostatečné elektrické napájení pro předpokládaný provoz a podpořil využívání trakční energie se slabým dopadem na životní prostředí;

10. oceňuje povinné oddělení dominantních poskytovatelů dopravy a provozovatelů dopravních zařízení uvedených v příloze III. Toto oddělení umožní lepší rozvoj trhů železniční dopravy v místním, ba i v mezinárodním měřítku;

11. oceňuje integraci přístavních infrastruktur souvisejících s činnostmi železniční dopravy do dopravních zařízení, která vyžadují transparentnější a otevřenější přístup;

12. souhlasí s vytvořením přesnější definice životaschopných alternativ, která provozovatelům dopravních zařízení umožní odmítnout přístup, pokud existuje podobná služba „na téže trase za ekonomicky přijatelných podmínek“;

13. domnívá se, že regulační subjekt musí mít možnost rozhodovat o přidělování kapacity pro železniční dopravu;

14. požaduje doplnit čl. 47 odst. 5 o ustanovení, které by navazující vnitrozemskou dopravu v blízkosti námořních přístavů v podstatě stavělo na úroveň služeb mezinárodní nákladní dopravy;

15. domnívá se, že u dopravních zařízení musí platit „použijte je, nebo o ně přijdeš“ („Use-it-or-lose it“) (povinnost vypsat veřejnou zakázku na určení nového provozovatele zařízení) již při zamýšleném ukončení provozu. Stejně tak by nově vybudovaná zařízení pro údržbu konkrétních kolejových vozidel a technická zařízení neměla být vyhrazena pro potřeby jednoho konkrétního uživatele na dobu pěti let;

16. pokud jde o hluk pocházející z nákladních vlaků (čl. 31 odst. 5 a příloha VIII), konstatuje Výbor, že hluk je environmentální Achillovou patou železniční dopravy. Vede k velkému počtu stížností ze strany obyvatel žijících poblíž železničních cest;

17. potvrzuje, že neúčinnějším opatřením k omezení hlukosti vlaků je vybavení vagónů „tichými“ brzdovými špalíky. Problém však představuje financování a technická definice tohoto vybavení;

18. v zásadě oceňuje, že Komise zavedla vztah mezi modulovanými poplatky za železniční hluk a přijetím euroznámky na internalizaci externích nákladů přepravy nákladními vozidly. Podotýká však, že podle současné podoby návrhu je započítání externích nákladů působení hluku v železniční dopravě závazné a v silniční dopravě nepovinné, což může narušit hospodářskou soutěž;

19. považuje za správný návrh Komise zavést povinnost motivačního zpoplatnění s cílem snížit železniční hluk, avšak lituje, že návrh Komise nepodmiňuje povinnost motivačního zpoplatnění s cílem snížit železniční hluk obdobnou povinností platnou u silniční přepravy zboží; dále se domnívá, že musí být zajištěno, aby vozy s nízkou hlučností trvale nepodléhaly administrativně náročným procedurám. Jakmile bude dosaženo cíle snížení hluku a nebude-li další fungování systému společenství přinášet žádné další přiměřené výhody, musí být možné systém sazeb za trasu v závislosti na úrovni hluku přizpůsobit situaci nebo i zrušit;

20. pokud jde o financování infrastruktury (články 8 a 30, příloha VII), Výbor lituje, že členské státy nemají v rámci

rozvoje národní strategie železniční infrastruktury povinnost konzultovat územní orgány. Tyto orgány by mohly mimo jiné formulovat místní strategie železniční infrastruktury na období nejméně 5 let;

21. podporuje povinnost přijetí víceletých smluv mezi státy a provozovateli infrastruktury o financování údržby a obnovy cest. Musí však být zajištěno, že rozhodování o veřejném zájmu souvisejícím s infrastrukturou a o nezbytných vlastnostech infrastruktury zůstane v působnosti příslušného členského státu;

22. lituje však, že územní orgány nejsou explicitně zařazeny mezi účastníky jednání o těchto smlouvách, které budou mít silný dopad na stav jejich železničních sítí;

23. pokud se jedná o schválené žadatele (čl. 3 odst. 12 a článek 44), Výbor s potěšením konstatuje rozšíření tohoto pojmu. Organizace, jež nemají železniční licenci, jako jsou zasilatelé a přístavy, si budou moci snáze rezervovat trasy. Dále by to mělo umožnit rozvoj provozovatelů nákladní přepravy na krátké vzdálenosti („shortliners“);

Návrh na přepracování prvního železničního balíčku – další politické výzvy

24. co se týče otevření trhů a regulace, Výbor je obecně pro opatření zaměřená na posílení pravomocí regulačního subjektu tak, aby tento subjekt mohl lépe kontrolovat nediskriminační přístup na trh železniční dopravy a pobízet provozovatele infrastruktury k účinnému poskytování služeb. K tomu patří i zachování dosavadní možnosti pro členské státy, aby těmto pobídkám daly formu opatření v oblasti dozorcího práva. Vzhledem k čím dál více mezinárodnímu dosahu železniční problematiky je třeba uvažovat o vytvoření evropského regulačního subjektu pro otázky týkající se více než jednoho členského státu, za současného dodržení zásady subsidiarity a respektování pravomocí národních regulačních orgánů. Komise by nejprve mohla zřídit Evropský výbor železničních orgánů, jehož posláním jako odvolací instance by bylo rozhodovat ve vnitrostátních sporech v oblasti regulace sítí a jenž by disponoval právními prostředky k vymáhání provedení těchto rozhodnutí v členských státech. Výbor se dále domnívá, že by se Komise měla aktivněji zasadit za zavedení společné terminologie řízení, společných pracovních předpisů a společného systému řízení dopravy, aby se provoz zefektivnil;

25. lituje, že Komise nepřijala legislativní opatření zavazující k úplnému oddělení provozovatelů infrastruktury a železničních podniků. Úplné oddělení umožňuje lépe zajistit nediskriminační přístup k infrastruktuře bez střetu zájmů mezi provozovatelem s přirozeným monopolem a některým z jejích uživatelů. Musí existovat jasné pokyny ohledně toho, kdo je odpovědný za přístup k síti a na nástupiště, terminály a ostatní infrastrukturu;

26. zdůrazňuje, že úplné oddělení provozovatelů infrastruktury a železničních podniků nesmí v žádném případě zpochybnit zásadu zakotvenou v článku 345 Smlouvy o fungování Evropské unie, tedy že „smlouvy se nijak nedotýkají úpravy vlastnictví uplatňované v členských státech“;

27. pokud jde o transparentnost a zpoplatnění, Výbor vítá posílení účetního oddělení činností nákladní a osobní dopravy a mezi správou infrastruktury a poskytováním dopravních služeb (článek 6);

28. konstatuje, že v Evropské unii dosud nejsou náležitě zavedeny režimy odměňování výkonu ani systémy zvýšení výkonu (přitom tyto jsou již povinné), jež by stanovily odpovědnost za zpoždění vlaků;

29. není si však jist mírou podrobnosti, pokud jde o příčiny zpoždění uvedené v příloze VIII. Výbor navrhuje začít povinným zavedením programů zaměřených na zvýšení výkonnosti vycházejících z potřeb a prostředků každého provozovatele infrastruktury;

30. s potěšením konstatuje doplnění týkající se zpráv o síti, zejména pokud jde o železniční dopravu (článek 27 a čl. 56 odst. 2);

31. pokud jde o akty v přenesené pravomoci, konstatuje Výbor, že Evropská komise chce podle tohoto návrhu převzít značné pravomoci na sebe, uvážíme-li, že většina příloh tohoto návrhu bude moci být změněna tímto způsobem (článek 60). Přílohy však zahrnují klíčové prvky železničního regulačního rámce.

II. DOPORUČENÉ POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Pozměňovací návrh 1

Čl. 6 odst. 3

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Členské státy zajistí, aby oddělené výkazy zisků a ztrát a rozvaha byly vedeny a zveřejňovány na jedné straně pro činnosti spojené s provozováním železniční přepravy zboží a na straně druhé pro činnosti spojené s poskytováním přepravy cestujících. Veřejné finanční prostředky za činnosti související se zajišťováním přepravy jako úhrady za veřejné služby jsou vykazovány samostatně pro každou smlouvu na veřejné služby na příslušných účtech a nepřevádějí se na činnosti související s poskytováním jiných dopravních služeb nebo s jakoukoli jinou činností.	Členské státy zajistí, aby oddělené výkazy zisků a ztrát a rozvaha byly vedeny a zveřejňovány na jedné straně pro činnosti spojené s provozováním železniční přepravy zboží a na straně druhé pro činnosti spojené s poskytováním přepravy cestujících. Veřejné finanční prostředky za činnosti související se zajišťováním přepravy jako úhrady za veřejné služby jsou vykazovány samostatně pro každou smlouvu na veřejné služby na příslušných <u>zveřejněných</u> účtech a nepřevádějí se na činnosti související s poskytováním jiných dopravních služeb nebo s jakoukoli jinou činností.

Odůvodnění

V případě, kdy jeden podnik má několik smluv na veřejné služby a jeho struktura neobsahuje místní pobočky zabývající se plněním smlouvy, neexistuje v současnosti povinnost zveřejňovat samostatné účty. Tato situace může podniku umožnit vést jednotlivé smlouvy na poskytované veřejné služby ne zcela „nepropustným“ způsobem, což škodí dobré kontrole využívání veřejných finančních prostředků.

Pozměňovací návrh 2

Čl. 8 odst. 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Členské státy rozvíjejí vnitrostátní železniční infrastruktury, přičemž, pokud je to nutné, berou v úvahu obecné požadavky Unie. Za tímto účelem zveřejní nejpozději dva roky po vstupu této směrnice v platnost strategii rozvoje železniční infrastruktury s cílem uspokojit budoucí potřeby v oblasti mobility; strategie bude založena na zdravém a udržitelném financování železničního systému. Strategie zahrne období nejméně pěti let a může být prodloužena.	Členské státy rozvíjejí vnitrostátní železniční infrastruktury, přičemž, pokud je to nutné, berou v úvahu obecné požadavky Unie a <u>zaručují bezpečnost, interoperabilitu a odstranění překážek jakéhokoli typu bránících železniční dopravě mezi regiony různých členských států, aby tímto způsobem docílily vytvoření skutečného a účinného jednotného trhu.</u> Za tímto účelem zveřejní nejpozději dva roky po vstupu této směrnice v platnost a <u>po konzultaci dotčených územních orgánů</u> strategii rozvoje železniční infrastruktury s cílem uspokojit budoucí potřeby v oblasti mobility; strategie bude založena na zdravém a udržitelném financování železničního systému. Strategie zahrne období nejméně pěti let a může být prodloužena. <u>Dotčené územní orgány mohou též státu předložit vlastní dlouhodobou strategii rozvoje železniční infrastruktury.</u>

Odůvodnění

Členské státy by měly mít v rámci rozvoje národní strategie železniční infrastruktury povinnost konzultovat územní orgány. Tyto orgány by mohly mimo jiné formulovat místní strategie železniční infrastruktury na období nejméně 5 let.

*Pozměňovací návrh 3***Čl. 30 odst. 3**

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Členské státy konzultují zúčastněné strany nejméně jeden měsíc před podpisem ujednání a toto ujednání zveřejní do jednoho měsíce po jeho uzavření.	Členské státy konzultují zúčastněné strany, <u>zejména územní orgány</u> , nejméně jeden měsíc před podpisem ujednání a toto ujednání zveřejní do jednoho měsíce po jeho uzavření.

Odůvodnění

Územní orgány by měly být explicitně zařazeny mezi účastníky jednání o víceletých smlouvách o financování, které budou mít silný dopad na stav jejich železničních sítí.

*Pozměňovací návrh 4***Čl. 31 odst. 5**

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Pokud je zpoplatňování nákladů působení hluku povoleno právními předpisy Unie pro silniční nákladní dopravu, změní se poplatky za infrastrukturu tak, aby se zohlednily náklady působení hluku provozováním železniční dopravy v souladu s přílohou VIII bodem 2.	Pokud je zpoplatňování nákladů působení hluku povoleno právními předpisy Unie pro silniční nákladní dopravu, změní se poplatky za infrastrukturu tak, aby se zohlednily náklady působení hluku provozováním železniční dopravy v souladu s přílohou VIII bodem 2. Poplatky za infrastrukturu pro železniční nákladní dopravu musí při rovných podmínkách pro všechny způsoby dopravy zohledňovat náklady na působení hluku provozováním železniční dopravy a vícenáklady na výbavy nákladních vagónů na snižování hluku v souladu s přílohou VIII bodem 2. Tento postup může být přizpůsoben nebo zrušen, jakmile nebude přiměřeně přispívat ke snižování hluku. Lokomotivy by sem měly být zahrnuty, pokud to dovolí závěry studií, které musí být ještě provedeny.

Odůvodnění

Do textu článku 31 je jako další požadavek nutno vložit, že v systému sazeb za trasu v závislosti na úrovni hluku je nezbytné zohlednit vedle vnějších nákladů na působení hluku také značné náklady na vybavení nákladních vagónů a lokomotiv, důležité pro dostatečné působení pobídek.

*Pozměňovací návrh 5***Čl. 47 odst. 5**

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Význam služeb nákladní dopravy a zejména služeb mezinárodní nákladní dopravy se při stanovení přednostních kritérií přiměřeně zohlední.	Význam služeb nákladní dopravy a zejména služeb mezinárodní nákladní dopravy <u>a služeb v oblasti napojení vnitrozemí u námořních přístavů</u> se při stanovení přednostních kritérií přiměřeně zohlední.

Odůvodnění

Nákladní doprava z námořních přístavů k odběratelům ve vnitrozemí a naopak nepřiměřeně zatěžuje jednotlivé úseky cest. Jejich zohlednění za použití přednostních kritérií může tento problém vyřešit a námořní přístavy lépe propojit s jejich vnitrozemím.

*Pozměňovací návrh 6***Příloha I**

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Seznam položek železniční infrastruktury</p> <p>Železniční infrastruktura zahrnuje níže uvedené položky, které patří k hlavním traťovým i ostatním kolejím, s výjimkou tratí uvnitř železničních dílen, dep nebo vozoven a soukromých železničních přípojek:</p> <ul style="list-style-type: none"> — pozemky; — železniční těleso a plán, zejména násypy, zářezy, drenáže a odvodňovací příkopy, propustky malé těsnosti, zárubní zdi a osázení jako ochrana svahu; nástupiště pro cestující a rampy pro nakládku zboží; stezky a chodníky; uzavírací zdi, živé ploty, oplocení; protipožární pásma; zařízení na vytápění výhybek; křižovatky atd.; sněhové zábrany; — inženýrské stavby: mosty, nadjezdy a ostatní nadúrovňová křížení tratě; tunely, kryté zářezy a ostatní podúrovňová křížení tratě; podpůrné zdi a ochranné stavby proti lavinám, padajícím kamenům atd.; — úrovnňová křížení tratě, včetně zařízení pro zajištění bezpečnosti silničního provozu; — železniční svršek, zejména: kolejnice, žlábkové kolejnice a přídržné kolejnice; příčné a podélné pražce; drobný svrškový materiál ke spojování kolejí; zátěž, včetně šterku a písku; výhybky a křižovatky; točny a posuvny (s výjimkou těch, které jsou výhradně určeny pro lokomotivy); — přístupové komunikace pro cestující a zboží, včetně silnic; — zabezpečovací, signalizační a telekomunikační zařízení na otevřené trati, ve stanicích a seřadovacích nádražích, včetně zařízení pro výrobu, přeměnu a rozvod elektrického proudu pro signalizaci a telekomunikaci; budovy patřící k uvedenému zařízení; kolejové brzdy; — osvětlovací zařízení pro provozní a bezpečnostní účely; — zařízení pro přeměnu a přívod proudu pro elektrickou trakci: měnírny, napájecí kabely mezi měnírnami a trolejemi, elektrické vedení se stožáry, třetí kolejnice s podpěrami; — služební objekty správy infrastruktury. 	<p>Seznam položek železniční infrastruktury</p> <p>Železniční infrastruktura zahrnuje níže uvedené položky, které patří k hlavním traťovým i ostatním kolejím, s výjimkou tratí uvnitř železničních dílen, dep nebo vozoven a soukromých železničních přípojek:</p> <ul style="list-style-type: none"> — pozemky; — železniční těleso a plán, zejména násypy, zářezy, drenáže a odvodňovací příkopy, propustky malé těsnosti, zárubní zdi a osázení jako ochrana svahu; nástupiště pro cestující a rampy pro nakládku zboží; stezky a chodníky; uzavírací zdi, živé ploty, oplocení; protipožární pásma; zařízení na vytápění výhybek; křižovatky atd.; sněhové zábrany; — inženýrské stavby: mosty, nadjezdy a ostatní nadúrovňová křížení tratě; tunely, kryté zářezy a ostatní podúrovňová křížení tratě; podpůrné zdi a ochranné stavby proti lavinám, padajícím kamenům atd.; — úrovnňová křížení tratě, včetně zařízení pro zajištění bezpečnosti silničního provozu; — železniční svršek, zejména: kolejnice, žlábkové kolejnice a přídržné kolejnice; příčné a podélné pražce; drobný svrškový materiál ke spojování kolejí; zátěž, včetně šterku a písku; výhybky a křižovatky; točny a posuvny (s výjimkou těch, které jsou výhradně určeny pro lokomotivy); — přístupové komunikace pro cestující a zboží, včetně silnic; — zabezpečovací, signalizační a telekomunikační zařízení na otevřené trati, ve stanicích a seřadovacích nádražích, včetně zařízení pro výrobu, přeměnu a rozvod elektrického proudu pro signalizaci a telekomunikaci; budovy patřící k uvedenému zařízení; kolejové brzdy; — osvětlovací zařízení pro provozní a bezpečnostní účely; — zařízení pro přeměnu a přívod proudu pro elektrickou trakci: měnírny, napájecí kabely mezi měnírnami a trolejemi, elektrické vedení se stožáry, třetí kolejnice s podpěrami; — služební objekty správy infrastruktury; — <u>nádražní budovy a jejich části včetně vedlejších zařízení jako čekárny, zařízení pro prodej cestovních potřeb, nádražní toalety, prodejny jízdenek a automaty na prodej jízdenek, cestovní kanceláře či informační místa pro cestující.</u>

Odůvodnění

Části nádražních budov související s dopravou by měly být uvedeny v příloze I.

Pozměňovací návrh 7

Příloha III

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Služby pro železniční podniky (uvedené v článku 13)	Služby pro železniční podniky (uvedené v článku 13)
1. Minimální přístupový balík obsahuje:	1. Minimální přístupový balík obsahuje:
a) zpracování žádostí o kapacitu železniční infrastruktury;	a) zpracování žádostí o kapacitu železniční infrastruktury;
b) právo využití přidělené kapacity;	b) právo využití přidělené kapacity;
c) použití výhybek a železničních křižovatek;	c) použití výhybek a železničních křižovatek;
d) provoz vlaku včetně signalizace, řízení, dispečinku a hlášení a poskytování informací o pohybu vlaku;	d) provoz vlaku včetně signalizace, řízení, dispečinku a hlášení a poskytování informací o pohybu vlaku;
e) použití zařízení pro dodávku trakčního proudu, je-li k dispozici;	e) použití zařízení pro dodávku trakčního proudu, je-li k dispozici;
f) čerpací stanice, jsou-li k dispozici;	f) čerpací stanice, jsou-li k dispozici;
g) veškeré další informace potřebné k zavedení nebo k provozování dopravní služby, pro niž byla kapacita poskytnuta.	g) veškeré další informace potřebné k zavedení nebo k provozování dopravní služby, pro niž byla kapacita poskytnuta;
	h) <u>informace umožňující orientaci a přístup ke službám v osobních nádražích a jejich budovách.</u>
2. Je rovněž poskytnut \Leftrightarrow přístup k zařízením služeb a poskytování služeb \Leftrightarrow v těchto zařízeních \Leftrightarrow zahrnuje:	2. Je rovněž poskytnut \Leftrightarrow přístup k zařízením služeb a poskytování služeb \Leftrightarrow v těchto zařízeních \Leftrightarrow zahrnuje:
a) použití zařízení pro dodávku trakčního proudu, je-li k dispozici;	a) použití zařízení pro dodávku trakčního proudu, je-li k dispozici;
b) čerpací stanice;	b) čerpací stanice;
a) osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení \Leftrightarrow , včetně prodeje přepravních dokladů a informací \Leftrightarrow ;	a) osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení \Leftrightarrow , včetně prodeje přepravních dokladů a informací \Leftrightarrow ;
b) nákladní terminály;	b) nákladní terminály;
c) seřaďovací nádraží;	c) seřaďovací nádraží;
d) zařízení pro sestavování vlaků;	d) zařízení pro sestavování vlaků;
e) odstavné koleje;	e) odstavné koleje;
f) údržbu a ostatní technické služby;	f) údržbu a ostatní technické služby;
g) zařízení přístavů související s činnostmi železniční dopravy;	g) zařízení přístavů související s činnostmi železniční dopravy;
h) pomocná zařízení, včetně tažných.	h) pomocná zařízení, včetně tažných.
	i) <u>systém pro distribuci přepravních dokladů.</u>

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>3. Doplnkové služby mohou zahrnovat:</p> <p>a) trakční proud ⇔, přičemž poplatky za něj jsou na fakturách uvedeny odděleně od poplatků za používání zařízení pro dodávku trakčního proudu ⇔;</p> <p>b) předtápění osobních vlaků;</p> <p>c) dodávky paliva ⇔, přičemž poplatky za něj jsou na fakturách uvedeny odděleně od poplatků za používání čerpacích stanic ⇔, seřadování a veškeré ostatní služby poskytované na výše uvedených přístupových zařízeních k službám;</p> <p>d) nadstandardní smlouvy týkající se</p> <ul style="list-style-type: none"> — řízení dopravy nebezpečných nákladů, — pomoci při provozu mimořádných vlaků. 	<p>3. Doplnkové služby mohou zahrnovat:</p> <p>a) trakční proud ⇔, přičemž poplatky za něj jsou na fakturách uvedeny odděleně od poplatků za používání zařízení pro dodávku trakčního proudu ⇔;</p> <p>b) předtápění osobních vlaků;</p> <p>c) dodávky paliva ⇔, přičemž poplatky za něj jsou na fakturách uvedeny odděleně od poplatků za používání čerpacích stanic ⇔, seřadování a veškeré ostatní služby poskytované na výše uvedených přístupových zařízeních k službám;</p> <p>d) nadstandardní smlouvy týkající se</p> <ul style="list-style-type: none"> — řízení dopravy nebezpečných nákladů, — pomoci při provozu mimořádných vlaků.
<p>4. Pomocné služby mohou zahrnovat:</p> <p>a) přístup k telekomunikačním sítím;</p> <p>b) poskytování doplňujících informací;</p> <p>c) technickou kontrolu vozového parku.</p>	<p>4. Pomocné služby mohou zahrnovat:</p> <p>a) přístup k telekomunikačním sítím;</p> <p>b) poskytování doplňujících informací;</p> <p>c) technickou kontrolu vozového parku.</p>

Odůvodnění

Dopravce nesmí oddělit informace, jež cestujícím umožňují orientaci a přístup ke službám na nádraží, neboť by to ohrozilo ucelenost a přehlednost těchto informací. Zachováním sjednocených a sdílených informačních prostředků mají provozovatelé zaručeno dobré zviditelnění své služby, aniž by vznikal problém rozčlenění na všeobecný vstupní prostor a prostor pro vyvěšování informací.

Pozměňovací návrh 8

Příloha VIII

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>2. Poplatky za infrastrukturu rozlišené dle působení hluku uvedené v čl. 31 odst. 5 splňují následující požadavky:</p> <p>a) Poplatky jsou rozlišeny tak, aby odrážely složení vlaku z kolejových vozidel při dodržení mezních hodnot hluku stanovených rozhodnutím Komise 2006/66/ES (TSI „Hluk“).</p> <p>b) Přednost se dává nákladním vagonům.</p> <p>c) Rozlišení podle úrovní emisí hluku nákladních vagonů umožní, aby se v rozumné lhůtě navrátily investice do dovybavení vagonů ekonomicky nejlépe životaschopnou dostupnou technologií nízkohlučného brzdění.</p>	<p>2. Poplatky za infrastrukturu rozlišené dle působení hluku uvedené v čl. 31 odst. 5 splňují následující požadavky:</p> <p>a) Poplatky jsou rozlišeny tak, aby odrážely složení vlaku z kolejových vozidel při dodržení mezních hodnot hluku stanovených rozhodnutím Komise 2006/66/ES (TSI „Hluk“).</p> <p>b) Přednost se dává nákladním vagonům. <u>Poplatky za infrastrukturu rozlišené podle hluku jsou možné pouze u nákladních vagonů.</u></p> <p>c) Rozlišení podle úrovní emisí hluku nákladních vagonů umožní, aby se v rozumné lhůtě navrátily investice do dovybavení vagonů ekonomicky nejlépe životaschopnou dostupnou technologií nízkohlučného brzdění.</p>

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>d) K rozlišení poplatků mohou být vzaty v úvahu další prvky, jako např.:</p> <p>i) denní doba, zejména noční doba v případě emisí hluku;</p> <p>ii) složení vlaku s dopadem na úroveň emisí hluku;</p> <p>iii) citlivost oblasti zasažené místními emisemi;</p> <p>iv) další třídy emisí hluku, které jsou významně nižší než třída uvedená v písmenu a).</p>	<p>d) K rozlišení poplatků mohou být vzaty v úvahu další prvky, jako např.:</p> <p>i) denní doba, zejména noční doba v případě emisí hluku;</p> <p>ii) složení vlaku s dopadem na úroveň emisí hluku;</p> <p>iii) citlivost oblasti zasažené místními emisemi;</p> <p>iv) další třídy emisí hluku, které jsou významně nižší než třída uvedená v písmenu a).</p>

Odůvodnění

Cílem návrhu směrnice je povolit v železniční dopravě započítání externích nákladů souvisejících s emisemi hluku jen tehdy, bude-li možné jejich započtení i v silniční dopravě. Jen tak budou zaručeny rovné podmínky hospodářské soutěže v železniční i silniční dopravě.

Toho však dosaženo nebude, neboť definice železniční dopravy, jejíž hlučnost lze za této podmínky započítat jako externí náklad do poplatků za infrastrukturu, je chybná: čl. 31 odst. 5 odkazuje na přílohu VIII, č. 2. Tam se v případě emisí, které při vyměřování poplatků za infrastrukturu lze zohlednit, odkazuje na rozhodnutí Komise 2006/66/ES (TSI „Hluk“) – Úř. věst. L 37, 8.2.2006, s.1 (viz písmeno a)). Zde citované rozhodnutí však ve své příloze nekonkretizuje jen emise hluku u vagonů pro nákladní dopravu, ale i u osobních vozů.

Z toho plyne, že externí náklady emisí hluku lze započíst i v osobní železniční dopravě. V silniční dopravě je započtení naopak možné jen u přepravy nákladů, ale ne u přepravy osob.

Pozměňovací návrh má znovu nastolit rovné podmínky hospodářské soutěže.

V Bruselu dne 28. ledna 2011

předsedkyně
Výboru regionů
Mercedes BRESSO