



**RADA
EVROPSKÉ UNIE**

**Brusel 26. října 2012
(OR. de,en)**

**Inte rinstitucionální spis:
2010/0253 (COD)**

**14820/12
ADD 1 REV 3**

**CODEC 2354
TRANS 330
OC 554**

REVIDOVANÝ DODATEK K POZNÁMCE K BODU „I/A“

Odesílatel: Generální sekretariát Rady

Příjemce: COREPER/RADA

Č. návrhu

Komise: 13789/10 TRANS 238 CODEC 862

Předmět: Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepracované znění) (**druhé čtení**)
- schválení změn Evropského parlamentu (**LA + P**)
prohlášení
SPOLEČNÉ POKYNY
Termín pro konzultaci: 26. 10. 2012

Prohlášení Komise

Komise zdůrazňuje, že je v rozporu s literou i duchem nařízení č. 182/2011 (Úř. věst. L 55 ze dne 28. 2. 2011, s. 13) uplatňovat čl. 5 odst. 4 druhý pododstavec písm. b) systematicky. Toto ustanovení lze uplatnit v případě, kdy existuje konkrétní potřeba odchýlit se od základní zásady, podle níž smí Komise přijmout předlohu prováděcího aktu, pokud nebylo vydáno žádné stanovisko. Protože se jedná o výjimku z obecného pravidla stanoveného čl. 5 odst. 4, použití druhého pododstavce písm. b) nelze považovat za rozhodovací pravomoc normotvůrce, ale je nutné ho vykládat restriktivně, a musí tedy být odůvodněno.

Komise sice podporuje dohodu, které Evropský parlament a Rada dosáhly ohledně použití tohoto ustanovení v devíti konkrétních případech, což odůvodnily jejich potenciálním dopadem na fungování trhu železniční dopravy a veřejné finance, vyslovuje však politování, že toto odůvodnění není zahrnuto v bodech odůvodnění.

Prohlášení Německa

Ustanovení čl. 32 odst. 4 nadále předpokládá povinné odstupňování poplatků za infrastrukturu, aby se podpořilo vybavení vlaků systémem ETCS. Německo se vyslovuje proti tomu, aby členské státy přebíraly jakoukoli „odpovědnost“ za finanční schodky provozovatelů železniční infrastruktury vyplývající z cenového odstupňování tras.

Německo předpokládá, že nadále platí prohlášení Rady ze dne 16. června 2011 vydané v souvislosti s přijetím obecného přístupu Evropské komise k navrhované směrnici, a to že rozpočtové výhrady se vztahují výslovně na čl. 8 odst. 4 (10. a 37. bod odůvodnění).

Německo dále předpokládá, že čl. 31 odst. 5 třetí pododstavec neomezuje zavedení odstupňovaných cenových prvků v závislosti na hluku podle prvního pododstavce pouze v zájmu financování modernizace vybavení nákladních vagónů, avšak že toto ustanovení může poskytnout všeobecný podnět k omezování hluku a nevylučuje zásadně další opatření.

Německo připomíná, že čl. 13 odst. 3 druhý pododstavec stanoví zavedení oddělené rozvahy a výkazu zisků a ztrát „pro všechna zařízení služeb uvedená v příloze II“, přičemž v příloze II jsou jako zařízení služeb definovány např. odstavné koleje. Německo předpokládá, že záměrem čl. 13 odst. 3 druhého pododstavce není předepsat zavedení oddělené rozvahy a výkazu zisků a ztrát pro každé jednotlivé zařízení služeb, avšak spíše rozdělit zařízení služeb podle kategorií.

Společné prohlášení Polska a Slovenské republiky

Pro Polsko a Slovenskou republiku je rozvoj odvětví železniční dopravy velmi důležitý. Polsko a Slovenská republika procházejí složitým a nákladným procesem restrukturalizace provozovatele infrastruktury. V rámci finančních možností Polsko a Slovenská republika rovněž postupně zvýší investice do železniční infrastruktury.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru je významným dokumentem představujícím základ pro rozvoj v oblasti železniční dopravy.

Uvedená směrnice by zároveň měla zohlednit obtížnou finanční situaci v členských státech a měla by obsahovat odpovídající přechodná období.

Polsko a Slovenská republika předpokládají, že povinnosti vyplývající z uvedené směrnice nemohou být v rozporu se závazky vyplývajícími z Paktu o stabilitě a růstu, zejména pokud jde o závazný postup při nadměrném schodku týkající se některých členských států. V tomto směru nejsou přechodná období stanovená ve směrnici dostačující.

Polsko a Slovenská republika se rovněž domnívají, že některá ustanovení směrnice by se neměla vztahovat na již existující tratě využívané výhradně pro nákladní provoz, které mají technické vlastnosti netypické pro EU a které spojují pouze jeden členský stát se sousední třetí zemí. Do směrnice však nebyla zahrnuta odpovídající výjimka.

Vzhledem k výše uvedenému nemůže Polsko ani Slovenská republika směrnici podpořit a zdrží se hlasování.

Prohlášení Lotyšska

Lotyšsko plně podporuje iniciativu zjednodušit, vyjasnit a modernizovat regulační rámec v oblasti evropského železničního prostoru přepracováním prvního železničního balíčku.

Některá ustanovení dotyčné směrnice však v Lotyšsku nadále vzbuzují obavy:

- čl. 7 odst. 1 stanoví členským státům povinnost prokázat, že bylo dosaženo nezávislosti základních funkcí provozovatele infrastruktury. Protože ve směrnici chybějí jasně vymezená kritéria a protože od členských států se obecně vyžaduje, aby zajistily svěřeni základních funkcí subjektům nebo podnikům, které samy neprovozují železniční dopravu, vyvstává možnost širokého výkladu, a stávající regulační rámec tak nebude z hlediska nejednoznačnosti a nedostatků zlepšen. Provádění stávající směrnice a související řízení pro porušení povinností jsou dokladem obtíží, jimž členské státy v tomto ohledu čelí. Jasně vymezená kritéria by umožnila lepší provedení příslušných ustanovení směrnice a pro odvětví železniční dopravy by představovala záruku, že vnitrostátní opatření nebudou s ohledem na regulační rámec Evropské unie nepřiměřená.

Lotyšsko se domnívá, že úkol uložený Komisi v čl. 63 odst. 1, tj. aby případně navrhla legislativní opatření v souvislosti s otevřením trhu vnitrostátní osobní železniční dopravy a vytvořila vhodné podmínky pro zajištění nediskriminačního přístupu k infrastruktuře, vycházejíc z existujících požadavků na oddělení správy infrastruktury od poskytování dopravních služeb a současně respektujíc právo na iniciativu, je krokem ve správném směru, avšak současně nezaručuje nezbytnou jistotu, že tato otázka bude v budoucnosti vyřešena.

- Lotyšsko má rovněž nadále výhrady k tomu, aby výběr poplatků za železniční infrastrukturu byl zahrnut do seznamu hlavních funkcí (čl. 7 odst. 1). Lotyšsko plně chápe nutnost chránit obchodně citlivé informace, avšak v případě Lotyšska by tato funkce musela být převedena z provozovatele infrastruktury, který je zároveň vlastníkem infrastruktury, na subjekt plnící hlavní funkce. Takové opatření by omezilo schopnost provozovatele infrastruktury řádně vykonávat kontrolu nad svými finančními prostředky a mělo by rovněž negativní vliv na jeho stávající či budoucí finanční závazky, jakož i na financování rozvoje infrastruktury.
- Lotyšsko se rovněž domnívá, že řešení otázky nastolené Evropským parlamentem ohledně čl. 17 odst. 1 týkajícího se vydávání licencí, pokud jde o vztahy se třetími zeměmi, a ohledně železniční sítě, jejíž rozchod koleje je odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě v Unii a jež je geograficky oddělená nebo je umístěná na okraji Unie, není dostačující, a nadále zastává názor, že v hlavním textu směrnice by měla být stanovena jasná pravidla pro možnost uplatnit omezení, pokud jde o železniční podniky, které jsou přímo nebo nepřímo fakticky ovládány prostřednictvím vlastnických podílů třetí země nebo státních příslušníků třetí země.

Bez ohledu na výše uvedené výhrady Lotyšsko chápe význam dosažení pokroku při vytváření jednotného evropského železničního prostoru, a proto vyjadřuje svou podporu konečnému kompromisnímu znění směrnice a zároveň vyzývá Evropskou komisi, aby zohlednila výše uvedené otázky při přípravě budoucích legislativních aktů v této oblasti.

Prohlášení Rakouska do zápisu z jednání

Rakousko v zásadě podporuje iniciativu přepracovat první železniční balíček s cílem zjednodušit právní předpisy v evropském železničním prostoru. Konkurenceschopnost železniční dopravy jakožto alternativy k silniční dopravě, která je šetrná k životnímu prostředí, má pro Rakousko zásadní význam.

Rakousko proto stejně jako mnoho jiných členských států v plném rozsahu podporuje evropské cíle týkající se evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS). Na vnitrostátní úrovni se toto jasně projevuje prostřednictvím rakouského plánu přechodu na systém ETCS a ještě více pak prostřednictvím rakouského programu podpory ohledně vybavení vlaků na úrovni 2 systému ETCS. Uvedený program podpory systému ETCS, jenž byl v roce 2011 oznámen a zahájen, již poskytl přímou motivaci, pokud jde o vybavení vlaků na úrovni 2 systému ETCS, jež odpovídá verzi stanovené v rozhodnutí Komise 2008/386/ES.

S ohledem na to je nutné zdůraznit, že ustanovení čl. 32 odst. 4 lze vykládat pouze tak, že členské státy popřípadě provozovatelé infrastruktury v členských státech, které program na podporu systému ETCS ohledně vybavení vlaků tímto systémem již zahájily, nemají stejnou povinnost odstupňovat v souladu s rozhodnutím Komise 2009/561/ES poplatky za použití železniční infrastruktury v koridorech vybavených systémem ETCS, jako členské státy, které pro podniky železniční dopravy přímé impulsy ohledně vybavení vlaků systémem ETCS nestanovily.

Na evropské úrovni by obecně v tomto odvětví měly být stanoveny pouze rámcové zásady a jednotlivé státy by si měly své odvětví železniční dopravy v rámci evropských cílů uspořádat samy. Jakékoliv povinné oddělení zařízení, které zasahuje nad rámec oddělení účetnictví a rozvah, má za následek další neúměrnou finanční a organizační zátěž a neúměrné zasahování do svobody rozhodování železničních podniků v ekonomických záležitostech, což Rakousko nepodporuje. Rakousko proto odmítá i formulaci uvedenou v čl. 13 odst. 3 a odst. 6 a nemůže s předloženým legislativním aktem vyslovit souhlas.