

*Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2013
6. volební období*

323.

USNESENÍ

*výboru pro evropské záležitosti
ze 45. schůze konané dne 23. května 2013*

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici /kód dokumentu 5960/13, KOM(2013) 28 v konečném znění/

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 /kód dokumentu 5985/13, KOM(2013) 29 v konečném znění/

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 /kód dokumentu 6012/13, KOM(2013) 27 v konečném znění/

k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (přepřacované znění) /kód dokumentu 6013/13, KOM(2013) 30 v konečném znění/

k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o bezpečnosti železnic /kód dokumentu 6014/13, KOM(2013) 31 v konečném znění/

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků /kód dokumentu 6015/13, KOM(2013) 26 v konečném znění/

Výbor pro evropské záležitosti po vyslechnutí informace náměstka ministra dopravy Ing. Miloslava Haly, po vyslechnutí zpravodajské zprávy posl. Jiřího Zemánka a po rozpravě

s c h v a l u j e stanovisko, které je přílohou tohoto usnesení.

František Novosad v. r.
ověřovatel výboru

Jiří Zemánek v. r.
zpravodaj výboru

Jan Bauer v. r.
předseda výboru

NÁVRH NAŘÍZENÍ

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici

**KOM(2013) 28 v konečném znění, kód Rady 5960/13
Interinstitucionální spis 2013/0028/COD**

NÁVRH SMĚRNICE

Návrh 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

**KOM(2013) 29 v konečném znění, kód Rady 5985/13
Interinstitucionální spis 2013/0029/COD**

NÁVRH NAŘÍZENÍ

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o Agentuře Evropské unie pro železnice

**KOM(2013) 27 v konečném znění, kód Rady 6012/13
Interinstitucionální spis 2013/0014/COD**

NÁVRH SMĚRNICE

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii

**KOM(2013) 30 v konečném znění, kód Rady 6013/13
Interinstitucionální spis 2013/0015/COD**

NÁVRH SMĚRNICE

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o bezpečnosti železnic (přepracované znění)

**KOM(2013) 31 v konečném znění, kód Rady 6014/13
Interinstitucionální spis 2013/0016/COD**

NÁVRH NAŘÍZENÍ

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků

**KOM(2013) 26 v konečném znění, kód Rady 6015/13
Interinstitucionální spis 2013/0013/COD**

- **Právní základ:**

Článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie [KOM(2013) 28 v konečném znění].

Článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie [KOM(2013) 29 v konečném znění].

Článek 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie [KOM(2013) 27 v konečném znění].

Článek 91 odst. 1 a články 170 a 171 Smlouvy o fungování Evropské unie [KOM(2013) 30 v konečném znění].

Článek 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie [KOM(2013) 31 v konečném znění].

Články 91 a 109 Smlouvy o fungování Evropské unie [KOM(2013) 26 v konečném znění].

- **Datum zaslání Poslanecké sněmovně prostřednictvím VEZ:**
8. 2. 2013
- **Datum projednání ve VEZ:**
28. 2. 2013 (1. kolo)
- **Procedura:**
Spolurozhodovací.
- **Předběžné stanovisko vlády (dle § 109a odst. 1 jednacího řádu PS):**
Datované dnem 16. dubna 2013, doručené do výboru pro evropské záležitosti dne 6. května 2013 prostřednictvím systému ISAP.
- **Hodnocení z hlediska principu subsidiarity:**
Návrh je v souladu s principem subsidiarity.
- **Odůvodnění a předmět:**
Předkládaný soubor šesti legislativních návrhů (označovaný jako čtvrtý železniční balíček) navazuje na tzv. bílou knihu „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“¹ z roku 2011 a směrnici 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru² z loňského roku. Balíček je předkládán za účelem vyřešit zbývající překážky bránící vytvoření jednotného železničního prostoru v EU, vytvořit efektivnější a na zákazníka orientované odvětví a zlepšit atraktivitu železniční dopravy ve srovnání s dalšími druhy dopravy. Vzhledem k tomu, že stávající právní rámce nejsou dostatečné k odstranění rizik střetů zájmů, a vzhledem k možnému narušení hospodářské soutěže je tedy podle vyhodnocení provedeného Komisí nutné přijmout další legislativní opatření. Stávající právní předpisy EU v oblasti železniční dopravy³ vyžadují určitý stupeň oddělení mezi provozovateli infrastruktury, kteří provozují síť, a železničními podniky, které na nich provozují dopravní služby, s cílem zajistit spravedlivé a rovnocenné zacházení se všemi železničními podniky. Je vyžadována úplná nezávislost, pokud jde o stanovení poplatků a přidělování kapacity, protože tyto faktory byly pro zajištění rovnocenného přístupu považovány za klíčové. Z šetření Evropské komise však vyplývá, že současná správa a řízení nevytváří pro provozovatele infrastruktury dostatečné pobídky, aby reagovaly na potřeby uživatelů. Dosavadní požadavky na oddělení nebrání střetům zájmů a v některých případech přetrvává riziko křížového subvencování a dochází k diskriminaci

¹ KOM(2011) 144 v konečném znění.

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru.

³ Od roku 2000 došlo k přijetí již tří souborů (balíčků) legislativních návrhů regulujících provozování železniční dopravy v EU.

některých nových účastníků na trhu i k přetrvávajícím konkurenčním výhodám na straně zavedených provozovatelů. Stávající požadavky na oddělení zajišťující nezávislost provozovatelů infrastruktury je obtížné provádět a prosazovat (u soudního dvora EU probíhá nyní několik řízení o nesplnění povinnosti).

Čtvrtý železniční balíček obsahuje legislativní návrhy na změnu směrnice 2012/34/EU, směrnice 2004/49/ES, směrnice 2008/57/ES, nařízení (ES) č. 1370/2007, nařízení (ES) č. 881/2004 a na zrušení nařízení (EHS) č. 1192/69.⁴

- **Obsah a dopad:**

1. *Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici, KOM(2013) 28*

Dle hodnocení Komise nedosahují služby v přepravě cestujících po železnici podle stávajícího právního rámce uspokojivých výsledků, pokud jde o kvalitu služeb a provozní účinnost. Zlepšení brání především chybějící konkurenční tlak, jelikož v mnoha členských státech je železniční trh konkurenci stále uzavřen. Odlišné přístupy členských států k otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici brání vzniku skutečného vnitřního trhu služeb přepravy cestujících po železnici. Navíc většina služeb vnitrostátní přepravy cestujících není poskytována na obchodním základě, ale je provozována v rámci smluv o veřejných službách. Návrh zavádí společná pravidla o uzavírání smluv o veřejných službách v oblasti přepravy cestujících po železnici a doprovodná opatření na zvýšení úspěšnosti nabídkových řízení. Cílem povinných nabídkových řízení na smlouvy o veřejných službách je zintenzivnit konkurenční tlak na vnitrostátní trhy železniční dopravy, aby se zvýšily množství i kvalita služeb pro cestující a zajistila se lepší efektivnost nákladů vynaložených na veřejnou dopravu.

Návrh obsahuje novou definici příslušného místního orgánu (čl. 2) a vymezení toho, jak příslušné orgány definují závazky veřejné služby i územní působnost smluv o veřejných službách (čl. 2 a 2a). Nový článek 2a stanoví formalizovaný a transparentní postup pro vymezení závazků veřejné služby a územní působnosti smluv o veřejných službách. Rovněž stanoví prahovou hodnotu pro maximální objem železniční přepravy cestujících v rámci každé smlouvy o veřejných službách, aby byla při zohlednění různé velikosti a správní struktury trhů železniční přepravy cestujících v členských státech zajištěna účinná hospodářská soutěž. Od příslušných orgánů dále vyžaduje, aby vypracovaly plány veřejné dopravy a odůvodnily druh a rozsah závazků veřejné služby, které mají v úmyslu uložit provozovatelům veřejné dopravy, i působnost smlouvy o veřejných službách. Také vyžaduje aby příslušné orgány zajistily vhodné konzultace se zúčastněnými stranami.

Příslušným vnitrostátním orgánům je v návrhu uloženo, aby potenciálním účastníkům nabídkového řízení na smlouvu o veřejných službách poskytly provozní, technické a finanční údaje, aby účastníci na základě dobré informovanosti mohli učinit nabídku, čímž by mělo dojít k posílení hospodářské soutěže (čl. 4). Současně mohou příslušné orgány rozhodnout o omezení počtu smluv, které mají být po uskutečnění nabídkového řízení uzavřeny s tímž železničním podnikem (čl. 5), a musejí do svých každoročních zpráv o závazcích veřejné služby zahrnout informace o datu zahájení a době trvání smluv o veřejných službách (čl. 7). Ustanovení čl. 5 dále zavádí konkrétní horní hranice pro hodnotu přímého uzavírání smluv na malé objemy železniční dopravy. Členským státům se ukládá povinnost spočívající v zajištění účinného a nediskriminačního přístupu k

⁴ Dále jsou k balíčku připojeny také tři zprávy Komise a tři pracovní dokumenty útvarů Komise zaměřené na posouzení dopadů předpisů EU.

vhodným železničním kolejovým vozidlům pro ty provozovatele, kteří chtějí poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících po železnici, čímž by mělo dojít k odstranění překážky účinné hospodářské soutěže v oblasti smluv o veřejných službách (čl. 5a). Na povinnost příslušných orgánů organizovat nabídkové řízení dle čl. 5 odst. 3 se bude vztahovat přechodné období do 2. prosince 2019 (čl. 8) a přechodné období se zavede i pro smlouvy o veřejných službách v přepravě po železnici, které se uzavřou přímo mezi 1. lednem 2013 a 2. prosincem 2019 – platnost těchto smluv může trvat až do jejího skončení, avšak nejpozději pouze do 31. prosince 2022. To by mělo dát železničním podnikům, s nimiž byla smlouva o veřejných službách uzavřena přímo, dostatek času přizpůsobit se a připravit se na nabídková řízení.

Parlamentní komory Litvy, Lucemburska, Nizozemí, Rakouska a Švédska přijaly k tomuto návrhu odůvodněné stanovisko shledávající rozpor návrhu nařízení s principem subsidiarity.

2. *Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury, KOM(2013) 29*

Spolu s přístupem na trh vnitrostátní osobní dopavy je jednou z hlavních překážek funkčního jednotného evropského železničního prostoru problematika správy a řízení infrastruktury. Vzhledem k tomu, že provozovatelé infrastruktury jsou přirozené monopoly, tak ne vždy dokáží reagovat na potřeby trhu a jeho uživatelů. V řadě členských států nejsou provozovatelé infrastruktury schopni plnit své úkoly, neboť jejich funkce jsou rozděleny mezi různé subjekty. Překážky vstupu na trh vyplývají také ze situací, kdy správa infrastruktury a poskytování dopravních služeb jsou v některých členských státech součástí téže integrované struktury. V takovém případě čelí provozovatelé infrastruktury střetu zájmů či riziku křížového subvencování. Proto byl předložen návrh na změnu výše uvedené směrnice s cílem otevřít trhy vnitrostátní dopavy, zajistit, aby všechny funkce provozovatele infrastruktury byly řízeny soudržným způsobem a především zajistit rovný přístup k infrastruktuře.

Návrh obsahuje nové definice provozovatele infrastruktury a vertikálně integrovaného podniku (čl. 3). Současně se ruší definice mezinárodní osobní dopavy, jelikož při otevření vnitrostátních trhů a odstranění rozdílů mezi vnitrostátní a mezinárodní dopravou by se stala nadbytečnou. Ustanovení čl. 7 v rámci pokračování liberalizace trhu zavádí institucionální oddělení provozovatele infrastruktury od poskytování dopravních služeb (tzv. unbundling, obdoba toho, jak již bylo provedeno v odvětvích elektroenergetiky či plynárenství). Je však zároveň nadále umožněno, aby oba subjekty vlastnil členský stát, ovšem kontrolu nad nimi musejí vykonávat orgány, které jsou od sebe oddělené a právně odlišné. Návrh nicméně také umožňuje, přeje-li si to členský stát, zachování vertikálně integrované struktury. U vertikálně integrovaných podniků (např. podniky s holdingovou strukturou) je i nadále možné podržet si vlastnictví provozovatele infrastruktury při splnění podmínek zajištění účinných rozhodovacích práv pro provozovatele infrastruktury a se zárukou zajištění jeho nezávislosti a oddělení finančních toků v rámci integrované skupiny (čl. 7a a 7b). Členským státům je však dána možnost omezit přístupová práva provozovatelů železniční dopavy, kteří jsou součástí vertikálně integrovaných podniků, a to v případě, že Komise nemůže potvrdit, že byly účinně zavedeny záruky na ochranu nezávislosti provozovatele infrastruktury (čl. 7c).

Návrh dále umožňuje členským státům omezit přístupová práva pro účely provozování vnitrostátní nebo mezinárodní dopavy, pokud by výkon tohoto práva ohrozil hospodářskou vyváženost smlouvy o veřejných službách (čl. 11). Členské státy rovněž

mohou zřídít informační a integrované systémy prodeje přepravních dokladů společně pro všechny železniční podniky, které provozují vnitrostátní osobní dopravu, způsobem, jenž nenarušuje hospodářskou soutěž (čl. 13a). Návrh předpokládá zřízení tzv. koordinačního výboru provozovatelů infrastruktury a dotčených uživatelů, který by měl být konzultační platformou pro otázky přidělování, zpoplatnění a rozvoje infrastruktury (čl. 7d). V rámci posílení přeshraniční spolupráce se vytváří také fórum pro přeshraniční spolupráci provozovatelů infrastruktury (čl. 7e) s cílem participace na zřízení koridorů hlavní sítě, koridorů pro železniční nákladní dopravu a provádění plánu zavedení evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS).

Parlamentní komory Litvy, Lucemburska, Nizozemí a Švédska přijaly k tomuto návrhu odůvodněné stanovisko shledávající rozpor návrhu nařízení s principem subsidiarity.

3. Návrh nařízení o Agentuře EU pro železnice, KOM(2013) 27

Předkládaný návrh má nahradit původní zřizovací nařízení o Agentuře EU pro železnice s cílem doplnit nové úkoly agentury, zefektivnit stávající procesy a učinit z agentury skutečný regulační orgán EU pro interoperabilitu a bezpečnost železnic. S návrhem nařízení jsou úzce provázány dva návrhy směrnic o bezpečnosti železnic a o interoperabilitě železničního systému v EU.

Evropská komise při zvažování budoucího uspořádání mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány posuzovala šest možných variant od zachování současného stavu jednotlivých národních předpisů až po horizontální opatření s přechodem k systému předpisů EU. Návrh se po vyhodnocení možností přizpůsobuje variantě, kdy agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány sdílejí pravomoci, přičemž konečná rozhodnutí jsou přijímána agenturou.

Klíčovou součástí nového nařízení je stanovení nových pravomocí, resp. úkolů agentury. Těmi jsou vydávání povolení k uvedení vozidel a typů vozidel na trh (čl. 16 a 17), vydávání povolení k uvádění traťových subsystémů řízení a zabezpečení do provozu (čl. 18) a vydávání osvědčení o bezpečnosti (čl. 12), sledování vnitrostátních bezpečnostních orgánů (čl. 29), sledování oznámených subjektů (čl. 30) a přispívání k identifikaci možných železničních náhradních dílů (čl. 41). Dále návrh zřizuje nový vlastní zdroj financování pro rozpočet agentury (čl. 58) a doplňuje některá ustanovení o vnitřní organizaci agentury, např. ustanovuje nový orgán – odvolací senát (čl. 51). Návrh rovněž vyjasňuje a zjednodušuje některá stávající ustanovení, a to např. ty, jenž se týkají zaměstnanců železnic, pracovních metod či registrů. Některé části stávajícího nařízení byly aktualizovány v důsledku vývoje legislativního a politického rámce.

Parlamentní komory Litvy, Rumunska a Švédska přijaly k tomuto návrhu odůvodněné stanovisko shledávající rozpor návrhu nařízení s principem subsidiarity.

4. Návrh směrnice o interoperabilitě železničního systému v EU (přepřacované znění), KOM(2013) 30

Za účelem přispět ke zřizování a rozvoji transevropských dopravních sítí (TEN-T) přijímá EU opatření na podporu propojení a interoperability jednotlivých vnitrostátních sítí (viz čl. 170 odst. 2 Smlouvy o fungování EU). Stávající úprava je obsažena ve směrnici 2008/57/ES⁵, která se vztahuje jak na vysokorychlostní železniční systém, tak na konvenční železniční systém v rámci TEN-T. Jelikož další vývoj v právním rámci pro uvádění výrobků na trh vyžaduje aktualizaci právních předpisů týkajících se

⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (přepřacované znění).

interoperability, je proto nyní předkládán návrh na změnu směrnice 2008/57/ES. Cílem je odstranění administrativních a technických překážek prostřednictvím společného přístupu k pravidlům pro interoperabilitu.

V předkládaném návrhu dochází k vyjasnění stávajících ustanovení, zejména se jedná o oblast působnosti směrnice (čl. 1) – z působnosti směrnice je vyloučena místní, městská a příměstská doprava (nikoliv však regionální). Dále jde o použití technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) na stávající systémy či odchylky od TSI a použitelnost vnitrostátních pravidel (čl. 4). Návrh též začleňuje řadu nových definic pojmů jako např. provozovatel infrastruktury, městská dráha, uvedení na trh či vnitrostátní akreditační orgán (čl. 2). Některá ustanovení směrnice jsou aktualizována vzhledem k vývoji legislativního rámce – posuzování shody, postupy projednávání ve výborech a akty v přenesené pravomoci (čl. 10, 46 a 48).

Parlamentní komory Litvy a Švédska přijaly k tomuto návrhu odůvodněné stanovisko shledávající rozpor návrhu směrnice s principem subsidiarity.

5. Návrh směrnice o bezpečnosti železnic (přepřacované znění), KOM(2013) 31

Vytvoření jednotného trhu služeb železniční dopravy vyžaduje společný regulační rámec pro bezpečnost železnic. Směrnice 2004/49/ES vytvořila rámec pro harmonizaci obsahu bezpečnostních předpisů, osvědčení o bezpečnosti železničních podniků, úkoly a roli bezpečnostních orgánů a vyšetřování nehod. V červenci 2012 přeložila Evropská agentura pro železnice zprávu s doporučením, v němž navrhuje postoupit ve sbližování dále a přejít na jednotné osvědčení o bezpečnosti. Revize směrnice má současně za cíl přezkoumat úlohu vnitrostátních bezpečnostních orgánů a přerozdělit odpovědnost mezi nimi a agenturou a také zohlednit dosavadní vývoje železničního trhu.

V čl. 10 směrnice se stanovuje podmínka, že přístup k železniční infrastruktuře se udělí pouze těm železničním podnikům, které jsou držiteli jednotného osvědčení o bezpečnosti. Čl. 12 upravuje způsob schvalování provozovatelů z hlediska bezpečnosti. Návrh obsahuje nové definice (čl. 3) odpovídající obsahově též ustanovením směrnice o interoperabilitě. Dochází také k vyjasnění některých ustanovení, k aktualizaci ustanovení týkajících se vnitrostátních předpisů v důsledku vývoje legislativního rámce a ke konsolidaci předchozích změn směrnice.

Parlamentní komory Litvy, Rumunska a Švédska přijaly k tomuto návrhu odůvodněné stanovisko shledávající rozpor návrhu směrnice s principem subsidiarity.

6. Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků, KOM(2013) 26

Návrh je předkládán za účelem zrušení nařízení (EHS) č. 1192/69, jelikož je neslučitelné s dalšími právními předpisy upravujícími danou oblast. Stávající úprava obsažená v nařízení stále umožňuje členským státům, aby šestatřiceti stanoveným železničním podnikům vyrovnávaly úhrady závazků, jako jsou např. zvláštní rodinné přídavky či důchody. Ostatním železničním podnikům působícím na trhu však stejnou podporu členské státy poskytovat nemohou, což zakládá nerovné podmínky pro působení na trhu a je diskriminační vůči ostatním železničním podnikům. Tato speciální úprava byla přijata v době před liberalizací železničního trhu v EU a byla opodstatněná v situaci, kdy se železniční doprava v EU rozvíjela v rámci vnitrostátních hranic, na jednotlivých monopolistických trzích působily vertikálně integrované společnosti poskytující jak dopravní služby, tak správu infrastruktury, a bylo třeba upravit konkurenční podmínky ve vztahu k ostatním druhům dopravy. V současných podmínkách taková úprava vedle výše

uvedených důvodů (neslučitelnost s dalšími předpisy a diskriminace ostatních účastníků trhu) již postrádá smysl, proto se navrhuje její zrušení.

- **Dopad na právní řád a státní rozpočet ČR:**

Po přijetí 4. železničního balíčku bude třeba transponovat příslušné části návrhů směrnic do českého právního řádu. Lze očekávat, že toto bude významně ovlivňovat podobu aktuálně připravovaného zákona o železničních drahách a železniční dopravě a nikoliv v současnosti platného zákona č. 266/1994 Sb., o drahách. Dopad na státní rozpočet nelze nyní podrobněji specifikovat.

- **Stanovisko vlády ČR:**

Rámcová pozice **byla zpracována** k následujícím návrhům:

- Návrh nařízení o Agentuře EU pro železnice, KOM(2013) 27
- Návrh směrnice o interoperabilitě železničního systému v EU (přepracované znění), KOM(2013) 30
- Návrh směrnice o bezpečnosti železnic (přepracované znění), KOM(2013) 31

Rámcová pozice **doposud nebyla zpracována** k následujícím návrhům:

- Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici, KOM(2013) 28
- Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury, KOM(2013) 29
- Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků, KOM(2013) 26

ČR vítá cíle 4. železničního balíčku, zejména co se týká odstranění možných diskriminačních prvků v oblasti železniční dopravy. ČR bude v průběhu projednávání usilovat o prosazení opatření omezujících diskriminační prvky, přičemž bude zároveň zastávat odmítavý postoj k jakýmkoliv návrhům znamenajícím zvýšení administrativní, finanční a časové zátěže zainteresovaných subjektů. Nesouhlasí s navrhovaným rozsahem rozšíření pravomocí agentury ERA (preferuje její roli coby jednotného kontaktního místa pro žadatele z řad železničních podniků, a to pouze v případě schvalovacích procesů týkajících se železničních vozidel určených k provozu ve více členských státech). K posuzování specifik jednotlivých národních zabezpečovacích a sdělovacích systémů dle názoru ČR nemá agentura ERA odpovídající odborné kapacity a tyto úkony by tudíž do budoucna měly vykonávat stejně jako dosud vnitrostátní bezpečnostní orgány.

V oblasti vydávání povolení k uvedení železničních vozidel na trh a do provozu ČR zastává pozici zachování současného stavu. Rezervovaný postoj k návrhu jednotného osvědčení o bezpečnosti vyplývá z nedostatečného prokázání časového přínosu navrhovaného řešení a z obavy o zachování administrativních poplatků v současné výši. ČR zásadně nesouhlasí s dvojkolejností navrhované právní úpravy holdingového uspořádání železničních podniků a provozovatelů infrastruktury. Co se týká provozování dopravy v režimu veřejné služby, zásadně nesouhlasí se zužováním okruhu možných závazků veřejné služby na oblast městské aglomerace nebo venkovské oblasti. V oblasti přímého zadávání smluv o závazku veřejné služby nesouhlasí s navrhovaným termínem ukončení platnosti přímo zadaných smluv do roku 2022.

- **Předpokládaný harmonogram projednávání v orgánech EU:**

V Evropském parlamentu se očekává první čtení, balíček byl k projednání přidělen výboru pro dopravu a turismus, dne 7. května 2013 na půdě výboru proběhlo veřejné slyšení k dané problematice. Další časový harmonogram doposud nebyl stanoven. Harmonogram projednávání balíčku v Radě ve složení ministrů dopravy není prozatím znám.

- **Závěr:**

Výbor pro evropské záležitosti:

1. **o b e c n ě v í t á** odstraňování technických a administrativních překážek fungování vnitřního trhu železniční dopravy v EU a zvyšování bezpečnosti železniční dopravy;
2. **d o m n í v á s e,** že nové požadavky v oblasti technických specifikací a bezpečnosti by současně měly být vedeny snahou o zpřehledňování regulačního rámce a snižování administrativní i finanční zátěže pro subjekty působící na vnitřním trhu železniční dopravy v EU;
3. **j e t o h o n á z o r u,** že zajištění rovného a nediskriminačního přístupu poskytovatelů dopravních služeb k infrastruktuře je při zvolené politice liberalizace a otevírání vnitrostátních trhů klíčovou podmínkou;
4. **u p o z o r ň u j e** na značný rozsah pravomocí a nových úkolů, které jsou v návrzích svěřeny Agentuře Evropské unie pro železnice, což bude klást na Agenturu značné nároky;
5. **n e p o v a Ź u j e** za vhodné ponechání možnosti dvou variant organizace železničních podniků (tj. úplné oddělení a vertikálně integrovaná struktura);
6. **p o d p o r u j e** uzavírání smluv v rámci závazku veřejné služby na základě výběrového řízení;
7. **p o u k a z u j e** na povinnost gestora zaslat výboru pro evropské záležitosti Poslanecké sněmovny stanovisko k návrhu legislativního aktu v souladu s ustanovením čl. 6 směrnice vlády o postupu při zasílání návrhů legislativních aktů ES/EU a materiálů Evropské komise Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky a Senátu Parlamentu České republiky.

František Novosad v. r.
ověřovatel výboru

Jiří Zemánek v. r.
zpravodaj výboru

Jan Bauer v. r.
předseda výboru