



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

Výbor pro regionální rozvoj

2013/0029(COD)

28. 10. 2013

STANOVISKO

Výboru pro regionální rozvoj

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury
(COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD))

Navrhovatel: Joachim Zeller

PA_Legam

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Navrhovatel vítá návrhy Komise na zlepšení kvality a efektivnosti železniční dopravy v Evropě snížením administrativní zátěže a zjednodušením přístupu na trh, čímž chce přispět k vytvoření vnitřního železničního trhu. V rámci rozsáhlých konzultací dotčené subjekty v regionech, jako regionální sdružení dopravních podniků, mnohokrát kriticky upozornily, že časté podstatné změny ani přepracovávání právních aktů nepřispívá ke stabilnímu a předvídatelnému právnímu rámci.

Komise ve svém návrhu na oddělení infrastruktury a přepravy nezohledňuje zvláštní situaci značného počtu malých a středních železničních infrastruktur (např. místní dráhy, historické dráhy, úzkokolejky, přístavní a důlní dráhy), které jsou většinou integrovanými podniky, pro fungování evropského železničního trhu však nemají strategický význam. Pouhé přísné institucionální oddělení by u těchto podniků, které většinou zaměstnávají méně než 50 pracovníků, bylo kvůli nezbytnému zdvojení organizace lidských zdrojů spojeno se značnou dodatečnou organizační a provozní zátěží. Existence regionálních železničních infrastruktur by byla vzhledem k jejich většinou složité ekonomické situaci ohrožena.

Navrhovatel vítá posílené pravomoci provozovatelů infrastruktur, jakož i zřízení koordinačního výboru k dohledu nad činností těchto provozovatelů s takovými pravomocemi. Současně je nezbytné zajistit, aby byly místní orgány zapojovány systematicky, nikoli pouze „případně“. V důsledku tohoto posílení musí být u provozovatele infrastruktury jmenována kompetentní kontaktní osoba pro vztahy s místními a regionálními orgány.

Navrhovatel také podporuje návrh Komise na spolupráci provozovatelů infrastruktur v rámci evropské sítě pro účely provedení transevropské dopravní sítě, jež je pro vyřešení problémů v oblasti přeshraničních dopravních služeb nezbytná.

Navrhovatel také podporuje větší pravomoci regulačních subjektů. Pro vypracování žádosti o přezkum posouzení, jež konstatuje, že byla ohrožena hospodářská vyváženost služby, však místní a regionální orgány potřebují přiměřenou lhůtu.

Navrhovatel vítá návrh, aby příjmy provozovatelů infrastruktur byly použity výlučně k financování jejich podnikatelské činnosti. Existuje-li stále možnost provádět platby dividend, měl by být jejich rozsah upraven. Platby dividend, které odpovídají převodu zisku, by měly být nepřípustné. Je nepřiměřené, aby podezření na porušení právních předpisů ihned vedlo k uložení sankcí a omezení práv přístupu na trhu. Okamžité vyloučení na základě podezření by podnik trestalo preventivně a v důsledku vedlo k narušení hospodářské soutěže. I zákaz výměny vedoucích pracovníků mezi provozovateli infrastruktur a dopravními podniky v rámci spojených podniků nepřiměřeně omezuje podniky a jejich zaměstnance. Zákaz je navíc také nepraktický, neboť v jeho důsledku docházelo k nemalé ztrátě know-how a dlouholetých pracovních zkušeností.

Regiony se často zmiňují o problémech s koordinací systémů prodeje přepravních dokladů mezi železničními podniky a příslušnými místními orgány, především pak ve stanicích, které provozují zavedené železniční podniky. Harmonizovaný systém prodeje přepravních dokladů na konkurenčním trhu přispívá k otevírání trhu. Povinnost zapojit se do vnitrostátního informačního systému může zvýšit přitažlivost veřejné dopravy. Místní a regionální orgány musí být do tohoto systému zapojeny.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro regionální rozvoj vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako věcně příslušný výbor, aby do své zprávy začlenil následující pozměňovací návrhy:

Pozměňovací návrh 1

Návrh směrnice Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí

(14) Udělení práva přístupu k železniční infrastruktuře ve všech členských státech železničním podnikům Unie pro účely provozování vnitrostátní osobní dopravy může mít dopad na organizaci a financování železniční osobní dopravy poskytované v rámci smlouvy o veřejných službách. Členské státy by měly mít možnost toto právo přístupu omezit v případě, že by ohrožovalo hospodářskou vyváženost uvedených smluv o veřejných službách a že příslušný regulační subjekt udělil povolení.

Pozměňovací návrh

(14) Udělení práva přístupu k železniční infrastruktuře ve všech členských státech železničním podnikům Unie pro účely provozování vnitrostátní osobní dopravy může mít dopad na organizaci a financování železniční osobní dopravy poskytované v rámci smlouvy o veřejných službách. Členské státy by měly mít možnost toto právo přístupu omezit v případě, že by ohrožovalo hospodářskou vyváženost uvedených smluv o veřejných službách ***nebo kvalitu jimi poskytovaných služeb*** a že příslušný regulační subjekt udělil povolení.

Pozměňovací návrh 2

Návrh směrnice Bod odůvodnění 18 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(18a) Při posuzování skutečnosti, zda je kvalita služeb poskytovaných v rámci smlouvy o veřejných službách ovlivněna službou poskytovanou v rámci stejné sítě za podmínek volného přístupu, by regulační subjekty měly zohlednit zejména síťové účinky, zachování spojení a přesnost.

Pozměňovací návrh 3

Návrh směrnice

Čl. 1 – bod 3

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 7 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Článek 7 a články 7a až 7c se nevztahují na vertikálně integrované podniky, které realizují specifické investiční projekty podle čl. 32 odst. 3 této směrnice a jejichž příslušné služby přímo konkurují jiným druhům dopravy.

Odůvodnění

„Specifické investiční projekty“ mají dlouhodobou návratnost a měly by být vyňaty z oblasti působnosti článku 7 a článků 7a až 7c.

Pozměňovací návrh 4

Návrh směrnice

Čl. 1 – bod 4

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 7 a – odst. 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3. Příjmy provozovatele infrastruktury nesmí být použity k financování jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku, ale pouze k financování podnikatelské činnosti provozovatele infrastruktury a k výplatě dividend konečnému vlastníku vertikálně integrované společnosti. Provozovatel infrastruktury nesmí poskytovat půjčky žádným jiným právním subjektům v rámci vertikálně integrovaného podniku a žádný jiný právní subjekt v rámci vertikálně integrovaného podniku nesmí poskytovat půjčky provozovateli infrastruktury. Veškeré služby nabízené provozovateli infrastruktury jinými právními subjekty mají smluvní základ a platí se za ně tržní

3. Příjmy provozovatele infrastruktury nesmí být použity k financování jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku, ale pouze k financování podnikatelské činnosti provozovatele infrastruktury a k výplatě **přiměřených** dividend konečnému vlastníku vertikálně integrované společnosti. **Převod zisku či výsledků hospodaření není v zásadě přípustný.** Provozovatel infrastruktury nesmí poskytovat půjčky žádným jiným právním subjektům v rámci vertikálně integrovaného podniku a žádný jiný právní subjekt v rámci vertikálně integrovaného podniku nesmí poskytovat půjčky provozovateli infrastruktury. Veškeré

ceny. Dluh provozovatele infrastruktury je jasně oddělen od dluhu jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku a tyto dluhy se obsluhují odděleně. Účetnictví provozovatele infrastruktury a jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku se vede způsobem, který zajišťuje splnění těchto ustanovení a umožňuje provozovateli infrastruktury a jiným právním subjektům v rámci vertikálně integrovaného podniku oddělené finanční toky.

služby nabízené provozovateli infrastruktury jinými právními subjekty mají smluvní základ a platí se za ně tržní ceny. Dluh provozovatele infrastruktury je jasně oddělen od dluhu jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku a tyto dluhy se obsluhují odděleně. Účetnictví provozovatele infrastruktury a jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku se vede způsobem, který zajišťuje splnění těchto ustanovení a umožňuje provozovateli infrastruktury a jiným právním subjektům v rámci vertikálně integrovaného podniku oddělené finanční toky.

Odůvodnění

V textu je třeba jednoznačněji vyjádřit zákaz převodu zisku. Existuje-li stále možnost provádět platby dividend, měl by být jejich rozsah upraven. Platby dividend, které odpovídají převodu zisku, by měly být nepřípustné.

Pozměňovací návrh 5

Návrh směrnice

Čl. 1 – bod 4

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 7 b – odst. 3 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

3. Provozovatel infrastruktury má dozorčí radu složenou ze zástupců konečných vlastníků vertikálně integrovaného podniku **a zástupců příslušných místních a regionálních orgánů, pokud již orgány nejsou v dozorčí radě zastoupeny.**

Odůvodnění

Místní a regionální orgány patří mezi významné subjekty zapojené do železničního systému. Musí být proto začleněny do řídicích a dozorčích orgánů provozovatele infrastruktury, jenž má přirozené monopolní postavení. Orgány představují spojovací článek mezi provozovateli a koncovými uživateli, o jejichž potřebách mají dobrý přehled.

Pozměňovací návrh 6

Návrh směrnice

Čl. 1 – bod 4

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 7 b – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Provozovatel infrastruktury má vlastní zaměstnance a je umístěn v prostorách, které jsou odděleny od jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku. Přístup k informačním systémům je chráněn, aby byla zajištěna nezávislost provozovatele infrastruktury. Interní pravidla nebo zaměstnanecké smlouvy jasně omezují kontakty s jinými právními subjekty v rámci vertikálně integrovaného podniku na oficiální sdělení související s výkonem funkcí provozovatele infrastruktury, které jsou rovněž vykonávány ve vztahu k jiným železničním podnikům mimo vertikálně integrovaný podnik. Převody zaměstnanců s výjimkou převodů uvedených v písmeně c) mezi provozovatelem infrastruktury a jinými právními subjekty v rámci vertikálně integrovaného podniku jsou možné ***pouze tehdy, je-li možné zajistit, že mezi nimi nedojde k předání důvěrných informací.***

Pozměňovací návrh

5. Provozovatel infrastruktury má vlastní zaměstnance a je umístěn v prostorách, které jsou odděleny od jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku. Přístup k informačním systémům je chráněn, aby byla zajištěna nezávislost provozovatele infrastruktury. Interní pravidla nebo zaměstnanecké smlouvy jasně omezují kontakty s jinými právními subjekty v rámci vertikálně integrovaného podniku na oficiální sdělení související s výkonem funkcí provozovatele infrastruktury, které jsou rovněž vykonávány ve vztahu k jiným železničním podnikům mimo vertikálně integrovaný podnik. Převody zaměstnanců s výjimkou převodů uvedených v písmeně c) mezi provozovatelem infrastruktury a jinými právními subjekty v rámci vertikálně integrovaného podniku jsou možné. ***Dotčení zaměstnanci jsou však podle zvyklostí obchodního práva vázáni povinností zachovat obchodní tajemství z předchozího zaměstnání.***

Odůvodnění

Omezení interní mobility zaměstnanců společností takového rozsahu vzbuzuje nepoměrné obavy, a to i z hlediska ústavního práva. Pro zamezení nežádoucímu předávání citlivých informací mezi dceřinými společnostmi postačuje karenční doba a informační bariéry. V opačném případě by docházelo k nemalé ztrátě know-how a pracovních zkušeností.

Pozměňovací návrh 7

Návrh směrnice

Čl. 1 – bod 4

Znění navržené Komisí

7. Členové dozorčích nebo správních rad a vedoucí pracovníci provozovatele infrastruktury nesmí **v jiných** právních subjektech v rámci vertikálně integrovaného podniku přímo nebo nepřímo držet žádný podíl ani od nich nesmí obdržet žádnou finanční výhodu. Složky jejich odměny založené na výsledcích nezávisejí na hospodářských výsledcích žádných jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku nebo právních subjektů, nad nimiž má kontrolu, ale výlučně na hospodářských výsledcích provozovatele infrastruktury.

Pozměňovací návrh

7. Členové dozorčích nebo správních rad a vedoucí pracovníci provozovatele infrastruktury, **stejně jako jeho zaměstnanci s přístupem k důvěrným informacím** nesmí **v jiných** právních subjektech v rámci vertikálně integrovaného podniku přímo nebo nepřímo držet žádný podíl ani od nich nesmí obdržet žádnou finanční výhodu. Složky jejich odměny založené na výsledcích nezávisejí na hospodářských výsledcích žádných jiných právních subjektů v rámci vertikálně integrovaného podniku nebo právních subjektů, nad nimiž má kontrolu, ale výlučně na hospodářských výsledcích provozovatele infrastruktury.

Pozměňovací návrh 8

Návrh směrnice

Čl. 1 – bod 4

Směrnice 2012/34/EU
Čl. 7 c – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Komise je oprávněna vyžádat si v přiměřené lhůtě od členského státu, v němž je vertikálně integrovaný podnik usazen, veškeré nezbytné informace. Komise konzultuje s dotčeným regulačním subjektem nebo subjekty a případně se sítí regulačních subjektů podle článku 57.

Pozměňovací návrh

2. Komise je oprávněna vyžádat si v přiměřené lhůtě od členského státu, v němž je vertikálně integrovaný podnik usazen, veškeré nezbytné informace. Komise konzultuje s dotčeným regulačním subjektem nebo subjekty, **příslušnými orgány** a případně se sítí regulačních subjektů podle článku 57.

Odůvodnění

Podle zásady subsidiarity a s ohledem na vlastnosti železničního systému je zapotřebí zapojit orgány na místní úrovni.

Pozměňovací návrh 9

Návrh směrnice

Čl. 1 – bod 4

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 7 c – odst. 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3. Členské státy mohou železničním podnikům, které jsou součástí vertikálně integrovaného podniku, k němuž náleží dotčený provozovatel infrastruktury, omezit práva přístupu stanovená v článku 10, jestliže Komise členským státům oznámí, že v souladu s odstavcem 1 nebyla učiněna žádná žádost, nebo do doby posouzení žádosti Komisí, nebo pokud v souladu s postupem podle čl. 62 odst. 2 rozhodne, že:

vypouští se

a) na žádosti Komise o informace v souladu s odstavcem 2 nebylo odpovídajícím způsobem odpovězeno, nebo

b) dotčený provozovatel infrastruktury nesplňuje požadavky stanovené v člancích 7a a 7b, nebo

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

Odůvodnění

Pokud nebyla podána žádost o posouzení nezávislosti nebo Komise v případě takové žádosti ještě nerozhodla, neměly by být podle zvyklostí v právní praxi přijaty žádné sankce. Je nepřiměřené, aby postačovalo pouze podezření na porušení právních předpisů. V případě nedostatku informací postačují obvyklé nástroje řízení pro nesplnění povinnosti. Okamžité vyloučení na základě podezření by podnik trestalo preventivně a v důsledku vedlo k narušení hospodářské soutěže.

Pozměňovací návrh 10

Návrh směrnice

Čl. 1 – bod 4

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 7 d – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury ustavili a organizovali pro každou síť koordinační výbor. Členství v tomto výboru je otevřené alespoň provozovatelům infrastruktury, známým žadatelům ve smyslu čl. 8 odst. 3 a na žádost i potenciálním žadatelům, jejich zastupujícími organizacím, zástupcům uživatelů železniční nákladní a osobní dopravy a **případně** regionálním a místním orgánům. Zástupci členského státu a dotčený regulační subjekt jsou zváni na schůzky koordinačního výboru jako pozorovatelé.

Pozměňovací návrh

1. Členské státy zajistí, aby provozovatelé infrastruktury ustavili a organizovali pro každou síť koordinační výbor. Členství v tomto výboru je otevřené alespoň provozovatelům infrastruktury, známým žadatelům ve smyslu čl. 8 odst. 3 a na žádost i potenciálním žadatelům, jejich zastupujícími organizacím, zástupcům uživatelů železniční nákladní a osobní dopravy, **zástupcům zaměstnanců odvětví železniční dopravy a příslušným** regionálním a místním orgánům. Zástupci členského státu a dotčený regulační subjekt jsou zváni na schůzky koordinačního výboru jako pozorovatelé.

Odůvodnění

Regionální a místní orgány patří mezi důležité subjekty dopravní politiky a jako takové musí být do procesu zapojovány systematicky, nikoli pouze „případně“. Proto musí mít své zástupce v koordinačním výboru.

Pozměňovací návrh 11

Návrh směrnice

Čl. 1 – bod 4

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 7 d – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Koordinační výbor vypracuje jednací řád, který zahrnuje zejména pravidla o účasti na zasedáních a četnosti těchto zasedání, která se uskutečňují alespoň jednou za čtvrt roku. Provozovatelé infrastruktury, členskému státu, dotčenému

Pozměňovací návrh

3. Koordinační výbor vypracuje jednací řád, který zahrnuje zejména pravidla o účasti na zasedáních a četnosti těchto zasedání, která se uskutečňují alespoň jednou za čtvrt roku, **a také pravidla o pravidelných konzultacích se zástupci**

regulačnímu subjektu a Komisi se každoročně předkládá zpráva o jednáních koordinačního výboru s uvedením příslušných stanovisek, která členové výboru zaujali.

uživatelů služeb nákladní a osobní přepravy, které se uskuteční alespoň jednou za rok. Provozovateli infrastruktury, členskému státu, dotčenému regulačnímu subjektu a Komisi se každoročně předkládá zpráva o jednáních koordinačního výboru s uvedením příslušných stanovisek, která členové výboru zaujali.

Pozměňovací návrh 12

Návrh směrnice

Čl. 1 – bod 4

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 7 d – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. Provozovatel infrastruktury jmenuje ze svého středu zástupce odpovědného za vztahy s místními a regionálními orgány. Zástupce musí být schopen reagovat jménem provozovatele infrastruktury na dotazy místních či regionálních orgánů do pěti dnů.

Odůvodnění

Větší pravomoci provozovatelů infrastruktur musí být doprovázeny i větší odpovědností na mezinárodní úrovni prostřednictvím sítě provozovatelů infrastruktury, rovněž však na úrovni místní. Kontaktní osoba pro místní a regionální orgány je jakýmsi ústředním kontaktním místem a musí být tedy schopna rychle reagovat na dotazy těchto orgánů.

Pozměňovací návrh 13

Návrh směrnice

Čl. 1 – bod 4

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 7 e – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Členské státy ***zajistí***, aby se provozovatelé infrastruktury účastnili sítě

1. Členské státy ***do dvou let od provedení této směrnice požadují***, aby se

pro rozvoj železniční infrastruktury Unie a spolupracovali v jejím rámci, zejména s cílem včas a účinně provést transevropskou dopravní síť, včetně koridorů hlavní sítě, koridorů pro železniční nákladní dopravu podle nařízení (EU) č. 913/2010 a prováděcího plánu evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) stanoveného v rozhodnutí 2012/88/EU.

provozovatelé infrastruktury účastnili sítě pro rozvoj železniční infrastruktury Unie a spolupracovali v jejím rámci, zejména s cílem včas a účinně provést transevropskou dopravní síť, včetně koridorů hlavní sítě, koridorů pro železniční nákladní dopravu podle nařízení (EU) č. 913/2010 a prováděcího plánu evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) stanoveného v rozhodnutí 2012/88/EU, **a zajistit účinnou regionální přeshraniční spolupráci v oblasti železniční dopravy.**

Odůvodnění

Síť evropských provozovatelů infrastruktury umožňuje řešit problémy v oblasti přeshraničních dopravních služeb na vhodné úrovni. Musí být zajištěna účast místních orgánů.

Pozměňovací návrh 14

Návrh směrnice

Čl. 1 – bod 4

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 7 e – odst. 3

Znění navržené Komisí

*Komise může **přijmout opatření, která stanoví společné zásady a postupy** sítě, zejména s cílem **zajistit jednotnost hodnocení, jakož i postupy spolupráce v rámci sítě. Tato opatření se přijímají prostřednictvím prováděcího aktu v souladu s postupem podle čl. 62 odst. 3.***

Pozměňovací návrh

*Komise může **případně formulovat legislativní návrhy, jejichž cílem je zlepšit spolupráci mezi provozovateli infrastruktury, kteří jsou členy sítě.***

Pozměňovací návrh 15

Návrh směrnice

Čl. 1 – bod 6 – písm. a

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 11 – odst. 1

Znění navržené Komisí

„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.“;

Pozměňovací návrh 16

Návrh směrnice

Čl. 1 – bod 6 – písm. b

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 11 – odst. 2 – pododstavec 1 – návětí

Znění navržené Komisí

„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:

Pozměňovací návrh 17

Návrh směrnice

Čl. 1 – bod 7

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 13 a – odst. 1

Pozměňovací návrh

„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 **nebo pokud by zhoršoval kvalitu poskytovaných služeb.**“

Pozměňovací návrh

„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, **přičemž zohlední kumulovaný dopad služeb poskytovaných za podmínek otevřeného přístupu.** Toto stanovení provede na žádost kteréhokoli z těchto subjektů, předloženou do **dvou měsíců** od oznámení o úmyslu provozovat osobní dopravu podle čl. 38 odst. 4:

Znění navržené Komisí

1. Aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1371/2007 a směrnice 2010/40/EU, **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.

Pozměňovací návrh

1. Aniž je dotčeno nařízení (ES) č. 1371/2007 a směrnice 2010/40/EU, členské státy **uloží** 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. **Členy tohoto právního subjektu nebo sdružení jsou zástupci místních a regionálních orgánů, kteří se v plném rozsahu podílejí na procesu rozhodování.**

Odůvodnění

Regiony se často zmiňují o problémech se systémy prodeje přepravních dokladů ve stanicích, které provozují zavedené železniční podniky. Jejich cílem je sladit tyto systémy na konkurenčním trhu. Povinnost zapojit se do vnitrostátního informačního systému může zvýšit přitažlivost veřejné dopravy. Místní orgány musí mít v této souvislosti zajištěnu účast v řídicích orgánech takového systému.

Pozměňovací návrh 18

Návrh směrnice

Čl. 1 – bod 8

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 38 – odst. 4

Znění navržené Komisí

„4. Pokud má žadatel v úmyslu požadovat kapacitu infrastruktury s cílem provozovat osobní dopravu, informuje provozovatele infrastruktury a dotčené regulační subjekty

Pozměňovací návrh

„4. Pokud má žadatel v úmyslu požadovat kapacitu infrastruktury s cílem provozovat osobní dopravu, informuje provozovatele infrastruktury a dotčené regulační subjekty

nejméně **18** měsíců před vstupem jízdního řádu sítě, k němuž se žádost o kapacitu vztahuje, v platnost. Aby mohly dotčené regulační subjekty posoudit potenciální hospodářský dopad na stávající smlouvy o veřejných službách, zajistí regulační subjekty, aby veškeré příslušné orgány, které uzavřely smlouvu o osobní dopravě na trase vymezené ve smlouvě o veřejných službách, veškeré jiné dotčené příslušné orgány, které mají oprávnění omezit přístup podle článku 11, a veškeré železniční podniky plnící smlouvu o veřejných službách na trase uvedené osobní dopravy byly informovány bez zbytečného odkladu a nejpozději do pěti dnů.“

nejméně **12** měsíců před vstupem jízdního řádu sítě, k němuž se žádost o kapacitu vztahuje, v platnost. Aby mohly dotčené regulační subjekty posoudit potenciální hospodářský dopad na stávající smlouvy o veřejných službách, zajistí regulační subjekty, aby veškeré příslušné orgány, které uzavřely smlouvu o osobní dopravě na trase vymezené ve smlouvě o veřejných službách, veškeré jiné dotčené příslušné orgány, které mají oprávnění omezit přístup podle článku 11, a veškeré železniční podniky plnící smlouvu o veřejných službách na trase uvedené osobní dopravy byly informovány bez zbytečného odkladu a nejpozději do pěti dnů.“

Pozměňovací návrh 19

Návrh směrnice

Čl. 1 – bod 8 a (nový)

Směrnice 2012/34/EU

Čl. 56 – odst. 1 – písm. h a písm. i (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

8a. V čl. 56 odst. 1 se doplňují nová písmena, která znějí:

„h) plánovaných prací údržby;

i) neplánovaných prací údržby“;

POSTUP

Název	Změna směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury
Referenční údaje	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)
Věcně příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	TRAN 7.2.2013
Výbor, který vypracoval stanovisko Datum oznámení na zasedání	REGI 7.2.2013
Navrhovatel(ka) Datum jmenování	Joachim Zeller 19.2.2013
Datum přijetí	14.10.2013
Výsledek konečného hlasování	+: 29 –: 0 0: 3
Členové přítomní při konečném hlasování	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boștinaru, Nikos Chrysogelos, Danuta Maria Hübner, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan
Náhradník(ci) (čl. 187 odst. 2) přítomný(i) při konečném hlasování	Edvard Kožušník, Ivana Maletić