

Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

► **B** ► **M2** SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2001/14/ES
ze dne 26. února 2001
o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury ◀
(Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
► <u>M1</u>	Rozhodnutí Komise 2002/844/ES, ze dne 23. října 2002	L 289	30	26.10.2002
► <u>M2</u>	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004	L 220	16	21.6.2004

▼ B▼ M2

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2001/14/
ES**

ze dne 26. února 2001

**o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění
železniční infrastruktury**

▼ B

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 71 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽³⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽⁴⁾ s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem dne 22. listopadu 2000,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Větší integrace železničního odvětví Společenství má zásadní význam pro vybudování vnitřního trhu a pro cestu k dosažení trvale udržitelné mobility.
- (2) Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství ⁽⁵⁾ stanoví určitá přístupová práva pro železniční podniky a mezinárodní sdružení železničních podniků v mezinárodní železniční dopravě. Tato práva znamenají možnost používání železniční infrastruktury více uživateli.
- (3) Směrnice Rady 95/19/ES ze dne 19. června 1995 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a o zpoplatnění infrastruktury ⁽⁶⁾ stanoví všeobecný rámec pro přidělování kapacity železniční infrastruktury.
- (4) Uvedené směrnice nezabránily značné rozmanitosti struktury a úrovní zpoplatnění železniční infrastruktury ani rozmanitosti forem a trvání procesů přidělování kapacit.
- (5) K zajištění transparentnosti a nediskriminačního přístupu k železniční infrastruktuře pro všechny železniční podniky by se měly veškeré informace nezbytné k uplatnění práva přístupu zveřejňovat ve zprávě o síti.
- (6) Vhodné systémy přidělování kapacit železniční infrastruktury a existence konkurenčních provozovatelů mají za následek větší rovnováhu mezi jednotlivými způsoby dopravy.
- (7) Podpora optimálního využívání železniční infrastruktury vede ke snížení nákladů společnosti na dopravu.
- (8) Účelná nákladní doprava, zejména přeshraniční doprava, vyžaduje opatření vedoucí k otevření trhu.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 321, 20.10.1998, s. 10 a Úř. věst. C 116E, 26.4.2000, s. 40).

⁽²⁾ Úř. věst. C 209, 22.7.1999, s. 22.

⁽³⁾ Úř. věst. C 57, 29.2.2000, s. 40.

⁽⁴⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 10. března 1999 (Úř. věst. C 175, 21.6.1999, s. 120) potvrzené dne 27. října 1999 (Úř. věst. C 154, 5.6.2000, s. 22), společný postoj Rady ze dne 28. března 2000 (Úř. věst. C 178, 27.6.2000, s. 28) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 5. července 2000 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 1. února 2001 a rozhodnutí Rady ze dne 20. prosince 2000.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25. Směrnice ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1).

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 143, 27.6.1995, s. 75.

▼ B

- (9) Členské státy by měly mít možnost dovolit odběratelům služeb železniční dopravy přímý vstup do procesu přidělování kapacit.
- (10) Revitalizace evropských železnic formou rozšířeného přístupu mezinárodní nákladní dopravy do Transevropské sítě železniční nákladní dopravy vyžaduje spravedlivou hospodářskou soutěž mezi železniční a silniční nákladní dopravou, zejména s patřičným ohledem na různé vnější vlivy. Vhodné systémy zpoplatnění železniční infrastruktury tvoří spolu s odpovídajícími systémy zpoplatnění ostatní dopravní infrastruktury a konkurencí provozovatelů optimální rovnováhu mezi různými způsoby dopravy.
- (11) Systémy zpoplatnění a přidělování kapacit by měly všem podnikům umožňovat rovnoprávný a nediskriminační přístup a snažit se co nejlépe odpovídat potřebám všech uživatelů a druhů dopravy řádným a nediskriminačním způsobem.
- (12) V rámci stanoveném členskými státy by systémy zpoplatnění a přidělování kapacit měly podněcovat provozovatele infrastruktury k optimalizaci využití jejich infrastruktury.
- (13) Železniční podniky by měly od systémů přidělování kapacit obdržet jasné a jednoznačné signály vedoucí k racionálnímu rozhodování.
- (14) Aby se přihlíželo k potřebám uživatelů nebo potenciálních uživatelů kapacit železniční infrastruktury při plánování jejich obchodů a k potřebám zákazníků a investorů, je třeba, aby provozovatel infrastruktury zajistil přidělení kapacity infrastruktury způsobem odrážejícím potřebu udržet a zdokonalit spolehlivost služeb.
- (15) Je žádoucí pobízet železniční podniky a provozovatele infrastruktury k minimalizaci závad a ke zdokonalování výkonnosti sítě.
- (16) Systémy zpoplatnění a přidělování kapacit by měly umožňovat spravedlivou hospodářskou soutěž při poskytování železničních služeb.
- (17) Je třeba přihlížet k obchodním požadavkům žadatelů i provozovatelů infrastruktury.
- (18) Provozovatelům infrastruktury je třeba při přidělování kapacit železniční infrastruktury ponechat co nejvyšší pružnost, která však musí být slučitelná s uspokojením přiměřených požadavků žadatele.
- (19) Proces přidělování kapacit musí bránit nepřiměřenému omezování požadavků ostatních podniků, které jsou nebo mají v úmyslu stát se držiteli práv na používání železniční infrastruktury k rozvoji vlastního podnikání.
- (20) Provozovatelům infrastruktury je vhodné ponechat určitý stupeň pružnosti, aby měli možnost účinnějšího využití železniční sítě.
- (21) Systémy přidělování kapacit a systémy zpoplatnění mohou případně přihlížet ke skutečnosti, že různé součásti sítě železniční infrastruktury mohly být určeny pro různé hlavní uživatele.
- (22) Požadavky na osobní dopravu mohou často být v rozporu s požadavky na nákladní dopravu. Požadavky na osobní dopravy mohou vést k vytvoření sítě, jejíž výstavba a údržba je nákladnější než výstavba a údržba sítě určené výlučně pro nákladní dopravu. Zvyšující se rozdíl rychlostí vozového parku pro nákladní dopravu a vozového parku pro osobní dopravu může vést ke stupňování rozporu mezi těmito dvěma druhy dopravy.
- (23) Různí uživatelé a typy uživatelů mají často odlišný vliv na kapacitu infrastruktury a potřeby různých služeb je třeba vhodně vyvážit.

▼B

- (24) Služby provozované na základě smluv s veřejnoprávními subjekty mohou vyžadovat zvláštní pravidla k zajištění jejich přitažlivosti pro uživatele.
- (25) Systémy zpoplatnění a přidělování kapacit musí přihlížet k následkům rostoucího vytížení kapacity infrastruktury a k jejich vzácnosti.
- (26) Vzhledem k rozdílným časovým rámcům pro plánování typů dopravy je třeba zajistit možnost uspokojení žádostí o kapacitu infrastruktury podaných po sestavení jízdního řádu.
- (27) Používání informačních technologií může zvýšit rychlost a odezvu při sestavování jízdního řádu a zlepšit schopnost žadatelů podávat nabídky na kapacitu infrastruktury, jakož i zlepšit schopnost zřízení tras vlaků vedoucích přes více sítí provozovatelů infrastruktury.
- (28) Pokud je k uspokojení potřeb uživatelů nezbytná koordinace požadavků na kapacitu, je třeba k zajištění optimálních výsledků železničních podniků vyžadovat kontrolu využití kapacity infrastruktury.
- (29) Se zřetelem k monopolnímu postavení provozovatelů infrastruktury je třeba vyžadovat průzkum dostupné kapacity infrastruktury a metod rozšíření této kapacity, pokud proces přidělování kapacit neuspokojuje požadavky uživatelů.
- (30) Nedostatek informací o požadavcích ostatních železničních podniků a o omezeních uvnitř systému může železničním podnikům působit potíže při hledání optimalizace jejich požadavků na kapacitu infrastruktury.
- (31) Za účelem zvýšení přitažlivosti železnice pro dopravu využívající síť více provozovatelů infrastruktury, zejména v mezinárodní dopravě, je třeba zajistit lepší koordinaci systémů přidělování.
- (32) Je třeba minimalizovat narušování hospodářské soutěže, které může vzniknout mezi železničními infrastrukturami nebo mezi různými druhy dopravy v důsledku podstatných rozdílů v zásadách zpoplatnění.
- (33) Je žádoucí stanovit složky služeb infrastruktury, které jsou pro provozovatele při poskytování služby nezbytné a které by měly být poskytovány výměnou za minimální poplatky za přístup.
- (34) Je žádoucí investovat do železniční infrastruktury, přičemž systémy zpoplatnění za použití infrastruktury by měly poskytovat takové pobídky provozovatelům infrastruktury, aby účelně investovali tam, kde jsou investice ekonomicky výhodné.
- (35) Každý systém zpoplatnění vysílá ekonomické signály uživatelům. Je třeba, aby tyto signály železničním podnikům byly konzistentní a vedly je k racionálním rozhodnutím.
- (36) Ke stanovení vhodné a přiměřené úrovně zpoplatnění infrastruktury je třeba, aby provozovatelé infrastruktury hodnotili a účetně zaznamenávali svá aktiva a jasně porozuměli nákladovým faktorům při provozování infrastruktury.
- (37) Je žádoucí zajistit, aby se při rozhodování o dopravě přihlíželo ke vnějším nákladům.
- (38) Je třeba zajistit, aby poplatky za mezinárodní dopravu byly na úrovni umožňující železnici uspokojovat požadavky trhu. Proto by zpoplatnění infrastruktury mělo být stanoveno ve výši nákladů skutečně vzniklých provozováním vlakové dopravy.
- (39) Celková úroveň krytí nákladů pomocí zpoplatnění infrastruktury ovlivňuje stanovení nezbytné výše příspěvku z veřejných prostředků. Členské státy mohou vyžadovat různou výši celkového krytí nákladů pomocí poplatků včetně zvýšených poplatků

▼B

a míry návratnosti, které trh unese při vyvažování pokrytí nákladů s různými konkurenčními způsoby nákladní dopravy. Nicméně je žádoucí, aby jakýkoli systém zpoplatnění použití infrastruktury umožňoval dopravě takové využití železniční sítě, které pokrývá přinejmenším dodatečně vzniklé náklady.

- (40) Železniční infrastruktura je přirozený monopol. Je proto nezbytné podněcovat provozovatele infrastruktury ke snižování nákladů a k efektivnímu řízení infrastruktury.
- (41) Je třeba vzít v úvahu skutečnost, že mnoho let úroveň investic do infrastruktury a technologií neumožňovala vznik podmínek pro skutečný rozvoj železniční dopravy. Je proto vhodné provést patřičná zdokonalení, zejména v kontextu se zaváděním Trans-evropské sítě železniční nákladní dopravy, mimo jiné za použití dostupných nástrojů Společenství, aniž jsou dotčeny již stanovené priority.
- (42) Slevy povolené železničním podnikům musí odpovídat skutečným úsporám správních nákladů. Slevy mohou být také použity na podporu účelného využívání železniční infrastruktury.
- (43) Je žádoucí, aby byly železničním podnikům a provozovateli infrastruktury poskytnuty pobídky pro minimalizaci závad sítě.
- (44) Přidělování kapacity se pojí s náklady provozovatele infrastruktury, jejichž úhrada by měla být požadována.
- (45) Jsou nezbytná opatření, která zajistí, aby se od všech železničních podniků licencovaných podle práva Společenství požadovalo, aby se před začátkem působení na území členského státu staly držiteli příslušného osvědčení o bezpečnosti. Vydání osvědčení o bezpečnosti musí být v souladu s právem Společenství.
- (46) Účinné řízení a řádné a nediskriminační využívání železniční infrastruktury si žádají zřízení regulačního subjektu dohlížejícího na uplatňování těchto pravidel Společenství a působícího jako odvolací subjekt, nehledě na možnost soudního přezkoumání.
- (47) Vyžadují se specifická opatření beroucí v úvahu specifickou geopolitickou a geografickou situaci některých členských států a specifickou organizaci železničního sektoru v různých členských státech při zajištění integrity vnitřního trhu.
- (48) Opatření nezbytná k provádění této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (49) V souladu se zásadou subsidiarity a zásadou proporcionality podle článku 5 Smlouvy, nemůže být cílů této směrnice, jmenovitě koordinace mechanismů v členských státech, jimiž se řídí přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění infrastruktury a vydávání osvědčení o bezpečnosti, uspokojivě dosaženo na úrovni členských států vzhledem k potřebě zajistit řádné a nediskriminační podmínky přístupu k infrastruktuře, jakož i s ohledem na zjevně mezinárodní rozměry provozu významných prvků železničních sítí, a proto může být z důvodu potřeby koordinované nadnárodní akce těchto cílů lépe dosaženo na úrovni Společenství. Tato směrnice nepřekračuje rámec toho, co je k dosažení těchto cílů nezbytné.
- (50) Nařízení Rady (EHS) č. 2830/77 ze dne 12. prosince 1977 o opatřeních nezbytných k dosažení srovnatelnosti účetních systémů a ročních účetních závěrek železničních podniků ⁽²⁾, nařízení Rady (EHS) č. 2183/78 ze dne 19. září 1978, kterým

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

⁽²⁾ Úř. věst. L 334, 24.12.1977, s. 13. Nařízení naposledy pozměněné aktem o přistoupení z roku 1994.

▼B

se stanoví jednotné zásady pro výpočet nákladů železničních podniků ⁽¹⁾, rozhodnutí Rady 82/529/EHS ze dne 19. července 1982 o tvorbě cen v mezinárodní železniční přepravě zboží ⁽²⁾, rozhodnutí Rady 83/418/EHS ze dne 25. července 1983 o obchodní samostatnosti železničních podniků při řízení mezinárodních přepravy cestujících a zavazadel ⁽³⁾ a směrnice 95/19/ES jsou touto směrnicí překonány, a proto by měly být zrušeny,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

ÚVODNÍ USTANOVENÍ

*Článek 1***Oblast působnosti**

1. Tato směrnice se týká zásad a postupů, které mají být uplatňovány při stanovení a vybírání poplatků za využívání železniční infrastruktury a při přidělování kapacity železniční infrastruktury.

Členské státy zajistí, aby se systémy zpoplatnění a přidělování kapacit železniční infrastruktury řídily zásadami stanovenými v této směrnici, a tak umožní provozovatelům infrastruktury obchodovat s dostupnou kapacitou infrastruktury a zajistit její optimální účelné využití.

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

3. Členské státy mohou z oblasti působnosti této směrnice vyjmout

- a) nezávislé místní a regionální sítě pro osobní dopravu s použitím železniční infrastruktury;
- b) sítě určené pouze pro provozování městské a příměstské osobní dopravy;
- c) regionální sítě používané pro regionální nákladní dopravu výhradně železničním podnikem nespádajícím do oblasti působnosti směrnice 91/440/EHS, dokud kapacitu této sítě nepožaduje jiný žadatel;
- d) železniční infrastruktury v soukromém vlastnictví sloužící výhradně k využití vlastníkem pro vlastní nákladní dopravu.

4. Z oblasti působnosti této směrnice jsou vyňaty dopravní operace formou kyvadlové dopravy silničních vozidel tunelem pod kanálem La Manche.

*Článek 2***Definice**

Pro účely této směrnice se

- a) „přidělováním“ rozumí přidělování kapacit železniční infrastruktury provozovatelem infrastruktury;
- b) „žadatelem“ rozumí licencovaný železniční podnik nebo mezinárodní seskupení železničních podniků, a v členských státech, které to umožňují, jiné osoby nebo právní subjekty s veřejným nebo obchodním zájmem na získání kapacity infrastruktury, jako napří-

⁽¹⁾ Úř. věst. L 258, 21.9.1978, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné aktem o přistoupení z roku 1994.

⁽²⁾ Úř. věst. L 234, 9.8.1982, s. 5. Nařízení naposledy pozměněné aktem o přistoupení z roku 1994.

⁽³⁾ Úř. věst. L 237, 26.8.1983, s. 32. Nařízení naposledy pozměněné aktem o přistoupení z roku 1994.

▼ B

- klad veřejné orgány ve smyslu nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ⁽¹⁾ a zasilatelé, dopravci a provozovatelé kombinované dopravy, pro provozování železničních dopravy na jejich území;
- c) „přetíženou infrastrukturou“ rozumí úsek infrastruktury, ve kterém ani po koordinaci různých požadavků na kapacitu nelze v některých obdobích plně uspokojit požadavky na přidělení kapacity železniční infrastruktury;
- d) „plánem na rozšíření kapacity“ rozumí opatření nebo řada opatření s časovým rozvrhem jejich provádění navrhovaná ke zmírnění kapacitních omezení vedoucích k prohlášení úseku infrastruktury za „přetíženou infrastrukturu“;
- e) „koordinací“ rozumí proces, kterým se přidělující subjekt a žadatelé pokoušejí řešit situace, kdy žádosti o přidělení kapacity infrastruktury kolidují;
- f) „rámcovou dohodou“ rozumí právně závazná všeobecná dohoda na základě veřejného nebo soukromého práva stanovící práva a povinnosti žadatele a provozovatele infrastruktury nebo přidělujícího subjektu, pokud jde o kapacitu infrastruktury, která má být přidělena, a poplatky, které mají být uloženy na dobu delší, než jedno období platnosti jízdního řádu;
- g) „kapacitou infrastruktury“ rozumí možnosti rozvržení požadovaných tras vlaků na úseku železniční infrastruktury v určitém období;
- h) „provozovatelem infrastruktury“ rozumí subjekt nebo podnik odpovědný zejména za zřízení a provozování železniční infrastruktury. To může rovněž zahrnovat provozování kontrolních a bezpečnostních systémů infrastruktury. Funkce provozovatele infrastruktury v síti nebo její části mohou být rozděleny mezi více subjektů nebo podniků;
- i) „síť“ rozumí celá železniční infrastruktura vlastněná nebo řízená provozovatelem infrastruktury;
- j) „zprávou o síti“ rozumí podrobný výklad všeobecných pravidel, lhůt, postupů a kritérií týkajících se systému zpoplatnění a přidělování kapacit. Také obsahuje informace potřebné k podání žádosti o přidělení kapacity infrastruktury;
- k) „železničním podnikem“ rozumí jakýkoli veřejný nebo soukromý podnik licencovaný v souladu s příslušnými předpisy Společenství, jehož hlavní podnikatelskou činností je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž podnik musí zajistit trakci; jsou zde zahrnuty i podniky zajišťující pouze trakci;
- l) „trasou vlaku“ rozumí kapacita infrastruktury potřebná k tomu, aby určitý vlak projel mezi dvěma místy za určitou dobu;
- m) „jízdním řádem“ rozumí údaje určující veškerý plánovaný provoz vlaků a vozového parku, který se uskutečňuje v rámci příslušné železniční infrastruktury v době jeho platnosti.

*Článek 3***Zpráva o síti**

1. Provozovatel infrastruktury po projednání se zúčastněnými stranami vypracuje a zveřejní zprávu o síti, kterou lze koupit za poplatek nepřesahující náklady na její vydání.

⁽¹⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách (Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1). Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1893/91 (Úř. věst. L 169, 29.6.1991, s. 1).

▼B

2. Zpráva o síti stanoví povahu infrastruktury dostupné železničním podnikům. Obsahuje informace určující podmínky přístupu k dotyčné železniční infrastruktuře. Obsah zprávy o síti je stanoven v příloze I.
3. Zpráva o síti se aktualizuje a mění podle potřeby.
4. Zpráva o síti se zveřejní nejpozději čtyři měsíce před konečným termínem pro podání žádostí o přidělení kapacity infrastruktury.

KAPITOLA II

ZPOPLATNĚNÍ INFRASTRUKTURY*Článek 4***Zavedení, stanovení a vybírání poplatků**

1. Členské státy stanoví rámec zpoplatnění s ohledem na nezávislost vedení podniků stanovenou v článku 4 směrnice 91/440/EHS.

S výhradou uvedené podmínky nezávislosti vedení podniku mohou členské státy zavést specifická pravidla zpoplatnění nebo delegovat tuto pravomoc na provozovatele infrastruktury. Stanovení poplatků za použití infrastruktury a vybírání těchto poplatků provádí provozovatel infrastruktury.

2. Pokud provozovatel infrastruktury není z hlediska své právní formy, organizace nebo rozhodovacích pravomocí nezávislý na železničním podniku, vykonává funkce uvedené v této kapitole, kromě výběru poplatků, správce poplatků nezávislý z hlediska své právní formy, organizace a rozhodovacích pravomocí na jakémkoli železničním podniku.

3. Provozovatelé infrastruktury spolupracují v zájmu dosažení účelného provozu služeb železniční dopravy týkajících se více než jedné sítě infrastruktury. Mají zejména za cíl zajistit optimální konkurenceschopnost mezinárodní železniční nákladní dopravy a zajistit účelné využití Transevropské sítě železniční nákladní dopravy. Mohou zakládat společné organizace umožňující těchto cílů dosáhnout. Veškerá spolupráce nebo společná organizace je vázána pravidly stanovenými touto směrnicí.

4. Nejsou-li přijata zvláštní ustanovení podle čl. 8 odst. 2, zajistí provozovatelé infrastruktury, aby byl používán systém zpoplatnění v rámci celé jejich sítě založen na stejných zásadách.

5. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby používání systému zpoplatnění vedlo k rovnocennému a nediskriminačnímu zpoplatnění různými železničními podniky poskytujícími služby stejné povahy v podobné části trhu a aby poplatky uplatňované ve skutečnosti odpovídaly pravidlům stanoveným ve zprávě o síti.

6. Provozovatel infrastruktury nebo správce poplatků respektuje obchodní tajemství, pokud jde o informace poskytnuté žadatelem.

*Článek 5***Služby**

1. Železniční podniky mají na nediskriminačním základě nárok na minimální přístupový balík a přístup k dopravní infrastruktuře po železnici podle přílohy II. Služby uvedené v příloze II bodu 2 jsou poskytovány nediskriminačním způsobem a požadavky železničních podniků lze odmítnout, pouze pokud existují v rámci tržních podmínek přijatelné alternativy. Nejsou-li služby nabízeny jediným provozovatelem infrastruktury, vynaloží provozovatel infrastruktury s nejdlejší dopravní trasou veškeré přijatelné úsilí k usnadnění poskytování těchto služeb.

▼B

2. Pokud provozovatel infrastruktury nabízí některé ze služeb uvedených v příloze II bodu 3 jako doplňkové služby, poskytně je každému železničnímu podniku na požádání.
3. Železniční podniky mohou od provozovatele infrastruktury nebo od jiných dodavatelů požadovat další pomocné služby uvedené v příloze II bodu 4. Provozovatel infrastruktury není povinen tyto služby poskytovat.

*Článek 6***Náklady na infrastrukturu a účetnictví**

1. Členské státy stanoví přiměřené podmínky, včetně případných záloh, k zajištění toho, aby za běžných obchodních podmínek a za přiměřené období vykazovaly účty provozovatele infrastruktury přinejmenším rovnováhu mezi příjmy z poplatků za infrastrukturu, zisky z ostatních obchodních činností a státními dotacemi na straně jedné a náklady na infrastrukturu na straně druhé.

Aniž je dotčen možný dlouhodobý cíl pokrytí nákladů na infrastrukturu všech druhů dopravy na základě řádné, nediskriminační hospodářské soutěže mezi různými druhy dopravy spotřebitelem, pokud je železniční doprava schopna konkurovat ostatním druhům dopravy, může členský stát v rámci zásad zpoplatnění podle článků 7 a 8 požadovat po provozovateli infrastruktury vyrovnání jeho rozpočtu bez státního příspěvku.

2. S řádným ohledem na bezpečnost a na udržení a zvyšování kvality služeb infrastruktury se provozovatelům infrastruktury poskytují podněty ke snižování nákladů na zajištění infrastruktury a výše poplatků za přístup.

3. Členské státy zajistí provedení odstavce 2 buď smluvním ujednáním mezi příslušným orgánem a provozovatelem infrastruktury na dobu nejméně tří let, v němž se stanoví státní dotace, nebo zavedením vhodných regulačních opatření s přiměřenými pravomocemi.

4. V případě smluvního ujednání se podmínky smlouvy a systém plateb dohodnutých pro poskytování dotace provozovateli infrastruktury dohodnou předem na celé smluvní období.

5. Stanoví se metoda rozdělení nákladů. Členské státy mohou požadovat její předchozí schválení. Tato metoda by měla být čas od času upravena podle nejlepších mezinárodních zkušeností.

*Článek 7***Zásady zpoplatnění**

1. Poplatky za použití železniční infrastruktury se platí provozovateli infrastruktury a používají se k financování jeho činnosti.

2. Členské státy si mohou vyžádat od provozovatele infrastruktury poskytnutí veškerých nezbytných informací o uložených poplatcích. Provozovatel infrastruktury musí být v tomto ohledu schopen odůvodnit, že poplatky za infrastrukturu skutečně účtované jednotlivým subjektům podle článků 4 až 12 jsou v souladu s metodikou, pravidly a případně i s tarify stanovenými ve zprávě o síti.

3. Aniž jsou dotčeny odstavce 4 a 5 a článek 8, stanoví se poplatky za minimální přístupový balík a přístup k dopravním zařízením po železnici ve výši nákladů přímo vynaložených za provoz železniční dopravy.

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

▼B

5. Poplatek za infrastrukturu lze upravit s ohledem na náklady působení na životní prostředí provozováním železniční dopravy. Tato úprava se odstupňuje podle rozsahu účinků.

Účtování nákladů působení na životní prostředí vedoucí ke zvýšení celkového výnosu provozovatele infrastruktury se však povolí pouze, pokud se tyto poplatky uplatňují na srovnatelné úrovni u všech konkurenčních způsobů dopravy.

Pokud chybí srovnání úrovně poplatků za působení na životní prostředí u jiných konkurenčních způsobů dopravy, nesmějí zmíněné úpravy vést k žádné celkové změně výnosů provozovatelů infrastruktury. Pokud je zavedena srovnatelná úroveň poplatků za zatížení životního prostředí u železniční dopravy i konkurenčních způsobů dopravy vytvářející dodatečné výnosy, záleží využití těchto výnosů na rozhodnutí členských států.

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

7. Tento článek se netýká zajišťování služeb uvedených v příloze II bodu 2. Aniž je dotčeno výše uvedené, přihlíží se při stanovení cen za služby podle přílohy II bodu 2 ke konkurenceschopnosti železniční dopravy.

8. V případě, že služby podle přílohy II bodů 3 a 4 jsou jako doplňkové a pomocné nabízeny pouze jedním dodavatelem odpovídá poplatek stanovený za tyto služby ceně za jejich poskytnutí vypočtené na základě skutečné úrovně využití.

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

*Článek 8***Výjimky ze zásad zpoplatnění**

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

Úroveň poplatků nicméně nesmí vylučovat využití infrastruktury segmenty trhu, které mohou zaplatit přinejmenším náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy, navýšené o přiměřený zisk, který trh unese.

2. U budoucích specifických investičních projektů a u projektů dokončených nejdříve 15 let před vstupem této směrnice v platnost, může provozovatel infrastruktury zavést nebo pokračovat v zavádění vyšších poplatků na základě dlouhodobých nákladů těchto projektů, pokud se tím zvýší výkonnost nebo efektivnost nákladů a jinak by nemohly být realizovány. Toto zpoplatnění může zahrnovat i dohody o podílu na riziku spojeném s novými investicemi.

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

▼B

4. Pokud má provozovatel infrastruktury v úmyslu změnit zásadní prvky systému zpoplatnění podle odstavce 1, zveřejní tyto změny nejméně tři měsíce předem.

*Článek 9***Slevy**

1. Aniž jsou dotčeny články 81, 82, 86 a 87 Smlouvy a bez ohledu na čl. 7 odst. 3 této směrnice musí být každá sleva z poplatků vybíraných za jakoukoli službu provozovatelem infrastruktury od železničního podniku v souladu s kritérii stanovenými v tomto článku.

2. S výjimkou odstavce 3 se slevy omezí na skutečnou výši úspor administrativních nákladů provozovatele infrastruktury. Při stanovení výše slevy nelze přihlížet k úsporám nákladů již započtených ve vybíraném poplatku.

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

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

5. Podobné systémy slev se uplatní u podobných služeb.

*Článek 10***Systémy kompenzace neuhrazených nákladů na životní prostředí, nákladů při nehodách a nákladů na infrastrukturu**

1. Členské státy mohou zavést časově omezené systémy kompenzací za použití železniční infrastruktury za prokazatelně neuhrazené náklady na životní prostředí, náklady při nehodách a náklady na infrastrukturu u konkurenčních druhů dopravy, pokud tyto náklady převýší srovnatelné náklady železniční dopravy.

2. Pokud provozovatel, který obdrží kompenzaci, požívá výlučných práv, musí být kompenzace spojena se srovnatelným přínosem pro uživatele.

3. Použitá metodika a provedené výpočty musí být veřejně k dispozici. Zejména má být možné prokázat určité neúčtované náklady konkurenční dopravní infrastruktury, kterým se železniční dopravou předešlo, a zajistit poskytování kompenzací podnikům za nediskriminačních podmínek.

4. Členské státy zajistí slučitelnost těchto systémů s články 73, 87 a 88 Smlouvy.

*Článek 11***Systém odměňování výkonu**

1. Systémy zpoplatnění použití infrastruktury povzbuzují železniční podniky a provozovatele infrastruktury v minimalizaci závad a zvyšování výkonu železniční sítě pomocí systému odměňování výkonu. Tento systém může zahrnovat pokuty za činnosti narušující provoz sítě, kompenzace pro podniky trpící závadami a odměny za přesáhnutí plánovaného výkonu.

2. Základní zásady systému odměňování výkonu se vztahují na celou síť.



Článek 12

Poplatky za rezervaci kapacity

Provozovatelé infrastruktury mohou vybírat přiměřený poplatek za požadovanou kapacitu, která není využita. Tento poplatek je pobídkou pro účinné využívání kapacity.

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

KAPITOLA III

PŘIDĚLOVÁNÍ KAPACITY INFRASTRUKTURY

Článek 13

Práva na kapacitu

1. Dostupnou kapacitu infrastruktury přiděluje provozovatel infrastruktury, přičemž jakmile je žadateli přidělena, nesmí být příjemcem převedena na jiný podnik nebo dopravní službu.

Jakékoli obchodování s kapacitou infrastruktury je zakázáno a má za následek vyloučení z dalšího přidělování kapacity.

Využití kapacity železničním podnikem při výkonu obchodní činnosti žadatele, který není železničním podnikem, se za převod nepovažuje.

2. Právo využívat určitou kapacitu železniční infrastruktury ve formě trasy vlaku je možné poskytnout žadatelům nejvýše na dobu jednoho období platnosti jízdního řádu.

Provozovatel infrastruktury a žadatel mohou uzavřít rámcovou dohodu podle článku 17 o využití kapacity příslušné železniční infrastruktury po dobu delší než je jedno období platnosti jízdního řádu.

3. Práva a povinnosti mezi provozovatelem infrastruktury a žadateli, pokud jde o přidělování kapacity, se vymezují smlouvou nebo právními předpisy.

Článek 14

Přidělování kapacit

1. Členské státy mohou stanovit rámec pro přidělování kapacity infrastruktury, při respektování nezávislosti vedení podniku stanovené v článku 4 směrnice 91/440/EHS. Stanoví se specifická pravidla pro přidělování kapacity. Provozovatel infrastruktury zajistí provedení přidělení kapacity. Provozovatel infrastruktury zajistí zejména přidělení kapacity infrastruktury na řádném a nediskriminačním základě a v souladu s právem Společenství.

2. Pokud provozovatel infrastruktury není z hlediska své právní formy, organizace nebo rozhodovacích funkcí nezávislý na železničním podniku, vykonává funkce podle odstavce 1 a popsané v této kapitole přidělovací subjekt, jenž je z hlediska své právní formy, organizace a rozhodování na železničním podniku nezávislý.

3. Provozovatelé infrastruktury a přidělovací subjekty jsou povinny dodržovat obchodní tajemství týkající se jim poskytnutých informací.

Článek 15

Spolupráce při přidělování kapacity železniční infrastruktury ve více sítích

1. Provozovatelé infrastruktury spolupracují v zájmu účinného vytváření a přidělování kapacity infrastruktury překračující rámec jedné sítě.

▼B

Organizují mezinárodní trasy vlaků, zejména v rámci Transevropské železniční sítě nákladní dopravy. Stanovují postupy nezbytné k tomuto účelu. Pro tyto postupy platí pravidla ustanovená touto směrnicí.

Postup stanovený za účelem koordinace přidělování kapacity infrastruktury na mezinárodní úrovni sdružuje zástupce provozovatelů veškeré železniční infrastruktury, jejichž rozhodnutí o přidělení se týká více než jednoho dalšího provozovatele infrastruktury. K těmto postupům se mohou přidružit příslušní zástupci provozovatelů infrastruktury ze zemí vně Společenství. Komisi je informována a přizvána k účasti jako pozorovatel.

2. Na každém jednání nebo jiné činnosti konané za účelem přidělení kapacity infrastruktury pro vlakovou dopravu napříč sítěmi přijímají rozhodnutí pouze zástupci provozovatelů infrastruktury.

3. Účastníci spolupráce podle odstavce 1 zajistí, aby jejich členství, provozní metody a veškerá kritéria používaná pro hodnocení a přidělování kapacity infrastruktury byly veřejně dostupné.

4. V rámci spolupráce podle odstavce 1 posoudí provozovatelé infrastruktury potřebu a případně navrhnou a organizují mezinárodní trasy vlaků tak, aby byl umožněn provoz nákladních vlaků na základě žádosti *ad hoc* podle článku 23.

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

*Článek 16***Žadatelé**

1. Žádosti o přidělení kapacity infrastruktury mohou podávat železniční podniky a jejich mezinárodní seskupení a na územích členských států, které to dovolují, i ostatní žadatelé splňující definici uvedenou v čl. 2 písm. b). Členské státy mohou rovněž umožnit dalším žadatelům podávat žádosti o přidělení kapacity infrastruktury na svých územích.

2. Provozovatel infrastruktury může stanovit požadavky kladené na žadatele, aby zajistil splnění jeho oprávněných očekávání budoucích zisků a využití infrastruktury. Tyto požadavky musí být přiměřené, transparentní a nediskriminační. Požadavky se zveřejní jako součást zásad přidělování ve zprávě o síti a Komise je o nich informována.

3. Požadavky uvedené v odstavci 2 mohou obsahovat pouze poskytování finanční jistoty, která nesmí překročit přiměřenou úroveň úměrnou očekávané úrovni činnosti žadatele, a ujištění o způsobilosti podání vyhovující nabídky na využití kapacity infrastruktury.

*Článek 17***Rámcové dohody**

1. Aniž jsou dotčeny články 81, 82 a 86 Smlouvy, lze s žadatelem uzavřít rámcovou dohodu. Rámcová dohoda upřesňuje charakteristiky kapacity infrastruktury vyžadované žadatelem a nabízené žadateli na časové období přesahující jedno období platnosti jízdního řádu. Rámcová dohoda nespécifikuje trasu vlaku podrobně, ale měla by být projevem snahy vyhovět oprávněným obchodním potřebám žadatele. Členský stát může požadovat předběžné schválení této rámcové dohody regulačním subjektem zřízeným podle článku 30 této směrnice.

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

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

▼B

4. Rámcová dohoda může stanovit pokuty pro případ změny nebo ukončení dohody.

5. Rámcové dohody se v zásadě uzavírají na dobu pěti let. Provozovatel infrastruktury může ve zvláštních případech souhlasit s kratší nebo delší dobou. Jakákoli doba delší než pět let je zdůvodněna existencí obchodních smluv, zvláštních investic nebo rizik.

Jakákoli doba delší než deset let je možná pouze výjimečně, zejména v případě rozsáhlých dlouhodobých investic, a zejména pokud se na tyto investice vztahují smluvní závazky.

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

*Článek 18***Časový rozvrh přidělování kapacit**

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

2. Provozovatelé infrastruktury se dohodnou s dalšími zúčastněnými provozovateli infrastruktury na mezinárodních trasách vlaků, které mají být zahrnuty v jízdním řádu, před zahájením jednání o návrhu jízdního řádu. Úpravy se provádějí, pouze pokud jsou naprosto nezbytné.

*Článek 19***Žádost**

1. Žadatelé mohou na základě veřejného nebo soukromého práva podat provozovateli infrastruktury žádost o uzavření dohody o udělení práv na využívání železniční infrastruktury za poplatek, jak je stanoveno v kapitole II.

2. U žádostí týkající se pravidelného jízdního řádu musí být dodrženy lhůty stanovené v příloze III.

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

4. Žadatelé mohou požádat o kapacitu infrastruktury ve více než jedné síti podáním žádosti u jednoho provozovatele infrastruktury. Tento provozovatel infrastruktury je pak zmocněn jednat jménem žadatele s dalšími zúčastněnými provozovateli infrastruktury.

5. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby o kapacitu infrastruktury ve více než jedné síti mohli žadatelé požádat přímo kterýkoli společný subjekt, který provozovatelé infrastruktury zřídí.

*Článek 20***Plánování**

1. Provozovatel infrastruktury vyhoví pokud možno všem žádostem o kapacitu infrastruktury, zejména žádostem o trasy vlaků ve více než jedné síti a v nejvyšší možné míře přihlédne ke všem překážkám, kterým žadatelé čelí, včetně ekonomického dopadu na jejich obchodní činnost.

2. Provozovatel infrastruktury může dát v průběhu procesu plánování a koordinace přednost určitým službám, avšak pouze v souladu s články 22 a 24.

3. Provozovatel infrastruktury projedná se zúčastněnými stranami návrh jízdního řádu a umožní jim předkládat stanoviska nejméně po dobu jednoho měsíce. Mezi zúčastněné strany patří všichni, kteří požádali o kapacitu infrastruktury, a ostatní osoby, které si přejí získat

▼B

příležitost vyjádřit se k tomu, jak může jízdní řád ovlivnit jejich schopnost provozovat železniční dopravu v období platnosti jízdního řádu.

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

*Článek 21***Koordinační proces**

1. Pokud během procesu plánování podle článku 20 provozovatel infrastruktury zjistí rozpor mezi různými požadavky, pokusí se je vyřešit koordinací žádostí tak, aby zajistil co možná nejlepší uspokojení všech požadavků.

2. Pokud vznikne situace vyžadující koordinaci, může provozovatel infrastruktury právo navrhnout v přiměřené míře kapacitu infrastruktury lišící se od požadované.

3. Provozovatel infrastruktury se pokusí formou jednání s příslušnými žadateli dosáhnout vyřešení všech případných rozporů.

4. Zásady pro proces koordinace jsou vymezeny ve zprávě o síti. Tyto zásady zejména odrážejí obtížnost uspořádání mezinárodních tras vlaků a dopad, jaký může mít změna na ostatní provozovatele infrastruktury.

5. Pokud nelze požadavky na kapacitu železniční infrastruktury uspokojit bez koordinace, pokusí se provozovatel infrastruktury vyhovět všem požadavkům jejich koordinací.

6. Aniž jsou dotčeny existující odvolací postupy a článek 30, je v případě sporů o přidělení kapacity infrastruktury k dispozici systém řešení sporů umožňující okamžité vyřešení těchto sporů. Pokud se tento systém použije, je rozhodnutí učiněno ve lhůtě deseti pracovních dnů.

*Článek 22***Přetížená infrastruktura**

1. Pokud po koordinaci požadovaných tras a po jednání s žadateli není možné vyhovět všem žádostem o kapacitu infrastruktury, musí provozovatel infrastruktury neprodleně prohlásit část infrastruktury, kde se tak stalo, za přetíženou. Totéž prohlásí u infrastruktury, kde je předpoklad, že bude nedostatečnou kapacitou trpět v blízké budoucnosti.

2. Pokud byla infrastruktura prohlášena za přetíženou provede provozovatel infrastruktury analýzu kapacity podle článku 25, kromě případů, kdy je již prováděn plán na rozšíření kapacity podle článku 26.

3. Pokud poplatky podle čl. 7 odst. 4 nebyly dosud vybrány nebo nedosáhly uspokojivých výsledků a infrastruktura byla prohlášena za přetíženou může provozovatel infrastruktury navíc uplatnit přednostní kritéria pro přidělování kapacity infrastruktury.

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

Za účelem zajištění rozvoje náležitých dopravních služeb, zejména aby se vyhovělo požadavkům na veřejnou dopravu nebo na podporu rozvoje železniční nákladní dopravy, mohou členské státy přijmout na nediskriminačním základě jakákoli nezbytná opatření, aby byly tyto služby při přidělování kapacity infrastruktury zajištěny přednostně.

Členské státy mohou případně přiznat provozovateli infrastruktury náhradu odpovídající ztrátě z výnosů související s potřebou přidělit danou kapacitu určitým službám podle předchozího pododstavce.

Přitom je třeba zvážit vliv tohoto vyloučení v ostatních členských státech.

▼B

5. Význam služeb nákladní dopravy a zejména služeb mezinárodní nákladní dopravy se při stanovení prioritních kritérií přiměřeně zohlední.
6. Postupy a kritéria, které se uplatní při přetížení infrastruktury, musí být stanoveny ve zprávě o síti.

*Článek 23***Žádosti ad hoc**

1. Provozovatel infrastruktury odpoví na žádosti *ad hoc* o individuální trasy vlaků co nejdříve, nejpozději však do pěti pracovních dnů. Poskytované informace o využitelné zbývající kapacitě jsou dostupné všem žadatelům, kteří mají zájem tuto kapacitu využívat.
2. Pokud je to nezbytné, podniknou provozovatelé infrastruktury zhodnocení potřeby rezervní kapacity, kterou je třeba zachovat dostupnou v rámci konečné verze jízdního řádu, aby mohli rychle reagovat na očekávané žádosti *ad hoc* o kapacitu. Totéž platí i v případě přetížení infrastruktury.

*Článek 24***Specializovaná infrastruktura**

1. Aniž je dotčen odstavec 2, považuje se kapacita železniční infrastruktury za dostupnou všem druhům dopravy splňujícím vlastnosti nezbytné pro provoz na trase vlaku.
2. Pokud existují vhodné alternativní trasy, může provozovatel infrastruktury po projednání se zúčastněnými stranami určit některé úseky infrastruktury pro použití specifickými druhy dopravy. Aniž jsou dotčeny články 81, 82 a 86 Smlouvy, v případě tohoto určení může provozovatel infrastruktury při přidělování kapacity železniční infrastruktury dát přednost tomuto druhu dopravy.

Toto určení není na překážku využití této infrastruktury jinými druhy dopravy, pokud je volná kapacita a pokud vozový park splňuje technické parametry nezbytné pro provoz na trati.
3. Pokud byla infrastruktura určena podle odstavce 2, uvede se její popis ve zprávě o síti.

*Článek 25***Analýza kapacity**

1. Cílem analýzy kapacity je určit omezení kapacity infrastruktury, které znemožňují vyhovět žádostem o přidělení kapacity, a navrhnout způsob uspokojení dodatečných žádostí. Analýza zjišťuje důvody přetížení a možnosti přijetí krátkodobých a střednědobých opatření k odlehčení přetížení infrastruktury.
2. Analýza se zabývá infrastrukturou, provozními metodami, povahou různých provozovaných dopravních služeb a vlivem všech těchto faktorů na kapacitu infrastruktury. Zvažovaná opatření zahrnují zejména přesměrování dopravních služeb, změny v časovém rozvržení dopravních služeb, změny rychlostí a zdokonalení infrastruktury.
3. Analýza kapacity se dokončí do šesti měsíců od zjištění přetížení infrastruktury.

*Článek 26***Plán na rozšíření kapacity**

1. Provozovatel infrastruktury vypracuje do šesti měsíců od dokončení analýzy kapacity plán na rozšíření kapacity.

▼B

2. Plán na rozšíření kapacity je vypracován po jednání s uživateli příslušné přetížené infrastruktury.

Plán určí

- a) důvody přetížení;
- b) pravděpodobný další vývoj dopravy;
- c) omezení v rozvoji infrastruktury;
- d) možnosti a náklady rozšíření kapacity, včetně pravděpodobných změn poplatků za přístup.

Plán rovněž na základě analýzy efektivity nákladů možných opatření určí, jaké akce je třeba provést k rozšíření kapacity infrastruktury, včetně časového rozvrhu provádění těchto opatření.

Plán může podléhat předchozímu schválení členským státem.

3. Provozovatel infrastruktury zastaví výběr všech poplatků za příslušnou infrastrukturu podle čl. 7 odst. 4, pokud

- a) nevypracoval plán na rozšíření kapacity nebo
- b) neplní akční plán určený v plánu na rozšíření kapacity.

Nicméně provozovatel infrastruktury může se souhlasem regulačního subjektu podle článku 30 nadále vybírat poplatky, pokud

- a) nemůže být plán na rozšíření kapacity proveden z důvodů, které provozovatel nemůže ovlivnit, nebo
- b) dostupné možnosti nejsou ekonomicky nebo finančně životaschopné.

*Článek 27***Využití tras vlaků**

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

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

*Článek 28***Kapacita infrastruktury pro pravidelnou údržbu**

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

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

*Článek 29***Zvláštní opatření pro případ narušení provozu**

1. V případě narušení provozu vlaků následkem technického selhání nebo nehody musí provozovatel infrastruktury učinit veškeré nezbytné kroky k obnovení běžného stavu. K tomu vypracuje provozovatel infrastruktury havarijní plán se seznamem různých veřejnoprávních subjektů, které je třeba uvědomit v případě vážných nehod nebo vážného narušení provozu vlaků.

▼B

2. V ohrožení a v případech naprosté nutnosti uzavření infrastruktury kvůli poruše lze odebrat přidělené trasy bez předchozího upozornění, pokud je to nezbytné k opravení systému.

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

3. Členské státy mohou požadovat účast železničních podniků na zajišťování prosazování a sledování dodržování bezpečnostních norem a pravidel.

KAPITOLA IV

VŠEOBECNÁ OPATŘENÍ

Článek 30

Regulační subjekt

1. Aniž je dotčen čl. 21 odst. 6, zřídí členské státy regulační subjekt. Tento subjekt, kterým může být ministerstvo odpovědné za záležitosti dopravy nebo jakýkoli jiný subjekt, je nezávislý, pokud jde o organizaci, rozhodnutí o financování, právní strukturu a rozhodování, na jakémkoli provozovateli infrastruktury, správci poplatků, přidělovacím subjektu nebo žadateli. Subjekt funguje v souladu se zásadami uvedenými v tomto článku, přičemž odvolací a regulační funkce mohou vykonávat oddělené subjekty.

2. Žadatel má právo podat stížnost regulačnímu subjektu, pokud se domnívá, že se s ním nejedná poctivě, že je diskriminován nebo jinak poškozen, a zejména může podat odvolání proti rozhodnutím přijatým provozovatelem infrastruktury nebo případně železničním podnikem, která se týkají

- a) zprávy o síti;
- b) kritérií v ní obsažených;
- c) procesu přidělování a jeho výsledků;
- d) systému zpoplatnění;
- e) úrovně nebo systému poplatků za infrastrukturu, které jsou nebo mohou být účtovány;

▼M2

f) ustanovení o přístupu podle článku 10 směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství⁽¹⁾, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství⁽²⁾

▼B

3. Regulační subjekt zajistí, aby poplatky stanovené provozovatelem infrastruktury byly v souladu s kapitolou II a byly nediskriminační. Vyjednávání mezi žadateli a provozovatelem infrastruktury o úrovni poplatků za využití infrastruktury jsou přípustná pouze pod dohledem regulačního subjektu. Regulační subjekt zasáhne, pokud je pravděpodobné, že jednání jsou v rozporu s touto směrnicí.

4. Regulační subjekt je zmocněn požadovat užitečné informace od provozovatele infrastruktury, žadatelů a jakékoli zúčastněné třetí osoby z příslušného členského státu, přičemž tyto informace mu musí být poskytnuty bez prodlení.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25.

⁽²⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164.

▼ B

5. Regulační subjekt rozhoduje o všech stížnostech a provádí opatření k nápravě situace nejpozději do dvou měsíců ode dne obdržení veškerých informací.

Aniž je dotčen odstavec 6, jsou rozhodnutí regulačního subjektu závazná pro všechny strany, na něž se rozhodnutí vztahuje.

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

6. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby rozhodnutí přijatá regulačním subjektem podléhala soudnímu přezkoumání.

*Článek 31***Spolupráce regulačních subjektů**

Regulační subjekty členských států si vyměňují informace o své práci, zásadách rozhodování a praxi za účelem koordinace svých zásad rozhodování v rámci Společenství. Komise je v tomto úkolu podpoří.

▼ M2**▼ B***Článek 33***Odchyly**

1. Po dobu pěti let ode dne 15. března 2003 nemusí tyto členské státy:

- Irsko, jako členský stát nacházející se na ostrově s železničním spojením pouze s jedním dalším členským státem,
- Spojené království se zřetelem na Severní Irsko ze stejného důvodu a
- Řecko, jako členský stát, který nemá žádné přímé železniční spojení s žádným jiným členským státem,

uplatňovat požadavky stanovené

- a) v článku 3, čl. 4 odst. 2, článku 13, článku 14, článku 17, čl. 21 odst. 4, čl. 21 odst. 6, článku 22, čl. 24 odst. 3, článcích 25 až 28 a článku 30 za podmínky, že proti rozhodnutí o přidělení kapacity infrastruktury nebo zpoplatnění se lze odvolat k nezávislému subjektu, pokud o to železniční podnik písemně požádá, a tento subjekt vydá do dvou měsíců ode dne předložení veškerých užitečných informací rozhodnutí podléhající soudnímu přezkoumání a
- b) v článku 32, pokud jde o služby železniční dopravy nespádající do oblasti působnosti článku 10 směrnice 91/440/EHS.

2. Pokud však

- a) více než jeden licencovaný železniční podnik podle článku 4 směrnice 95/18/ES nebo v případě Irska a Severního Irska železniční podnik licencovaný jinde, předloží úřední žádost o povolení provozování konkurenční železniční dopravy v Irsku, Severním Irsku nebo Řecku, anebo do těchto zemí nebo z nich, rozhodne se o další použitelnosti této odchyly poradním postupem podle čl. 35 odst. 2, nebo
- b) železniční podnik provozující železniční dopravu v Irsku, Severním Irsku nebo Řecku předloží úřední žádost o povolení provozování železniční dopravy na území jiného členského státu, směrem na toto území nebo z něj (v případě Irska nebo Spojeného království

▼B

se zřetelem na Severní Irsko nebo v případě obou, pokud jde o jiný členský stát mimo jejich území), neplatí odchylky podle odstavce 1.

Do jednoho roku od obdržení rozhodnutí podle písmene a) přijatého poradním postupem podle čl. 35 odst. 2, nebo od podání úřední žádosti podle písmene b) zavede zúčastněný členský stát nebo státy (Irsko, Spojené království se zřetelem na Severní Irsko nebo Řecko) právní předpisy pro provádění článků podle odstavce 1.

3. Odchylku podle odstavce 1 lze prodloužit na období nejvýše pěti let. Nejpozději 12 měsíců před koncem doby platnosti odchylky může členský stát využívající tuto odchylku podat Komisi žádost o její prodloužení. Žádost musí být odůvodněná. Komise ji posoudí a rozhodne poradním postupem podle čl. 35 odst. 2. Uvedený poradní postup se použije pro všechna rozhodnutí týkající se těchto žádostí.

Při přijímání rozhodnutí přihlíží Komise k vývoji geopolitické situace a k vývoji na trhu železniční dopravy v členském státu, z členského státu a do členského státu žádajícího o prodloužení odchylky.

4. Lucembursko jako členský stát s relativně malou železniční sítí nemusí do dne 31. srpna 2004 uplatňovat požadavek přidělit nezávislému subjektu funkce rozhodné pro nestranný a nediskriminační přístup k infrastruktuře podle článků 4 a 14, podle kterých jsou členské státy povinny zřídit nezávislé subjekty vykonávající úlohy stanovené v těchto člácích.

KAPITOLA V

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ*Článek 34***Prováděcí opatření**

1. Členské státy mohou předložit Komisi k rozhodnutí jakoukoli otázku týkající se provádění této směrnice. Rozhodnutí se přijímají poradním postupem podle čl. 35 odst. 2.

▼M2

2. Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu posoudí Komise ve zvláštních případech uplatňování a dodržování ustanovení o zpoplatnění a přidělování kapacity a do dvou měsíců od obdržení takové žádosti rozhodne postupem podle čl. 35 odst. 2, zda lze dotyčné opatření dále uplatňovat. Komise sdělí své rozhodnutí Evropskému parlamentu, Radě a členským státům.

▼B

Aniž je dotčen článek 226 Smlouvy, může se každý členský stát odvolat proti rozhodnutí Komise k Radě ve lhůtě jednoho měsíce. Rada může za výjimečných okolností ve lhůtě jednoho měsíce kvalifikovanou většinou přijmout odlišné rozhodnutí.

3. Změny nutné k úpravě příloh se přijímají regulativním postupem podle čl. 35 odst. 3.

*Článek 35***Postupy projednávání ve výboru**

1. Komisi je nápomocen výbor.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.
3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

▼B

4. Výbor přijme svůj jednací řád.

*Článek 36***Zpráva**

Komise předloží do 15. března 2005 Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění této směrnice, doplněnou případně o návrhy pro další činnost Společenství.

*Článek 37***Zrušovací ustanovení**

Zrušují se nařízení (EHS) č. 2830/77, nařízení (EHS) č. 2183/78, rozhodnutí 82/529/EHS, rozhodnutí 83/418/EHS a směrnice 95/19/ES.

*Článek 38***Prováděcí ustanovení**

Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nutné pro dosažení souladu s touto směrnicí do dne 15. března 2003. Neprodleně o nich uvědomí Komisi

Pokud členské státy přijmou taková opatření, musí tato opatření obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu stanoví členské státy.

*Článek 39***Vstup v platnost**

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

*Článek 40***Určení**

Tato směrnice je určena členskými státem.



PŘÍLOHA I

Obsah zprávy o síti

Zpráva o síti podle článku 3 obsahuje tyto informace:

1. Oddíl stanovící povahu infrastruktury, která je k dispozici železničním podnikům, a podmínky přístupu k ní.
2. Oddíl o zásadách zpoplatnění a o tarifech. Tento oddíl obsahuje odpovídající údaje o systému zpoplatnění, a dostatečné informace o poplatcích za služby uvedené v příloze II poskytované pouze jedním dodavatelem. Upřesňuje metodu, pravidla a případně tabulky používané při uplatňování čl. 7 odst. 4 a 5 a článků 8 a 9. Obsahuje informace o stanovených nebo předpokládaných změnách poplatků.
3. Oddíl o zásadách a kritériích přidělování kapacit. Tento oddíl stanoví všeobecné vlastnosti infrastruktury, která je k dispozici železničním podnikům a veškerá omezení jejího použití, včetně předpokládaných požadavků na kapacitu z důvodu údržby. Tento oddíl také upřesňuje postupy a lhůty v procesu přidělování kapacit. Obsahuje specifická kritéria uplatňovaná při tomto postupu, zejména
 - a) postupy, kterými mají žadatelé provozovateli infrastruktury podávat žádost o přidělení kapacity;
 - b) požadavky, které musí žadatel splňovat;
 - c) časový rozvrh postupů při podávání žádostí a přidělování kapacit;
 - d) zásady platné pro proces koordinace;
 - e) postupy použité a kritéria uplatněná v případě přetížení infrastruktury;
 - f) podrobnosti omezení používání infrastruktury;
 - g) pravidla pro vzetí v úvahu předchozí úrovně využití kapacity při stanovení priorit v procesu přidělování.

Podrobně se uvedou opatření přijatá k zajištění přiměřeného přístupu k službám nákladní dopravy, mezinárodních službám a požadavkům, na něž se vztahuje postup *ad hoc*.

▼B*PŘÍLOHA II***Služby pro železniční podniky**

1. Minimální přístupový balík obsahuje
 - a) zpracování žádostí o kapacitu infrastruktury;
 - b) právo využití přidělené kapacity;
 - c) použití výhybek a železničních křižovatek;
 - d) provoz vlaku včetně signalizace, řízení, dispečinku a hlášení a poskytování informací o pohybu vlaku;
 - e) veškeré další informace potřebné k zavedení nebo k provozování dopravní služby, pro niž byla kapacita poskytnuta.
2. Přístup k zařízením služeb a poskytování služeb na trati zahrnuje
 - a) použití zařízení pro dodávku trakčního proudu, je-li k dispozici;
 - b) čerpací stanice;
 - c) osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení;
 - d) nákladní terminály;
 - e) seřaďovací nádraží;
 - f) zařízení pro sestavování vlaků;
 - g) odstavné koleje;
 - h) údržbu a ostatní technické služby.
3. Doplňkové služby mohou zahrnovat
 - a) trakční proud;
 - b) předtápění osobních vlaků;
 - c) dodávky paliva, seřaďování a veškeré ostatní služby poskytované na výše uvedených přístupových zařízeních k službám;
 - d) nadstandardní smlouvy týkající se
 - řízení dopravy nebezpečných nákladů,
 - pomoci při provozu mimořádných vlaků.
4. Pomocné služby mohou zahrnovat
 - a) přístup k telekomunikační síti;
 - b) poskytování doplňujících informací;
 - c) technickou kontrolu vozového parku.

▼ B*PŘÍLOHA III***Časový rozvrh procesu přidělování**

1. Jízdní řád se sestavuje jednou za kalendářní rok.

▼ M1

2. Změna jízdního řádu se uskutečňuje o půlnoci druhou sobotu v prosinci. Je-li změna nebo úprava provedena po skončení zimy, zejména s ohledem na případné změny v jízdních řádech regionální osobní dopavy, uskuteční se tato změna o půlnoci druhou sobotu v červnu a podle potřeby též v jiných okamžicích mezi těmito daty. Provozovatelé železniční infrastruktury se mohou dohodnout na jiných datech, a v tom případě, pokud by to ovlivnilo mezinárodní dopravu, informují Komisi.

▼ B

3. Konec lhůty pro přijetí žádostí o přidělení kapacity, která má být začleněna do jízdního řádu, nesmí přesáhnout dobu 12 měsíců před vstupem jízdního řádu v platnost.
4. Nejpozději 11 měsíců před vstupem jízdního řádu v platnost zajistí provozovatelé infrastruktury ve spolupráci s ostatními příslušnými přidělovacími subjekty podle článku 15 stanovení prozatímních mezinárodních tras vlaků. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby tyto trasy byly pokud možno zachovány i v průběhu následujících postupů.
5. Nejpozději čtyři měsíce po uplynutí lhůty pro podání nabídek žadateli připraví provozovatel infrastruktury návrh jízdního řádu.