

# EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

*Konsolidovaný legislativní dokument*

23.4.2009

EP-PE\_TC1-COD(2008)0247

**\*\*\*|**

## **POSTOJ EVROPSKÉHO PARLAMENTU**

přijatý v prvním čtení dne 23. dubna 2009 k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 o evropské železniční síti zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy (EP-PE\_TC1-COD(2008)0247)

PE 424.988

**CS**

**CS**

## POSTOJ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

přijatý v prvním čtení dne 23. dubna 2009

**k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2009 o evropské železniční síti zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 71 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise<sup>1</sup>,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru<sup>1</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>2</sup>,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy<sup>3</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V rámci Lisabonské strategie pro růst a zaměstnanost a strategie Společenství pro udržitelný rozvoj je vytvoření vnitřního trhu v oblasti železniční dopravy, zejména pokud jde o nákladní dopravu, základem pro pokrok směrem k dosažení udržitelné mobility.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. C , , s. .

<sup>2</sup> Úř. věst. C , , s. .

<sup>3</sup> *Postoj Evropského parlamentu ze dne 23. dubna 2009.*

- (2) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury<sup>1</sup> představovala významnou etapu při vytváření vnitřního trhu v oblasti železniční dopravy.
- (3) Aby mohly být služby mezinárodní a vnitrostátní železniční nákladní dopravy, které jsou otevřené hospodářské soutěži od 1. ledna 2007, konkurenceschopné vůči ostatním druhům dopravy, *měly by* využívat kvalitní železniční infrastrukturu, *totiž* takovou, která umožňuje poskytování služeb nákladní dopravy za řádných podmínek z hlediska cestovní rychlosti a jízdních řádů a která *by měla být* spolehlivá, *tzn.*, že služba, kterou poskytují, odpovídá *smluvním ujednáním s železničními podniky.*
- (4) ***Liberalizace železniční nákladní dopravy sice umožnila vstup nových provozovatelů do sítě, avšak tržní mechanismy nejsou dostatečné pro organizaci, regulaci a zabezpečení železniční nákladní dopravy. Optimalizace a vytvoření důvěry v tuto dopravu předpokládá posílení postupů spolupráce a přidělování tras zejména mezi provozovateli infrastruktury.***
- (5) Rada<sup>1</sup> na svém zasedání dne 7. dubna 2008 dospěla k závěru, že je třeba podporovat účinné využívání infrastruktur a popřípadě zlepšit kapacitu železniční infrastruktury opatřeními přijatými na evropské a vnitrostátní úrovni, a zejména prostřednictvím právních předpisů.
- (6) V této souvislosti by vytvoření *evropské* železniční sítě zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy, v níž budou nákladní vlaky běžně schopné jízdy a budou moci snadno přejíždět z jedné vnitrostátní sítě do druhé, umožnilo zlepšit podmínky využívání infrastruktury.
- (7) Pokud jde o vytvoření evropské železniční sítě zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy, již započaté iniciativy v oblasti železniční infrastruktury ukazují, že vytvoření mezinárodních koridorů, které reagují na potřeby, jež jsou specifické pro jeden nebo několik jasně identifikovaných segmentů trhu nákladní dopravy, představuje nejvhodnější metodu.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29.

- (8) Vytvoření *evropské* železniční sítě zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy by mělo probíhat v souladu s transevropskou dopravní sítí (dále jen „TEN-T“) a *koridory evropského systému železniční signalizace („ERTMS“)*. Za tímto účelem je *nezbytný* koordinovaný rozvoj sítí, a zejména začlenění mezinárodních koridorů pro železniční nákladní dopravu do stávající sítě TEN-T a *do koridorů ERTMS*. Navíc je třeba stanovit na úrovni Společenství *harmonizovaná* pravidla týkající se koridorů pro nákladní dopravu. Vytvoření těchto koridorů by *mělo* být popřípadě finančně podpořeno v rámci *programů TEN-T, výzkumu a Marco Polo a jiných politik a fondů Společenství, jako je Fond soudržnosti*.
- (9) *V rámci vytvoření koridoru pro nákladní dopravu by se měl zohlednit zvláštní význam plánovaného rozšíření sítě TEN-T na země zahrnuté do evropské politiky sousedství s cílem zajistit lepší vzájemné propojení s železniční infrastrukturou třetích evropských zemí.*
- (10) V rámci koridoru pro nákladní dopravu je třeba zajistit náležitou koordinaci mezi členskými státy a danými provozovateli infrastruktury, dát železniční nákladní dopravě *lepší a dostatečnou podporu*, vytvořit účinná a dostatečná spojení s ostatními druhy dopravy s *cílem vytvořit výkonnou a integrovanou síť nákladní dopravy* a stanovit vhodné podmínky pro rozvoj hospodářské soutěže mezi poskytovateli služby železniční nákladní dopravy.
- (11) Vytvoření koridoru pro nákladní dopravu *by se mělo zakládat na návrzích členských států v konzultaci s provozovateli železniční infrastruktury. V druhé fázi by mělo být* schváleno na *evropské* úrovni podle kritérií a postupů, které budou transparentní a jasně stanovené. Kritéria *pro vytvoření koridorů pro nákladní dopravu by měla být stanovena tak, aby byla přizpůsobena zvláštním potřebám členských států a provozovatelů infrastruktury, což jim umožní dostatečný prostor pro rozhodování a řízení* ■ .

- (12) S cílem napomáhat koordinaci mezi členskými státy, provozovateli infrastruktury a **železničními podniky** by měl být každý koridor pro nákladní dopravu podporován správním orgánem, složeným z jednotlivých provozovatelů infrastruktury, jichž se tento koridor pro nákladní dopravu týká.
- (13) S cílem reagovat na potřeby trhu by měly být podmínky týkající se vytvoření koridoru pro nákladní dopravu předloženy v prováděcím plánu, který by měl obsahovat identifikaci a časový rozvrh *pro přijetí opatření*, která jsou užitečná pro zlepšení výkonnosti nákladní dopravy. Aby bylo navíc zajištěno, že zamýšlená nebo prováděná *opatření* v případě koridoru pro nákladní dopravu odpovídají potřebám nebo očekáváním **trhu**, měly by být **veškeré uživatelské železniční podniky** pravidelně **konzultovány**, a to podle **vhodných postupů stanovených správním orgánem**.
- (14) S cílem zajistit soudržnou a nepřetržitou kapacitu infrastruktury, která je dostupná po celém koridoru pro nákladní dopravu, je třeba investice *do* koridoru pro nákladní dopravu koordinovat mezi členskými státy, **provozovateli infrastruktury a železničními podniky a případně také mezi členskými státy a třetími evropskými zeměmi** a plánovat je podle potřeb koridoru pro nákladní dopravu. *Časový rozvrh* jejich uskutečnění by měl být zveřejněn, aby se zajistila informovanost všech **železničních podniků, které** mohou působit v koridoru. Investice by měly zahrnovat projekty podpory týkající se rozvoje interoperabilních systémů a zvýšení kapacity vlaků.
- (15) Ze stejných důvodů je třeba, aby byla velká údržba, která má často významný dopad na kapacitu železniční infrastruktury, rovněž koordinována na úrovni koridoru pro nákladní dopravu a aby o ní byly zveřejňovány aktuální informace.
- (16) Vytvoření infrastruktur a systémů určených k rozvoji služeb intermodální nákladní dopravy je rovněž nezbytné pro podporu rozvoje železniční nákladní dopravy ve Společenství.

- (17) Dotyčné členské státy a vnitrostátní bezpečnostní orgány příslušné pro koridor pro nákladní dopravu mohou uzavřít dohody o vzájemném uznání vozidel na jedné straně a *kvalifikace* strojvedoucích na straně druhé. Bezpečnostní orgány členských států, jichž se koridor pro nákladní dopravu týká, by měly spolupracovat v zájmu zajištění toho, aby byly uvedené dohody provedeny.
- (18) K usnadnění žádostí o kapacitu infrastruktury pro služby mezinárodní železniční nákladní dopravy je vhodné zřídit jediné kontaktní místo pro každý koridor pro nákladní dopravu. K tomu je třeba vycházet ze stávajících iniciativ, zejména iniciativ zahájených RailNetEurope, subjektem, který představuje koordinační nástroj pro provozovatele infrastruktury a poskytuje některé služby provozovatelům mezinárodní nákladní dopravy.
- (19) S ohledem na různé časové rozvrhy plánování jízdních řádů pro jednotlivé druhy dopravy je žádoucí zajistit, aby žádosti o kapacitu infrastruktury pro nákladní dopravu **byly v souladu s žádostmi o** osobní dopravu, zejména s ohledem na jejich příslušné sociálně-ekonomické hodnoty. Zpoplatnění infrastruktury by se mělo lišit v závislosti na kvalitě a spolehlivosti určené trasy.
- (20) Vlaky, které zajišťují přepravu zboží, jež je velmi citlivé z hlediska doby přepravy a dodržování jízdního řádu **a jež za takové označí správní orgán**, by měly mít v případě narušení dopravy dostatečnou přednost.
- (21) Aby se rozvinula hospodářská soutěž mezi poskytovateli služeb železniční nákladní dopravy v koridoru pro nákladní dopravu, **mělo by být i** jiným žadatelům, než jsou železniční podniky nebo jejich seskupení, **umožněno** požádat si o kapacitu infrastruktury.
- (22) K optimalizaci řízení koridoru pro nákladní dopravu a k zajištění větší plynulosti a výkonnosti služeb mezinárodní železniční nákladní dopravy je nezbytné dbát na náležitou koordinaci mezi regulačními subjekty železniční dopravy přidělenými na různé sítě koridoru pro nákladní dopravu. Za účelem zajistit lepší využívání železničních infrastruktur je nezbytné koordinovat řízení těchto infrastruktur a strategických terminálů, které se nacházejí po celém koridoru pro nákladní dopravu.

- (23) S cílem usnadnit přístup k informacím o využívání všech hlavních infrastruktur koridoru pro nákladní dopravu a zajistit nediskriminační přístup k těmto infrastrukturám se jeví jako žádoucí dát všem poskytovatelům služeb mezinárodní železniční nákladní dopravy k dispozici zprávu, v níž jsou shromážděny všechny tyto informace.
- (24) Aby bylo možné objektivně zhodnotit přínos *opatření* týkajících se vytvoření koridoru pro nákladní dopravu a zajistit účinné sledování těchto *opatření*, je třeba zavést a pravidelně zveřejňovat ukazatele *výkonnosti* služby po celém koridoru pro nákladní dopravu. ***Definice ukazatelů výkonnosti by měla být stanovena po konzultaci se zúčastněnými stranami, které poskytují a využívají služby železniční nákladní dopravy.***



- (25) *Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž vytvoření evropské železniční sítě zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy, která se skládá z koridorů pro nákladní dopravu, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu jeho rozsahu a účinků lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.*
- (26) Měla by být zavedena spravedlivá pravidla založená na spolupráci mezi provozovateli infrastruktury, kteří musí poskytovat kvalitní službu *podnikům* nákladní dopravy v rámci mezinárodního železničního koridoru, pokud jde o koordinaci investic, řízení kapacit a dopravy.
- (27) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení 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<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (28) Zejména je třeba zmocnit Komisi k přijetí podmínek a kritérií nezbytných k provedení tohoto nařízení. Jelikož *tato* opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení *jeho doplněním* o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (29) *Cílem tohoto nařízení je zlepšit účinnost železniční nákladní dopravy ve srovnání s ostatními druhy dopravy, avšak tohoto cíle by mělo být dosaženo také prostřednictvím politických opatření a finanční účasti členských států a Evropské unie. Je třeba zajistit koordinaci mezi členskými státy na nejvyšší úrovni a zajistit tak co nejúčinnější fungování koridorů pro nákladní dopravu. Finanční závazek v oblasti infrastruktury a technického vybavení, jako je ERTMS, by měl být zaměřen na zvýšení kapacity a účinnosti železniční nákladní dopravy souběžně s cílem tohoto nařízení,*

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

## KAPITOLA I

### OBEČNÁ USTANOVENÍ

#### Článek 1

#### Účel a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví pravidla pro vytvoření a organizaci evropské železniční sítě zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy **■** v mezinárodních železničních **koridorech** zajišťujících konkurenceschopnost nákladní dopravy (|| „koridory pro nákladní dopravu“). Stanoví pravidla pro výběr a organizaci koridorů pro nákladní dopravu a zásady **spolupráce při** plánování investic, řízení kapacit a dopravy.



2. Toto nařízení se vztahuje na řízení a *využívání* železniční infrastruktury pro vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravu, s výjimkou:
- a) nezávislých místních a regionálních sítí pro osobní dopravu s *využitím* železniční infrastruktury, *s výjimkou případu, kdy jsou tyto služby provozovány na části koridoru pro nákladní dopravu*;
  - b) sítí určených pouze pro provozování městské a příměstské osobní dopravy;
  - c) regionálních sítí využívaných pro regionální nákladní dopravu výhradně železničním podnikem nespádajícím do oblasti působnosti směrnice *Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství*<sup>1</sup>, dokud kapacitu této sítě nepožaduje jiný žadatel;
  - d) železničních infrastruktur v soukromém vlastnictví sloužících výhradně k využití vlastníkem pro vlastní nákladní dopravu.

## Článek 2 Definice

1. Pro účely tohoto nařízení se použijí definice, které jsou uvedeny v článku 2 směrnice 2001/14/ES.
2. Vedle definic uvedených v odstavci 1 se:
  - a) „koridorem pro nákladní dopravu“ rozumí všechny železniční tratě zřízené na území členských států a popřípadě třetích evropských zemí, spojující *dva* nebo *více* strategických terminálů, ■ zahrnující hlavní osu, alternativní tratě a *trasy*, které je spojují, jakož i železniční infrastruktury a jejich zařízení v nákladních terminálech, seřadovací nádraží a zařízení pro sestavování vlaků, jakož i železniční přípojky, které k těmto nádražím a zařízením vedou, *včetně veškerých služeb souvisejících se železniční dopravou uvedených v příloze II směrnice 2001/14/ES*;

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25.

- b) „prováděcím plánem“ rozumí dokument představující strategii || a prostředky, které dotyčné strany hodlají provádět, aby během stanoveného období rozvinuly činnosti nezbytné a dostatečné pro vytvoření koridoru pro nákladní dopravu;
- c) „velkou údržbou“ rozumí každý zásah nebo oprava týkající se železniční infrastruktury a jejích zařízení nezbytných pro provoz vlaků po celém koridoru pro nákladní dopravu, **kteřá je plánována alespon rok předem a** která s sebou nese vyhrazení kapacity infrastruktury v souladu s článkem 28 směrnice 2001/14/ES;
- d) „terminálem“ rozumí zařízení rozmístěné po celém koridoru pro nákladní dopravu, které je speciálně vybaveno, aby umožňovalo buď nakládku nebo vykládku zboží nákladních vlaků a integraci železniční nákladní dopravy s dopravou silniční, námořní, vodní a leteckou, nebo sestavování či změnu složení nákladních vlaků;
- e) „strategickým terminálem“ rozumí terminál koridoru pro nákladní dopravu, který je otevřený všem žadatelům a který **již má, nebo se předpokládá, že v budoucnu bude mít**, důležitou úlohu v železniční nákladní dopravě po celém koridoru pro nákladní dopravu;
- f) „jediným kontaktním místem“ rozumí společný subjekt zřízený **každým provozovatelem** infrastruktury koridoru pro nákladní dopravu, který žadatelům umožňuje požádat o trasu pro cestu vedoucí nejméně přes jednu hranici.

## KAPITOLA II

### KONCEPCE A SPRÁVA EVROPSKÉ ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ ZAJIŠŤUJÍCÍ KONKURENCESCHOPNOST NÁKLADNÍ DOPRAVY

#### Článek 3

##### Výběr koridorů pro nákladní dopravu

1. Účelem koridoru pro nákladní dopravu je ***propojit nejméně dva členské státy*** a umožnit provozování služeb mezinárodní a vnitrostátní železniční nákladní dopravy. ■ Koridor vykazuje tyto charakteristiky:
  - a) je součástí ***nebo alespoň slučitelný s TEN-T nebo případně s koridory ERTMS. Je-li to nezbytné, mohou být součástí koridoru také některé úseky s velkým či potenciálně velkým objemem nákladní dopravy, které nejsou zahrnuté do TEN-T;***
  - b) umožňuje významný rozvoj železniční nákladní dopravy a ***zohledňuje hlavní obchodní toky a přepravu zboží;***
  - c) je odůvodněný na základě socioekonomické analýzy. V této analýze budou zahrnuty dopady na ty součásti dopravního systému, v jejichž případě přidělování kapacit infrastruktury koridoru pro nákladní dopravu výrazně ovlivňuje přepravu zboží a osob. Zahrne také analýzu hlavních dopadů, pokud jde o vnější náklady;
  - d) ***umožňuje lepší propojení mezi hraničními členskými státy a třetími evropskými zeměmi;***
  - e) má oporu v prováděcím plánu.

2. O vytvoření nebo změně koridoru pro nákladní dopravu **rozhodují** dotyčné členské státy **poté, co oznámily** Komisi **své záměry a připojily** návrh vypracovaný s dotyčnými provozovateli infrastruktury, **přičemž zohlední iniciativy a stanoviska železničních podniků, jež využívají koridor, nebo o to mají zájem a kritéria stanovená v příloze. Zainteresané železniční podniky se mohou procesu účastnit, pokud se jich týkají významné investice.**
3. Koridory pro nákladní dopravu jsou vytvořeny *tímto postupem*:
  - a) nejpozději do .... \* musí území každého členského státu, který má nejméně dvě **přímá železniční spojení** s dalšími členskými státy, přijmout nejméně jeden návrh na koridor pro nákladní dopravu;
  - b) nejpozději do ..... \*\* musí území každého členského státu přijmout nejméně **jeden koridor pro nákladní dopravu.**
4. Komise **oznámí** návrhy na vytvoření koridorů pro nákladní dopravu *podle* odst. 2 a **přezkoumá jejich soulad s hodnotícími kritérii uvedenými v příloze. Vyjádří námitky nebo navrhne změny podle toho, co bude považovat za přiměřené.**
5. Koridor pro nákladní dopravu může zahrnovat prvky železničních sítí třetích evropských zemí. V takovém případě musí být tyto prvky v souladu s politikou TEN-T.

---

\* Úř. věst.: jeden rok po vstupu tohoto nařízení v platnost.

\*\* Úř. věst.: tři roky po vstupu tohoto nařízení v platnost.

6. Pokud vzniknou obtíže mezi dvěma nebo více členskými státy *ohledně* vytvoření nebo změny koridoru pro nákladní dopravu, která se týká železniční infrastruktury nacházející se na jejich území, Komise na žádost jednoho z dotyčných členských států konzultuje v této věci výbor uvedený v článku 18. Stanovisko výboru je sděleno dotyčným členským státům. Dotyčné členské státy vezmou toto stanovisko v úvahu s cílem nalézt řešení.
7. Opatření, *jež mají za účel změnu* jiných než podstatných prvků tohoto nařízení *přizpůsobením přílohy, se přijímají* v souladu s regulativním postupem s kontrolou stanoveným v čl. 18 odst. 3.

#### Článek 4

##### Správa koridorů pro nákladní dopravu

1. Členské státy, jichž se týká koridor pro nákladní dopravu, spolupracují s cílem zajistit rozvoj koridoru pro nákladní dopravu v souladu s jeho prováděcím plánem. Stanoví obecné cíle koridoru pro nákladní dopravu a zajistí, aby prováděcí plán ke splnění těchto cílů vedl.
2. Pro každý koridor pro nákladní dopravu vytvoří dotyční provozovatelé infrastruktury || správní orgán pověřený stanovením, řízením *výkonnosti* a aktualizací prováděcího plánu koridoru pro nákladní dopravu. ***Zainteresované železniční podniky nebo seskupení železničních podniků, které koridor pravidelně využívají, se mohou tohoto orgánu účastnit, přičemž jejich úloha je poradní.*** Správní orgán podává pravidelnou zprávu o své činnosti dotyčným členským státům a popřípadě ***Komisi a*** evropským koordinátorům prioritních projektů TEN-T *zahrnutých do koridoru pro nákladní dopravu, kteří jsou uvedeni v článku 17a rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě<sup>1</sup>.*

---

<sup>1</sup> Úř. věst L 228, 9.9.1996, s. 1.

3. *Dotyčné členské státy mohou zřídit výkonnou radu odpovědnou za schvalování plánu správního orgánu pro provedení koridoru a dohled na jeho realizaci. Jednotliví členové výkonné rady mají v takovém případě pověření od příslušných orgánů členských států.*
4. Správní orgán je nezávislý právní subjekt. Může být vytvořen ve formě evropského hospodářského zájmového sdružení ve smyslu nařízení *Rady* (EHS) č. 2137/85<sup>1</sup> a má postavení takového sdružení.
5. Členové správního orgánu jmenují svého ředitele nejméně na *funkční* období tří let.
6. *Vytvořená* pracovní skupina složená z provozovatelů a vlastníků strategických terminálů koridoru pro nákladní dopravu uvedených v článku 9, *včetně přístavů námořních a vnitrozemských vodních cest*, může zaujmout stanovisko ke každému návrhu správního orgánu, který má přímé důsledky pro investice a řízení strategických terminálů. Správní orgán nemůže přijmout rozhodnutí v rozporu s tímto stanoviskem.

#### Článek 5

##### Prováděcí opatření týkající se koridoru pro nákladní dopravu

1. Prováděcí plán, schválený a *pravidelně upravovaný* správním orgánem, obsahuje *alespoň*:
  - a) popis charakteristik koridoru pro nákladní dopravu, *včetně jeho potenciálních nedostatků*, a prováděcí plán opatření nezbytných pro *podporu jeho* vytvoření ■ ;
  - b) základní údaje studie trhu uvedené v odstavci 2;

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 199, 31.7.1985, s. 1.

- c) cíle správního orgánu a **jeho plán zlepšení výkonnosti** koridoru pro nákladní dopravu  
█ v souladu s ustanoveními článku 16.

- █
2. *Musí být provedena a pravidelně aktualizována studie trhu, která se týká zjištěného a očekávaného vývoje dopravy v koridoru pro nákladní dopravu a součástí dopravního systémů, které s ním mají spojitost, s cílem v případě nutnosti vypracovat či upravit prováděcí plán. Zkoumá vývoj jednotlivých druhů dopravy █ a zahrne hlavní prvky socioekonomické analýzy uvedené v čl. 3 odst. 1 písm. c), jakož i možné scénáře, pokud jde o náklady a přínosy a dlouhodobý finanční dopad.*
  3. *Musí být vypracován program vytvoření a zlepšení výkonnosti koridoru pro nákladní dopravu. Tento program obsahuje zejména společné cíle, technické možnosti a časový rozvrh nezbytných zásahů na železniční infrastrukturu a jejích zařízeních s cílem provést všechna opatření uvedená v člancích 7 až 16. Tato opatření zabrání veškerým omezením, která se dotýkají železniční kapacity, nebo je minimalizují.*

#### Článek 6 Konzultace žadatelů

1. Vzhledem ke vhodné účasti žadatelů █, kteří by mohli využívat koridor pro nákladní dopravu, zřídí správní orgán konzultační mechanismy.
2. Žadatelé o využívání koridoru pro nákladní dopravu, **včetně provozovatelů železniční nákladní nebo osobní dopravy, dodavatelů, speditérů a subjektů, které je zastupují**, jsou konzultováni správním orgánem před schválením prováděcího plánu a při jeho aktualizaci. V případě sporu mezi správním orgánem a žadateli se mohou žadatelé obrátit na **odpovědné regulační subjekty, jak je uvedeno v článku 17.**

## KAPITOLA III

### INVESTICE DO KORIDORU PRO NÁKLADNÍ DOPRAVU

#### Článek 7 Plánování investic

1. Správní orgán vypracuje a schválí:
  - a) dlouhodobý společný investiční plán pro infrastrukturu v koridoru pro nákladní dopravu, *totiž* na dobu nejméně deseti let;
  - b) případně střednědobý společný investiční plán (nejméně na dva roky) pro koridor pro nákladní dopravu.

Investiční plány stanoví seznam zamýšlených projektů pro rozšíření, obnovu nebo modernizaci železničních infrastruktur, a jejich stávajících zařízení po celém koridoru a souvisejících finančních potřeb a ***zdrojů financování***.

2. Investiční plány *podle* odstavce 1 zahrnují strategii, týkající se zavedení interoperabilních systémů po celém koridoru pro nákladní dopravu, která odpovídá základním požadavkům a technickým specifikacím pro interoperabilitu platným pro železniční síť v souladu se směrnicí *Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (přepracované znění)*<sup>1</sup>. Tato strategie vychází z analýzy nákladů a přínosů týkající se zavedení těchto systémů. Musí být v souladu s vnitrostátními a evropskými plány zavedení interoperabilních systémů, zejména s plánem zavedení || ERTMS, ***a případně i s přeshraničními propojeními a se systémy interoperabilními s třetími evropskými zeměmi.***

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.



3. Investiční plány případně uvedou výši předpokládaného příspěvku Společenství na základě programu TEN-T *nebo jiných politik, fondů či programů a prokážou* soudržnost své strategie s *nimi*.
4. Investiční plány uvedené v odstavci 1 ■ zahrnují strategii týkající se zvýšení kapacity nákladních vlaků, které mohou být v koridoru provozovány, *totiž odstranění zjištěných problémů, modernizace stávající infrastruktury a výstavba infrastruktury nové. Strategie může zahrnovat opatření pro* zvýšení délky vlaku, průjezdného průřezu *kolejí, zátěžového obrysu, řízení rychlosti, přepravovaného nákladu* nebo hmotnosti na nápravu, které jsou povoleny pro vlaky provozované v koridoru pro nákladní dopravu.
5. Investiční plány uvedené v odstavci 1 se zveřejňují *ve zprávě* zmíněné v článku 15 a pravidelně se aktualizují. Jsou součástí prováděcího plánu koridoru pro nákladní dopravu.

#### Článek 8 *Koordinace prací*

Provozovatelé infrastruktury koridoru koordinují ■ svůj *časový rozvrh pro provádění veškerých prací na infrastruktuře a jejích zařízeních, jež by omezila dostupnou kapacitu sítě, a to vhodným způsobem a v přiměřené časové lhůtě, přičemž dodržují jednotlivá smluvní ujednání uvedená v článku 6 směrnice 2001/14/ES.*

#### Článek 9 Strategické terminály

1. Po dohodě s pracovní skupinou uvedenou v čl. 4 odst. 6 *vypracuje* správní orgán *integrovanou* strategii týkající se rozvoje strategických terminálů, aby byly schopné reagovat na potřeby železniční nákladní dopravy provozované v koridoru pro nákladní dopravu, *zejména jako intermodální uzly po celých koridorech pro nákladní dopravu. Součástí této strategie bude spolupráce s regionálními a místními orgány a vnitrostátními orgány, jakož i vyhledávání pozemků pro budování terminálů železniční nákladní dopravy a přístup k finančním prostředkům pro podporu jejich rozvoje. Správní orgán zajistí vybudování dostatečného počtu terminálů ve strategických lokalitách na základě očekávaného objemu dopravy.*
2. Správní orgán přijme *vhodná* opatření k provedení této strategie. Pravidelně ji přezkoumává.

## KAPITOLA IV

### ŘÍZENÍ KORIDORU PRO NÁKLADNÍ DOPRAVU

#### Článek 10

##### Jediné kontaktní místo pro žádosti o mezinárodní trasy

1. Správní orgán zřídí jediné kontaktní místo pro **vyřizování žádostí** o trasy pro nákladní vlak překračující nejméně jednu hranici po celém koridoru **nebo využívající několik sítí**.
2. **Jednotlivým provozovatelům infrastruktury koridoru pro nákladní dopravu lze přidělit funkci jediného kontaktního místa pro žadatele o vlakové trasy.**
3. *Dotyčné* regulační subjekty, uvedené v článku 17 ¶, dbají na to, aby činnost jediného kontaktního místa byla vykonávána za transparentních a nediskriminačních podmínek.

#### Článek 11

##### **Kategorie tras pro nákladní vlaky v koridorech pro nákladní dopravu**

1. Správní orgán stanoví a **pravidelně aktualizuje** kategorie **tras pro nákladní vlaky** platné v celém koridoru pro nákladní dopravu. Nejméně jedna z těchto kategorií ¶ zahrnuje **mezi těmito kategoriemi trasu, která si vyžaduje** odpovídající dobu přepravy a zaručené dodržování jízdního řádu (¶ „**zrychlená** nákladní doprava“).
2. Kritéria pro stanovení kategorií ¶ nákladní dopravy upraví **správní orgán po konzultaci se žadateli, kteří pravděpodobně využijí koridory pro nákladní dopravu.**

Článek 12  
Trasy přidělené nákladní vlakům

1. ***Kromě případů uvedených v čl. 20 odst. 2 směrnice 2001/14/ES rezervují dotyční provozovatelé infrastruktury nezbytnou kapacitu na základě zhodnocení potřeb trhu, pokud jde o rezervní kapacitu. Poskytovatelé infrastruktury zveřejní jízdní řád na trase vlaku, který musí splňovat požadavky mezinárodní zrychlené nákladní dopravy pro následující rok, a to před každoročním stanovením jízdního řádu podle čl. 18 směrnice 2001/14/ES a na základě zjištěného provozu nákladní dopravy a studie trhu podle čl. 5 odst. 2 tohoto nařízení.***
  
2. Provozovatelé infrastruktury zachovávají ***odpovídající rezervu pro žádosti ad hoc, kterou vytvářejí na základě předběžného zhodnocení příslušné potřeby rezervní kapacity, a současně zaručují dostatečnou úroveň kvality přidělené trasy z hlediska cestovní doby a jízdního řádu přizpůsobeného mezinárodní zrychlené nákladní dopravě*** v rámci konečné verze jízdního řádu, aby mohli rychle a vhodně reagovat na žádosti ad hoc o kapacitu uvedené v článku 23 směrnice 2001/14/ES. ■
  
3. S výjimkou případu vyšší moci nemůže být trasa přidělená ***zrychlené*** nákladní dopravní operaci ***podle tohoto článku*** zrušena méně než ***jeden měsíc*** před svým jízdním řádem, nedá-li dotyčný žadatel svůj souhlas s takovým zrušením. ***Žadatel se může obrátit na odpovědný regulační subjekt. Jak je uvedeno v článku 27 směrnice 2001/14/ES, mohou provozovatelé infrastruktury ve své zprávě o síti uvést podmínky, za nichž lze při určování priorit v procesu přidělování přihlídnout k předešlé úrovni využívání tras vlaků pro zrychlenou nákladní dopravu.***

4. Provozovatelé infrastruktury koridoru pro nákladní dopravu a pracovní skupina uvedená v čl. 4 odst. 6 zavedou v *souladu s tímto článkem* postupy pro zajištění optimální koordinace přidělování kapacity a *zohlední přístup ke strategickým terminálům uvedeným* v článku 9.
5. *Provozovatelé infrastruktury stanoví ve svých podmínkách využívání poplatků za přidělené, avšak nakonec nevyužité trasy. Výše tohoto poplatku musí být přiměřená, odrazující a účinná.*

### Článek 13 Oprávnění žadatelé

Odchylně od čl. 16 odst. 1 směrnice 2001/14/ES mohou o trasy pro nákladní dopravu požádat jiní žadatelé než železniční podniky a jejich mezinárodní seskupení, pokud se tyto trasy týkají *několika* úseků koridoru pro nákladní dopravu.

### Článek 14 Řízení dopravy

1. *Poté, co správní orgán předloží návrh na koridor pro nákladní dopravu a v souladu se zásadami a plány uvedenými v odstavci 2, zveřejní* provozovatelé infrastruktury koridoru pro nákladní dopravu ve zprávě o síti uvedené v článku 3 a příloze I směrnice 2001/14/ES pravidla přednosti mezi jednotlivými druhy *tras, zejména v případě tras přidělených zpožděným vlakům*, v případě narušení provozu v *jednotlivých částech* koridoru pro nákladní dopravu.
2. Pravidla přednosti podle odstavce 1 || musí přinejmenším stanovit, že *s výjimkou dopravních špiček, kdy se tento odstavec nepoužije*, přidělená trasa pro vlak *zrychlené* nákladní dopravy, který dodržuje původní ustanovení své trasy, *musí být v co největším rozsahu zachována* nebo *musí alespoň minimalizovat celková zpoždění zejména u zrychlené nákladní dopravy. Správní orgán ve spolupráci s žadateli vypracuje a zveřejní:*

- a) *zásady regulace vlaků, jež zajistí, aby zrychlená nákladní doprava měla nejlepší možné podmínky, pokud jde o přidělování snížené kapacity;*
- b) *pohotovostní plány pro případ narušení koridoru, založené na těchto zásadách.*

*Každý členský definuje dopravní špičky prostřednictvím svého provozovatele infrastruktury ve své zprávě o síti. Dopravní špičky se vztahují pouze na pracovní dny a doba jejich trvání nesmí překročit tři hodiny dopoledne a tři hodiny odpoledne. Při definování dopravních špiček se přihlédně k regionální a dálkové osobní dopravě.*

- 3. Provozovatelé infrastruktury koridoru pro nákladní dopravu zavedou postupy koordinace řízení dopravy po celém koridoru pro nákladní dopravu.
- 4. Provozovatelé infrastruktury koridoru pro nákladní dopravu a pracovní skupina uvedená v čl. 4 odst. 6 zavedou postupy pro zajištění optimální koordinace mezi provozováním železniční infrastruktury a provozováním strategických terminálů uvedených v článku 9.

## Článek 15

### Informace o podmínkách využívání koridoru pro nákladní dopravu

Správní orgán vypracuje a zveřejní *zprávu*, která obsahuje:

- a) všechny informace obsažené ve zprávách o vnitrostátních sítích, které se týkají koridoru pro nákladní dopravu, vypracovaných v souladu s postupem podle článku 3 směrnice 2001/14/ES;
- b) seznam a charakteristiky strategických terminálů, jakož i všechny informace týkající se podmínek a způsobů přístupu ke strategickým terminálům.

Článek 16  
Kvalita služby v koridoru pro nákladní dopravu

1. Provozovatelé infrastruktury koridoru pro nákladní dopravu zajistí soulad mezi systémy *výkonnosti* po celém koridoru pro nákladní dopravu *podle* článku 11 směrnice 2001/14/ES. ***Na tento soulad dohlíží regulační subjekty, jež s ohledem na tento dohled spolupracují v souladu s čl. 17 odst. 1 tohoto nařízení.***
  
2. *Za účelem zhodnocení* kvality služby a kapacity služeb mezinárodní a vnitrostátní železniční nákladní dopravy v koridoru pro nákladní dopravu ***konzultuje*** správní orgán ***žadatele, jež budou pravděpodobně využívat koridory, a uživatele železniční nákladní dopravy ohledně ukazatelů*** výkonnosti koridoru pro nákladní dopravu. ***Po této konzultaci správní orgán tyto ukazatele stanoví*** a zveřejní je nejméně jednou za rok.



Článek 17  
Regulační subjekty

1. Regulační subjekty podle článku 30 směrnice 2001/14/ES, které jsou příslušné pro koridor pro nákladní dopravu, spolupracují s cílem dohlížet na mezinárodní činnost provozovatelů infrastruktury a žadatelů v koridoru pro nákladní dopravu. Vzájemně se konzultují a vyměňují si informace. Požadují případně nezbytné informace od provozovatelů infrastruktury členského státu, pro který jsou příslušné. ***Provozovatelé infrastruktury a další třetí osoby zapojené do mezinárodního přidělování kapacity musí poskytnout dotyčným regulačním subjektům neprodleně veškeré potřebné informace o mezinárodních vlakových trasách a o kapacitě, za něž nesou odpovědnost.***

2. V případě stížnosti žadatele ohledně služeb mezinárodní nákladní dopravy nebo v rámci úředního šetření dotyčný regulační subjekt konzultuje regulační subjekt jakéhokoli členského státu, přes jehož území prochází dotyčný koridor pro nákladní dopravu, a než přijme rozhodnutí, požádá ho o nezbytné informace. Ostatní regulační subjekty poskytují všechny informace, které mají samy právo požadovat na základě jejich vnitrostátních právních předpisů. V takovém případě regulační subjekt, kterému je podána stížnost nebo který podá podnět k úřednímu šetření, předá dokumentaci příslušnému regulačnímu subjektu, aby bylo možné přijmout opatření *ve vztahu k zúčastněným stranám v souladu s postupem uvedeným v čl. 30 odst. 5 a 6 směrnice 2001/14/ES*.

## KAPITOLA V

### ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

#### Článek 18 Výbor

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, použije se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

■

## Článek 19 Odchylka

Členský stát se případně může odchýlit od ustanovení tohoto nařízení. Za tím účelem podá Komisi odůvodněnou žádost o odchylku. Komise přijme rozhodnutí o této žádosti v souladu s poradním postupem stanoveným v čl. 18 odst. 2 a přihlédně k zeměpisné situaci, jakož i k rozvoji služeb železniční nákladní dopravy v členském státě, který požádal o odchylku.

## Článek 20 Sledování provádění

Každé dva roky od vytvoření koridoru pro nákladní dopravu *předloží* dotyčné členské státy Komisi *zprávu*, v níž *uvedou* výsledky jejich spolupráce zmíněné v čl. 4 odst. 1. Komise posoudí tuto *zprávu* a uvědomí o tom výbor uvedený v článku 18.

## Článek 21 Zpráva

Komise pravidelně posuzuje uplatňování tohoto nařízení. *Komise vypracovává a předkládá* zprávu Evropskému parlamentu a Radě, *a to* poprvé do ..... \* a poté každé tři roky.

---

\* Úř. věst.: Pět let od vstupu tohoto nařízení v platnost.



*Článek 22*  
Přezkum

Pokud v případě přezkoumání hlavních směrů TEN-T v souladu s postupy podle čl. 18 odst. 3 rozhodnutí č. 1692/96/ES Komise dospěje k závěru, že je vhodné přizpůsobit toto nařízení těmto hlavním směrům, předloží Evropskému parlamentu a Radě návrh s cílem změnit odpovídajícím způsobem toto nařízení. ***Obdobně by některá rozhodnutí přijatá podle tohoto nařízení mohla vést k přezkumu hlavních směrů TEN-T.***

*Článek 23*  
Vstup v platnost

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

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

V ..... ||

*Za Evropský parlament*  
*předseda*

*Za Radu*  
*předseda nebo předsedkyně*

## PŘÍLOHA

### Hodnotící kritéria návrhů na vytvoření koridoru pro nákladní dopravu

Výběr koridorů pro nákladní dopravu podle článku 3 a *modernizace* železniční sítě zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy se provádějí podle těchto kritérií:

- a) existence prohlášení o záměru dotyčných členských států, které potvrzuje jejich vůli vytvořit koridor pro nákladní dopravu;
- 
- b) pokud se trasa koridoru pro nákladní dopravu shoduje s úsekem (nebo částí úseku) jednoho nebo několika prioritních projektů TEN-T<sup>1</sup>, je tento úsek začleněn do koridoru pro nákladní dopravu, není-li určen pro *služby* osobní dopravy;
- c) koridor pro nákladní dopravu, jehož vytvoření je navrženo, prochází nejméně třemi členskými státy nebo nejméně dvěma členskými státy, pokud vzdálenost mezi železničními uzly spojenými navrženým koridorem pro nákladní dopravu je vyšší než 500 kilometrů;
- d) ekonomická proveditelnost a sociálně-ekonomické přínosy koridoru pro nákladní dopravu;
- e) soudržnost všech koridorů pro nákladní dopravu navržených členskými státy s cílem dosáhnout zavedení evropské železniční sítě zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy;
- f) slučitelnost se stávajícími evropskými železničními sítěmi, jako jsou koridory ERTMS a koridory vymezené RailNetEurope;
- g) existence náležitého propojení s ostatními druhy dopravy, zejména díky vhodné síti strategických terminálů včetně námořních a *vnitrozemských* přístavů;
- h) přístup navržený pro provádění ustanovení článků 4 až 16.

---

<sup>1</sup> Uvedených v příloze III rozhodnutí č. 1692/96/ES.