STALIŠČE SVETA (EU) št. 8/2012 V PRVI OBRAVNAVI

z namenom sprejetja direktive Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (prenovitev)

Sprejeto v Svetu dne 8. marca 2012

(Besedilo velja za EGP)

(2012/C 108 E/02)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ([1]),

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ([2]),

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ([3]),

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Direktiva Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti ([4]), Direktiva Sveta 95/18/ES z dne 19. junija 1995 o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu ([5]) in Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2001/14/ES z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture ([6]) so bile znatno spremenjene. Ker so potrebne dodatne spremembe, bi bilo zaradi jasnosti treba navedene direktive prenoviti in združiti v en sam akt.

(2) Večje povezovanje prevoznega sektorja Unije je bistven element dokončne vzpostavitve notranjega trga, železnice pa so pomemben del prevoznega sektorja Unije, ki se pomika v smeri doseganja trajnostne mobilnosti.

(3) Izboljšati bi bilo treba učinkovitost železniškega sistema, da bi ga vključili v konkurenčni trg, vendar ob upoštevanju posebnih značilnosti železnic.

(4) Države članice, katerih pomemben delež železniškega prometa poteka s tretjimi državami z enako tirno širino, ki je drugačna od tiste v glavnem železniškem omrežju v Uniji, bi morale imeti možnost uvedbe posebnih operativnih pravil, s katerimi bi zagotovile tako usklajevanje med njihovimi upravljavci železniške infrastrukture kot tistimi iz zadevnih tretjih držav ter pošteno konkurenco med prevozniki v železniškem prometu.

(5) Države članice bi morale prevoznikom v železniškem prometu zagotoviti položaj neodvisnih upravljavcev, ki se obnašajo komercialno in se prilagajajo tržnim potrebam, da bi postal železniški prevoz učinkovit in konkurenčen drugim načinom prevoza.

(6) Delničarji prevoznikov v železniškem prometu bi morali imeti v skladu s pravom o gospodarskih družbah držav članic glede nadzornih organov zasebnih delniških družb možnost, da zahtevajo, da se pomembne poslovne upravljavske odločitve, na primer v zvezi s prevzemi, naložbami in strategijami, predhodno odobrijo. Ta direktiva ne bi smela posegati v pristojnosti nadzornih organov na podlagi prava o gospodarskih družbah držav članic, kot je imenovanje članov uprave.

(7) Da bi bila zagotovljena prihodnji razvoj in učinkovito delovanje železniškega sistema, bi bilo treba opravljanje prevoznih storitev razločevati od upravljanja infrastrukture. Glede na take razmere je potrebno, da se ti dve dejavnosti upravljata ločeno in vodita z ločenimi računi. Če so te zahteve po ločevanju izpolnjene, če ni nobenega navzkrižja interesov in če je zagotovljena zaupnost poslovno občutljivih podatkov, bi morali imeti upravljavci železniške strukture možnost, da za nekatere administrativne naloge, na primer pobiranje uporabnin, najamejo subjekte, ki niso aktivni na trgih storitev železniškega prevoza.

(8) Načelo svobode opravljanja storitev za železniški sektor bi bilo treba uporabiti ob upoštevanju posebnih značilnosti tega sektorja.

(9) Zaradi pospeševanja konkurence pri vodenju železniških storitev v smislu izboljšanja udobja in uporabniških storitev bi morale države članice ohraniti splošno odgovornost za razvoj ustrezne železniške infrastrukture.

([1]) UL C 132, 3.5.2011, str. 99.
([2]) UL C 104, 2.4.2011, str. 53.
([3]) Stališče Evropskega parlamenta z dne … (še ni objavljeno v Uradnem listu) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 8. marca 2012. Stališče Evropskega parlamenta z dne … (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne … (še ni objavljeno v Uradnem listu).
([4]) UL L 237, 24.8.1991, str. 25.
([5]) UL L 143, 27.6.1995, str. 70.
([6]) UL L 75, 15.3.2001, str. 29.

(10) Ob odsotnosti skupnih pravil o razporeditvi infrastrukturnih stroškov bi morale države članice po posvetovanju z upravljavcem infrastrukture določiti pravila, ki bi zagotavljala, da prevozniki v železniškem prometu plačajo za uporabo železniške infrastrukture. Taka pravila ne bi smela diskriminirati med prevozniki v železniškem prometu.

(11) Države članice bi morale zagotoviti, da dobijo upravljavci infrastrukture in obstoječi prevozniki v železniškem prometu v javni lasti ali pod javnim nadzorom zdravo finančno strukturo, pri čemer se ustrezno upoštevajo pravila Unije o državni pomoči. To ne posega v pristojnost držav članic glede načrtovanja in financiranja železniške infrastrukture.

(12) Prosilcem bi bilo treba dati možnost, da izrazijo svoja stališča o vsebini poslovnega načrta, kar zadeva uporabo, zagotavljanje in razvoj infrastrukture. To ne bi smelo nujno pomeniti popolnega razkritja poslovnega načrta, ki ga je pripravil upravljavec infrastrukture.

(13) Ker tiri in stranski tiri v zasebni lasti, kot so stranski tiri in tiri v zasebnih industrijskih obratih, niso del železniške infrastrukture, kakor je opredeljena v tej direktivi, za upravljavce takšnih infrastruktur ne bi smele veljati obveznosti, ki jih ta direktiva nalaga upravljavcem infrastrukture. Kljub temu bi bilo treba zagotoviti nediskriminatorni dostop do tirov in stranskih tirov, ne glede na njihovo lastništvo, kadar so potrebni za dostop do objektov, ki so bistveni za opravljanje prevoznih storitev, in kadar jih uporablja ali bi jih lahko uporabljal več kot en končni porabnik.

(14) Države članice bi se morale imeti možnost odločiti, da bodo infrastrukturne izdatke krile s sredstvi, ki niso neposredna državna sredstva, na primer prek javno-zasebnega partnerstva ali s financiranjem s strani zasebnega sektorja.

(15) Računovodska evidenca upravljavca infrastrukture bi morala biti uravnotežena v primernem časovnem obdobju, ki bi se ga, potem ko bi bilo enkrat določeno, v izjemnih primerih lahko preseglo, na primer v primeru velikega in nenadnega poslabšanja gospodarskih razmer v državi članici, ki bi bistveno vplivalo na obseg prometa na njegovi infrastrukturi ali na raven razpoložljivih javnih sredstev.

(16) Za učinkovit sektor prevoza blaga, zlasti čezmejnega, je treba nujno sprejeti ukrepe za odprtje trga.

(17) Za zagotovitev uporabe pravic dostopa do železniške infrastrukture na enoten in nediskriminatoren način v celotni Uniji je primerno uvesti licenco za prevoznike v železniškem prometu.

(18) V primerih potovanj z vmesnimi postanki bi bilo treba novim upravljavcev na trgu dovoliti pobiranje in odlaganje potnikov vzdolž proge, da bi se zagotovila ekonomska izvedljivost takšnih storitev in da bi se hkrati izognilo temu, da bi se morebitni konkurenti znašli v slabšem položaju v primerjavi z obstoječimi upravljavci.

(19) Uvedba novega, odprtega dostopa za mednarodne potniške storitve z vmesnimi postanki se ne bi smela uporabljati za odpiranje trga domačih storitev potniškega prometa, temveč bi se morala osredotočiti le na pomožne postanke na mednarodni progi. Glavni namen novih storitev bi moral biti prevoz potnikov na mednarodnem potovanju. Pri presoji, ali je to glavni namen storitve, bi bilo treba upoštevati merila, kot so razmerje med prometom od domačih in mednarodnih potnikov ter razmerje med obsegom prevoza domačih in mednarodnih potnikov ter dolžino proge. Presojo o glavnem namenu storitve bi moral izvesti ustrezni nacionalni regulatorni organ na zahtevo zainteresirane strani.

(20) Uredba (ES) št 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o storitvah javnega potniškega železniškega in cestnega prometa [1] dovoljuje državam članicam in lokalnim organom, da dodeljujejo pogodbe za opravljanje javne službe, ki lahko zajemajo izključne pravice za izvajanje nekaterih storitev. Zaradi tega je torej treba zagotoviti skladnost določb te uredbe z načeli odprtja mednarodnih storitev potniškega prometa za konkurenco.

(21) Odprtje mednarodnih storitev potniškega prometa za konkurenco lahko vpliva na organiziranje in financiranje storitev potniškega železniškega prometa, ki se opravljajo na podlagi pogodbe za opravljanje javne službe. Države članice bi morale imeti možnost, da omejijo pravico dostopa na trg, kadar bi ta pravica ogrozila ekonomsko ravnovesje teh pogodb za opravljanje javne službe in kadar to odobri ustrezni regulatorni organ na podlagi objektivne ekonomske analize ter zahteve pristojnih organov, ki so dodelili pogodbo za opravljanje javne službe.

(22) Pri presoji, ali bi bilo lahko ekonomsko ravnovesje pogodb za opravljanje javne službe ogroženo, bi bilo treba upoštevati vnaprej določena merila, kot so posledice za donosnost katerih koli storitev, ki jih zajema pogodba za opravljanje javne službe, vključno s posledičnim vplivom na neto stroške pristojnega javnega organa, ki je dodelil pogodbo, povpraševanje potnikov, cene vozovnic, ureditev izdajanja vozovnic, nahajanje in število postaj na obeh straneh meje ter čas in pogostost predlagane nove storitve. Države članice bi morale imeti možnost v skladu s to presojo in odločitvijo zadevnega regulatornega organa odobriti, spremeniti ali zavrniti

[1] UL L 315, 3.12.2007, str. 1.

pravico dostopa za zaprošeno mednarodno storitev potniškega prometa, vključno z uporabnino, ki se naloži upravljavcu nove mednarodne storitve potniškega prometa, in sicer v skladu z ekonomsko analizo in s pravom Unije ter z načeloma enakosti in nediskriminacije.

(23) Da bi izboljšali potniške storitve na progah, ki izpolnjujejo obveznosti javnih služb, bi bilo treba državam članicam omogočiti, da organe, odgovorne za te storitve, pooblastijo, da uvedejo dajatev na storitve potniškega prevoza, za katere so ti organi pristojni. S to dajatvijo bi bilo treba prispevati k financiranju obveznosti javnih služb, določenih v pogodbah za opravljanje javne službe.

(24) Regulatorni organ bi moral delovati tako, da ne pride do kakršnega koli navzkrižja interesov in kakršne koli vpletenosti v še nedokončano dodeljevanje pogodb za opravljanje javne službe. Pristojnost regulatornega organa bi bilo treba razširiti, da bi omogočili ocenjevanje namena mednarodne storitve in, kjer je to ustrezno, morebitnega ekonomskega učinka na obstoječe pogodbe za opravljanje javne službe.

(25) Za investiranje v storitve, ki uporabljajo specializirano infrastrukturo, kot so železniške proge, namenjene visokim hitrostim, potrebujejo prosilci pravno varnost zaradi obsežnosti in dolgoročnosti zadevnih naložb.

(26) Regulatorni organi bi morali izmenjevati informacije in, kadar je to ustrezno, v posameznih primerih usklajevati načela in prakso za presojo, ali je ekonomsko ravnovesje pogodbe za opravljanje javne službe ogroženo. Na podlagi izkušenj bi morali postopoma oblikovati smernice.

(27) Za zagotovitev poštene konkurence med prevozniki v železniškem prometu, popolne preglednosti ter nediskriminatornega dostopa do storitev in njihovega opravljanja bi bilo treba opravljanje prevoznih storitev razločevati od upravljanja objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev. Zato je potrebno, da se ti dve vrsti dejavnosti upravljata neodvisno, če je upravljavec objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev, v lasti organa ali podjetja, ki je prav tako aktivno in ima prevladujoč položaj na nacionalni ravni na vsaj enem od trgov storitev železniškega prevoza blaga ali potnikov, za katere se objekt uporablja. Taka neodvisnost ne bi smela pomeniti, da je treba za objekte, potrebne za izvajanje železniških storitev, ustanoviti ločen organ ali podjetje.

(28) Čezmejni sporazumi med državami članicami in tretjimi državami bi morali prevoznikom v železniškem prometu iz Unije in tistim iz tretjih držav olajševati zagotavljanje enakega dostopa do trga na podlagi vzajemnosti.

(29) Za zagotovitev zanesljivih in primernih storitev je treba poskrbeti, da prevozniki v železniškem prometu vselej izpolnjujejo določene zahteve v zvezi z ugledom, finančno sposobnostjo in strokovno usposobljenostjo.

(30) Za zaščito porabnikov in tretjih oseb je nujno zagotoviti, da so prevozniki v železniškem prometu dovolj zavarovani glede odgovornosti. Dovoliti bi bilo treba, da se odgovornost v primeru nesreče krije tudi z jamstvi bank ali drugih prevoznikov, če je takšno kritje ponujeno pod tržnimi pogoji, ne vodi do državne pomoči in ne vsebuje elementov diskriminacije proti drugim prevoznikom v železniškem prometu.

(31) Prevoznik v železniškem prometu bi moral biti tudi zavezan upoštevati nacionalno pravo in pravo Unije o opravljanju storitev železniškega prometa, uporabljeno na nediskriminatoren način, ki je namenjeno prevozniku v železniškem prometu zagotoviti popolnoma varno opravljanje njegove dejavnosti, ob ustreznem upoštevanju zdravstvenih in socialnih pogojev ter pravic delavcev in potrošnikov na določenih razdaljah proge.

(32) Postopki za podeljevanje, vzdrževanje in spreminjanje licenc za prevoznike v železniškem prometu bi morali biti pregledni in v skladu z načelom nediskriminacije.

(33) Za zagotovitev preglednosti in nediskriminatornega dostopa do železniške infrastrukture in do storitev v objektih, potrebnih za izvajanje železniških storitev, vsem prevoznikom v železniškem prometu bi se morale vse potrebne informacije za uresničevanje pravic dostopa objaviti v programu omrežja.

(34) Primerna ureditev dodeljevanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti in konkurenca med upravljavci bosta privedli do večje uravnoteženosti med različnimi načini prevoza.

(35) Upravljavce infrastrukture bi bilo treba spodbuditi za zniževanje višine uporabnin za dostop in stroškov zagotavljanja infrastrukture, na primer z nagradami za upravne direktorje.

(36) Obveznost držav članic, da s pogodbenim dogovorom med pristojnim organom in upravljavcem infrastrukture zagotovijo uresničevanje ciljnih rezultatov in srednje- do dolgoročne prihodke upravljavca infrastrukture, ne bi smela posegati v pristojnost držav članic v zvezi z načrtovanjem in financiranjem železniške infrastrukture.

(37) Spodbujanje optimalne uporabe železniške infrastrukture bo vodilo k znižanju stroškov, ki jih za družbo predstavlja promet.

(38) Postopki za porazdelitev stroškov, ki jih določijo upravljavci infrastrukture, bi morali temeljiti na najboljšem razpoložljivem razumevanju stroškov, z njimi pa bi morali stroške porazdeliti med različne storitve, ponujene prevoznikom v železniškem prometu, in po potrebi različne vrste železniških vozil.

(39) Primerna ureditev zaračunavanja za uporabo železniške infrastrukture, skupaj s primerno ureditvijo zaračunavanja za uporabo druge prometne infrastrukture, in konkurenca med upravljavci bi morali privesti do optimalne uravnoteženosti med različnimi načini prevoza na trajnostni podlagi.

(40) Pri zaračunavanju pribitkov bi moral upravljavec infrastrukture opredeliti razločne tržne dele, če se stroški opravljanja prevoznih storitev, njihova tržne cene ali zahteve glede njihove kakovosti med seboj znatno razlikujejo.

(41) Ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti bi morala omogočati enak in nediskriminatoren dostop za vse prevoznike v železniškem prometu in poskusiti, kolikor je mogoče, na pravičen in nediskriminatoren način zadovoljevati potrebe vseh uporabnikov in vseh vrst prometa. Takšne ureditve bi morale omogočati pošteno konkurenco pri opravljanju železniških storitev.

(42) Ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti v okviru, kakor ga določijo države članice, bi morala spodbujati upravljavce železniške infrastrukture, da optimalno izkoristijo svojo infrastrukturo.

(43) Ureditev dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti bi morala prevoznikom v železniškem prometu dajati jasna in dosledna ekonomska sporočila, ki jih vodijo k razumnim odločitvam.

(44) Vsaka ureditev zaračunavanja uporabnin za infrastrukturo bo za uporabnike pomenila ekonomsko sporočilo. Pomembno je, da so taka sporočila prevoznikom v železniškem prometu dosledna in da jih vodijo k razumnim odločitvam.

(45) Kotalni hrup, ki ga povzročajo zavorne čeljusti iz litega železa, ki se uporabljajo za tovorne vagone, spada k tistim vzrokom za emisije hrupa, ki bi jih lahko zmanjšali z ustreznimi tehničnimi rešitvami. Uporabnine za infrastrukturo, diferencirane na podlagi hrupa, bi se morale v prvi vrsti zaračunavati za tovorne vagone, ki ne izpolnjujejo zahtev iz Odločbe Komisije 2006/66/ES z dne 23. decembra 2005 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom "vozni park - hrup" vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti [1]. Če takšna diferenciacija povzroči izgubo prihodka upravljavca infrastrukture, to ne bi smelo posegati v pravila Unije o državni pomoči.

(46) Da bi pospešili namestitev evropskega sistema za nadzor vlakov (v nadaljnjem besedilu: ETCS) na lokomotivah, lahko upravljavci infrastrukture spremenijo sistem zaračunavanja z uvedbo začasne diferenciacije za vlake, opremljene z ETCS. Upravljavci infrastrukture bi morali biti sposobni zagotoviti, da takšna diferenciacija ne povzroči izgube prihodka.

(47) Za upoštevanje potreb uporabnikov ali potencialnih uporabnikov zmogljivosti železniške infrastrukture pri njihovem načrtovanju poslovanja in potreb porabnikov in financerjev železniških storitev je pomembno, da upravljavci infrastrukture zagotavljajo, da se infrastrukturne zmogljivosti dodeljujejo na način, ki odraža potrebo po ohranjanju in izboljšanju ravni zanesljivosti storitev.

(48) Zaželeno je, da se prevoznike v železniškem prometu in upravljavce infrastrukture spodbuja k zmanjševanju motenj na omrežju in povečevanju njegove učinkovitosti.

(49) Države članice bi morale imeti možnost, da kupcem železniških prevoznih storitev omogočijo neposredno udeležbo v postopku dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti.

(50) Pomembno je upoštevati poslovne zahteve tako prosilcev za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti kot upravljavca infrastrukture.

(51) Pomembno je čim bolj povečati prilagodljivost upravljavcev infrastrukture pri dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti, vendar bi to moralo biti to v skladu z izpolnjevanjem razumnih zahtev prosilca.

(52) Postopek dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti bi moral preprečevati neupravičene omejitve želja drugih prevoznikov, ki so imetniki pravice do uporabe infrastrukture za razvoj svojega poslovanja ali nameravajo take pravice pridobiti.

(53) Ureditev dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti in zaračunavanja uporabnin bo morda morala upoštevati dejstvo, da so bili različni sestavni deli železniškega infrastrukturnega omrežja morda načrtovani za različne glavne uporabnike.

(54) Pogosto bodo imeli različni uporabniki in različne vrste uporabnikov tudi različen vpliv na infrastrukturne zmogljivosti, zato je treba potrebe različnih storitev ustrezno uravnovesiti.

[1] UL L 37, 8.2.2006, str. 1.

(55) Storitve, ki se opravljajo na podlagi pogodb z javnimi oblastmi, lahko zahtevajo sprejetje posebnih pravil, da bi za uporabnike ohranile svojo privlačnost.

(56) Ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti bi morala upoštevati učinke naraščajoče preobremenjenosti infrastrukturne zmogljivosti in, nenazadnje, pomanjkanje zmogljivosti.

(57) Različni časovni okviri za načrtovanje vrst prometa bi morali zagotavljati, da se lahko ugodi prošnjam za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti, vloženim po koncu postopka načrtovanja letnega operativnega voznega reda.

(58) Za zagotovitev optimalnih rezultatov za prevoznike v železniškem prometu je zaželeno zahtevati preskus uporabe infrastrukturnih zmogljivosti, če je za zadovoljitev potreb uporabnikov potrebno usklajevanje prošenj za dodelitev zmogljivosti.

(59) Glede na monopolni položaj upravljavcev infrastrukture bi bilo treba od njih zahtevati preskus razpoložljivih infrastrukturnih zmogljivosti in načinov za njihovo povečanje, kadar v postopku dodeljevanja zmogljivosti ni možno zadovoljiti potreb uporabnikov.

(60) Pomanjkanje informacij o prošnjah drugih prevoznikov v železniškem prometu in omejitvah znotraj sistema lahko prevoznikom v železniškem prometu oteži optimizacijo njihovih prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti.

(61) Pomembno je zagotoviti boljše usklajevanje ureditev dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti, da bi se povečala privlačnost železnice za promet, ki uporablja omrežje več kot enega upravljavca infrastrukture, zlasti za mednarodni promet.

(62) Pomembno je čim bolj zmanjšati izkrivljanje konkurence, ki lahko nastane med železniškimi infrastrukturami ali med različnimi načini prevoza zaradi velikih razlik v načelih zaračunavanja uporabnine.

(63) Zaželeno je opredeliti tiste sestavne dele infrastrukturnih storitev, ki so za upravljavca bistveni pri opravljanju storitev in bi morale biti zagotovljene v zameno za najnižje uporabnine za dostop.

(64) Naložbe v železniško infrastrukturo so potrebne, ureditev zaračunavanja uporabnin za infrastrukturo pa bi morala spodbujati upravljavce infrastrukture, da ustrezne naložbe naredijo ekonomsko privlačne.

(65) Za vzpostavitev primerne in pravične višine uporabnin za infrastrukturo je potrebno, da upravljavci infrastrukture evidentirajo in ovrednotijo svoja osnovna sredstva ter razvijejo jasno razumevanje stroškovnih dejavnikov pri obratovanju infrastrukture.

(66) Pri sprejemanju odločitev na področju prevozov je zaželeno zagotoviti, da se upoštevajo zunanji stroški in da zaračunavanje uporabnin za infrastrukturo lahko prispeva k ponotranjenju zunanjih stroškov na usklajen in uravnotežen način pri vseh načinih prevoza.

(67) Pomembno je zagotoviti, da so uporabnine za domači in mednarodni promet takšne, da železniškemu prometu omogočijo zadovoljiti potrebe trga; zato bi se uporabnina za infrastrukturo morala določiti glede na stroške, ki nastanejo neposredno zaradi izvajanja železniških prevoznih storitev.

(68) Skupna višina pokrivanja stroškov s pomočjo uporabnin za infrastrukturo vpliva na višino državnih prispevkov; v državah članicah bodo morda potrebne različne višine skupnega pokrivanja stroškov. Vendar bi morala vsaka ureditev zaračunavanja uporabnin za infrastrukturo omogočati stopnjo prometa, ki lahko pokriva vsaj dodatne stroške, ki so določeni za uporabo železniškega omrežja.

(69) Železniška infrastruktura je naravni monopol. Zato je upravljavcem infrastrukture treba zagotoviti spodbude za zmanjševanje stroškov in učinkovito upravljanje svoje infrastrukture.

(70) Razvoj železniškega prevoza bi bilo treba doseči med drugim s pomočjo razpoložljivih instrumentov Unije in brez poseganja v že postavljene prednostne naloge.

(71) Popusti, ki se priznajo prevoznikom v železniškem prometu, bi morali biti povezani z dejanskimi prihranki pri upravnih stroških, zlasti prihranki pri transakcijskih stroških. Popusti se lahko priznajo tudi za spodbujanje učinkovite uporabe infrastrukture.

(72) Zaželeno je, da se prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcu infrastrukture zagotovijo spodbude za čim večje zmanjševanje motenj omrežja.

(73) Dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti je za upravljavca infrastrukture strošek, za katerega bi se moralo zahtevati plačilo.

(74) Učinkovito upravljanje ter poštena in nediskriminatorna uporaba železniške infrastrukture zahtevata ustanovitev regulatornega organa, ki nadzoruje uporabo pravil, določenih v tej direktivi, in deluje kot pritožbeni organ, ne glede na možnost sodnega nadzora. Temu regulatornemu organu bi bilo treba omogočiti, da izvršitev svojih zahtev po informacijah in svojih odločitev zagotovi z ustreznimi kaznimi.

(75) S financiranjem regulatornega organa bi morali zagotoviti njegovo neodvisnost, financiranje pa bi moralo izvirati iz državnega proračuna ali prispevkov sektorja, ki se zaračunajo kot obvezna dajatev, pri čemer bi bilo treba upoštevati načela pravičnosti, preglednosti, nediskriminacije in sorazmernosti.

(76) Ob zagotavljanju celovitosti notranjega trga so potrebni posebni ukrepi, ki omogočajo upoštevanje določenega geopolitičnega in zemljepisnega položaja nekaterih držav članic ter posebne organiziranosti železniškega sektorja v različnih državah članicah.

(77) Da bi se upošteval razvoj trga storitev v železniškem prometu, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastila, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s tehničnimi spremembami informacij, ki jih zagotovi prevoznik, ki zaprosi za licenco, seznamom kategorij zamud, časovnim načrtom postopka dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti in računovodskimi informacijami, ki jih zagotovijo regulatorni organi. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu istočasno, pravočasno in ustrezno.

(78) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil ([1]).

(79) Ker ciljev te direktive, namreč spodbujati razvoj železnic Unije, določiti splošna načela za podelitev licence prevoznikom v železniškem prometu in uskladiti ureditev v državah članicah glede dodeljevanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti ter uporabnin za uporabo slednjih, države članice ne morejo zadovoljivo doseči zaradi očitno mednarodnih razsežnosti izdajanja takšnih licenc in delovanja pomembnih elementov železniških omrežij, in glede na potrebo, da se zagotovijo pošteni in nediskriminatorni pogoji dostopa do infrastrukture, in ker se te cilje zaradi njihovih čeznacionalnih posledic lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena, ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.

(80) Obveznost prenosa te direktive v nacionalno pravo bi morala biti omejena na tiste določbe, ki pomenijo vsebinsko spremembo v primerjavi s predhodnimi direktivami. Obveznost prenosa določb te direktive, ki v primerjavi s predhodnimi direktivami niso vsebinsko spremenjene, izhaja iz teh predhodnih direktiv.

(81) Za države članice, ki nimajo železniškega sistema in tudi ne predvidevajo njegove vzpostavitve v bližnji prihodnosti, bi bila obveznost prenosa in izvajanja poglavij II in IV te direktive nesorazmerna in nesmiselna. Zaradi tega bi bilo treba takšne države članice izvzeti iz te obveznosti.

(82) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje ([2]) se države članice poziva, da za lastne potrebe in v interesu Unije pripravijo tabele, ki naj kar najbolj nazorno prikazujejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos, ter da te tabele objavijo.

(83) Ta direktiva ne bi smela posegati v časovne roke, določene v delu B Priloge XI, v katerih se morajo države članice uskladiti s predhodnimi direktivami –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Predmet urejanja in področje uporabe

1. Ta direktiva določa:

(a) pravila, ki se uporabljajo za upravljanje železniške infrastrukture in dejavnosti železniškega prevoza, ki jih opravljajo prevozniki v železniškem prometu, ki imajo ali bodo imeli sedež v državi članici, kot je določeno v poglavju II;

(b) merila, ki jih države članice uporabljajo za izdajanje, podaljšanje ali spremembo licenc za prevoznike v železniškem prometu, ki imajo ali bodo imeli svoj sedež v Uniji, kot je določeno v poglavju III;

(c) načela in postopke, ki se uporabljajo za določanje in pobiranje uporabnin za železniško infrastrukturo in za dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti, kot je določeno v poglavju IV.

([1]) UL L 55, 28.2.2011, str. 13.

([2]) UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

2. Ta direktiva velja za uporabo železniške infrastrukture za storitve v domačem in mednarodnem železniškem prometu.

Člen 2

Izvzetja iz področja uporabe

1. Poglavje II se ne uporablja za prevoznike v železniškem prometu, katerih dejavnost je omejena samo na storitve mestnega, primestnega ali regionalnega prometa v neodvisnih lokalnih in regionalnih omrežjih in ki za promet uporabljajo železniško infrastrukturo ali omrežja, ki so predvidena samo za opravljanje storitev mestnega ali primestnega železniškega prometa.

Če takega prevoznika v železniškem prometu neposredno ali posredno nadzoruje prevoznik ali drug subjekt, katerega dejavnost ali del dejavnosti so storitve železniškega prevoza, ki niso storitve mestnega, primestnega ali regionalnega prometa, se ne glede na prvi pododstavek uporabljata člena 4 in 5. Za takega prevoznika v železniškem prometu se člen 6 uporablja tudi glede odnosa med prevoznikom v železniškem prometu in prevoznikom ali subjektom, ki ga neposredno ali posredno nadzoruje.

2. Države članice lahko iz uporabe poglavja III izvzamejo:

(a) prevoznike, ki izvajajo izključno železniški potniški promet v neodvisni lokalni in regionalni železniški infrastrukturi;

(b) prevoznike, ki izvajajo izključno mestni ali primestni železniški potniški promet;

(c) prevoznike, ki izvajajo izključno regionalni železniški prevoz blaga;

(d) prevoznike, ki izvajajo izključno prevoz blaga v zasebni železniški infrastrukturi, ki obstaja zgolj za potrebe izvajanja lastnikovega lastnega prevoza blaga.

3. Države članice lahko iz uporabe členov 7, 8 in 13 ter poglavja IV izvzamejo:

(a) lokalna in regionalna neodvisna omrežja, ki za potniški promet uporabljajo železniško infrastrukturo;

(b) omrežja, ki so namenjena samo obratovanju mestnega in primestnega železniškega potniškega prometa;

(c) regionalna omrežja, ki jih za regionalni prevoz blaga uporablja izključno prevoznik v železniškem prometu, ki ga odstavek 1 ne zajema, dokler drug prevoznik ne zaprosi za infrastrukturne zmogljivosti na tem omrežju;

(d) zasebno železniško infrastrukturo, ki obstaja zgolj za potrebe izvajanja lastnikovega lastnega prevoza blaga;

4. Brez poseganja v odstavek 3 lahko države članice iz uporabe člena 8(3) izvzamejo lokalne in regionalne železniške infrastrukture, ki nimajo nobenega strateškega pomena za delovanje trga storitev v železniškem prometu, iz uporabe poglavja IV pa lokalne železniške infrastrukture, ki nimajo nobenega strateškega pomena za delovanje trga storitev v železniškem prometu. Države članice o nameravanem izvzetju takšnih železniških infrastruktur uradno obvestijo Komisijo. V skladu s svetovalnim postopkom iz člena 62(2) Komisija odloči, ali se lahko šteje, da takšna železniška infrastruktura nima nobenega strateškega pomena, pri čemer upošteva dolžino zadevnih železniških prog, njihovo raven uporabe in obseg prometa, ki bi ga to lahko zadevalo.

5. Države članice lahko iz uporabe člena 31(5) izvzamejo vozila, ki se uporabljajo ali so namenjena za uporabo za promet iz tretjih držav ali vanje, pri čemer vozijo v omrežju, v katerem je tirna širina drugačna od tiste v glavnem železniškem omrežju v Uniji.

6. Države članice lahko za vlakovne poti, ki se v sodelovanju z upravljavci infrastrukture iz tretjih držav vzpostavijo v omrežju, v katerem je tirna širina drugačna od tiste v glavnem železniškem omrežju v Uniji, v časovnem načrtu za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti določijo obdobja in roke, ki so drugačni od tistih iz točke 2(b) člena 43(2) Priloge VI in točk 3, 4 in 5 Priloge VII.

7. Države članice se lahko odločijo, da bodo objavile okvir in pravila za obračunavanje uporabnin, ki se uporabljajo posebej za mednarodni prevoz blaga iz tretjih držav ali vanje, ki poteka v omrežju, v katerem je tirna širina drugačna od tiste v glavnem železniškem omrežju v Uniji, z drugačnimi instrumenti in roki, kot so določeni v členu 29(1), če je to potrebno za zagotovitev poštene konkurence.

8. Države članice lahko iz uporabe poglavja IV izvzamejo železniško infrastrukturo, v kateri je tirna širina drugačna od tiste v glavnem železniškem omrežju v Uniji in ki povezuje postaje države članice na meji z ozemljem tretje države.

9. Ta direktiva se ne uporablja za prevoznike v železniškem prometu, ki opravljajo izključno izmenične prevoze za prevoz cestnih vozil skozi podmorske predore in prevoze v obliki izmeničnih prevozov cestnih vozil skozi takšne predore, razen členi 6(1), 6(4), 10, 11, 12 in 28.

10. Države članice lahko iz uporabe poglavja II, z izjemo člena 14, in poglavja IV te direktive izvzamejo katero koli storitev železniškega prometa, ki se opravlja kot tranzit preko Unije.

Člen 3

Opredelitve pojmov

Za namene te direktive se uporabljajo naslednje opredelitve:

(1) "prevoznik v železniškem prometu" pomeni vsako javno ali zasebno podjetje, ki je imetnik licence v skladu s to direktivo, katerega glavna poslovna dejavnost je opravljanje storitev za prevoz blaga in/ali potnikov v železniškem prometu, pri čemer mora prevoznik zagotoviti vleko; ta izraz vključuje tudi prevoznike, ki opravljajo samo vleko;

(2) "upravljavec infrastrukture" pomeni vsak organ ali podjetje, ki je pristojno oziroma odgovorno zlasti za vzpostavitev, upravljanje in vzdrževanje železniške infrastrukture, vključno z upravljanjem prometa, krmiljenjem in usmerjanjem ter signalizacijo; naloge upravljavca infrastrukture na železniškem omrežju ali na delu omrežja so lahko dodeljene različnim organom ali podjetjem;

(3) "železniška infrastruktura" pomeni vse postavke, navedene v Prilogi I;

(4) "mednarodni prevoz blaga" pomeni prevozno storitev v železniškem prometu, kadar vlak prečka najmanj eno mejo države članice; vlak je lahko sklenjen in/ali razdeljen in različni deli lahko imajo različen odhodni in namembni kraj, pod pogojem, da vsi vagoni prečkajo najmanj eno mejo;

(5) "mednarodna storitev potniškega prometa" pomeni storitev potniškega prometa, v okviru katere vlak prečka najmanj eno mejo države članice, pri čemer je glavni namen storitve prevoz potnikov med postajami, ki se nahajajo v različnih državah članicah; vlak je lahko sklenjen in/ali razdeljen in različni deli imajo lahko različen odhodni in namembni kraj, pod pogojem, da vsi vagoni prečkajo najmanj eno mejo;

(6) "mestni in primestni promet" pomeni prevozne storitve, katerih glavni namen je zadovoljevanje prevoznih potreb mestnega središča ali urbane aglomeracije, vključno s čezmejno aglomeracijo, in prevoznih potreb med takim središčem ali urbano aglomeracijo in okoliškimi območji;

(7) "regionalni promet" pomeni prevozne storitve, katerih glavni namen je zadovoljevanje prevoznih potreb regije, vključno s čezmejno regijo;

(8) "tranzit" pomeni prečkanje ozemlja Unije brez natovarjanja ali raztovarjanja blaga in/ali brez pobiranja ali odlaganja potnikov na ozemlju Unije;

(9) "objekt, potreben za izvajanje železniških storitev" pomeni napravo, vključno z zemljiščem, stavbo in opremo, ki je bila v celoti ali deloma posebej prilagojena za zagotavljanje ene ali več storitev iz točk 2 do 4 Priloge II;

(10) "upravljavec objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev" pomeni vsak javni ali zasebni subjekt, odgovoren za upravljanje enega ali več objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, ali zagotavljanje ene ali več storitev iz točk 2 do 4 Priloge II prevoznikom v železniškem prometu;

(11) "čezmejni sporazum" pomeni vsak sporazum med dvema ali več državami članicami ali med državami članicami in tretjimi državami, katerega namen je olajšati opravljanje storitev čezmejnega železniškega prometa;

(12) "licenca" pomeni dovoljenje, ki ga licenčni organ izda prevozniku in s katerim se prizna njegova sposobnost, da kot prevoznik v železniškem prometu opravlja storitve železniškega prevoza; ta sposobnost je lahko omejena na opravljanje posebnih vrst storitev;

(13) "licenčni organ" pomeni organ, odgovoren za podeljevanje licenc v državi članici;

(14) "pogodbeni dogovor" pomeni sporazum ali, smiselno, dogovor v okviru upravnih ali regulativnih ukrepov;

(15) "razumni dobiček" pomeni stopnjo donosa lastnega kapitala, pri kateri se upošteva tveganje, vključno s tveganjem za prihodke, ali odsotnost tveganja, ki ga je imel upravljavec objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev, in je v skladu s povprečno stopnjo za zadevni sektor v zadnjih letih;

(16) "dodeljevanje" pomeni dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti s strani upravljavca infrastrukture;

(17) "prosilec" pomeni prevoznika v železniškem prometu, mednarodno združenje prevoznikov v železniškem prometu ali druge fizične ali pravne osebe, kot so pristojni organi iz Uredbe (ES) št. 1370/2007 in naročniki prevoza tovora, špediterji in prevozniki v kombiniranem prometu, ki imajo interes na podlagi javne službe ali poslovni interes za pridobitev infrastrukturnih zmogljivosti;

(18) "preobremenjena infrastruktura" pomeni element infrastrukture, pri katerem v določenih obdobjih ni mogoče povsem zadostiti povpraševanju po infrastrukturnih zmogljivostih celo po usklajevanju različnih prošenj za njihovo dodelitev;

(19) "načrt razširitve zmogljivosti" pomeni ukrep ali niz ukrepov, skupaj s časovnim načrtom njihove izvedbe, ki so namenjeni odpravi omejitev zmogljivosti, zaradi katerih je bil določen element razglašen za "preobremenjeno infrastrukturo";

(20) "usklajevanje" pomeni postopek, po katerem upravljavec infrastrukture in prosilci poskušajo najti rešitev, kadar obstajajo nasprotujoče si prošnje za dodelitev infrastrukturnih zmogljivostih;

(21) "okvirna pogodba" pomeni pravno zavezujoč splošni sporazum na podlagi javnega ali zasebnega prava, ki določa pravice in obveznosti prosilca ter upravljavca infrastrukture v zvezi z infrastrukturnimi zmogljivostmi, ki se bodo dodeljevale, in uporabnine, ki se bodo zaračunavale v obdobju, ki je daljše od ene sezone operativnega voznega reda;

(22) "infrastrukturne zmogljivosti" pomenijo možnost načrtovanja zahtevanih vlakovnih poti za en element infrastrukture za določeno obdobje;

(23) "omrežje" pomeni celotno železniško infrastrukturo, ki jo upravljavec infrastrukture upravlja;

(24) "program omrežja" pomeni podrobno obrazložitev splošnih pravil, rokov, postopkov in meril za ureditve zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti, vključno z dodatnimi informacijami, potrebnimi za prošnje za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti;

(25) "vlakovna pot" pomeni infrastrukturne zmogljivosti, ki so potrebne za vožnjo vlaka med dvema krajema v določenem obdobju;

(26) "operativni vozni red" pomeni podatke, ki določajo vse načrtovane vožnje vlaka in železniškega voznega parka na zadevni infrastrukturi v obdobju, za katerega velja.

POGLAVJE II

RAZVOJ ŽELEZNIC UNIJE

ODDELEK 1

Neodvisnost Upravljanja

Člen 4

Neodvisnost prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture

1. Države članice glede upravljanja, vodenja in notranjega nadzora nad upravnimi, ekonomskimi in računovodskimi zadevami prevoznikom v železniškem prometu, ki so neposredno ali posredno v lasti ali pod nadzorom držav članic, zagotovijo neodvisnost, v skladu s katero bodo razpolagali zlasti s svojim premoženjem, proračunom in računovodstvom, ki so ločeni od premoženja, proračuna in računovodstva države.

2. Ob upoštevanju okvira in posebnih, s strani držav članic določenih pravil zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja zmogljivosti, je upravljavec infrastrukture odgovoren za svoje lastno upravljanje, vodenje in notranji nadzor.

Člen 5

Upravljanje prevoznikov v železniškem prometu v skladu s poslovnimi načeli

1. Države članice prevoznikom v železniškem prometu omogočijo prilagoditev njihovih dejavnosti trgu in opravljanje teh dejavnosti, za katere so odgovorni njihovi organi upravljanja, v interesu učinkovitega in ustreznega opravljanja storitev z najnižjimi možnimi stroški za zahtevano kakovost storitve.

Prevoznike v železniškem prometu se upravlja v skladu z načeli, ki se uporabljajo za gospodarske družbe, ne glede na njihovo lastništvo. To velja tudi za obveznosti izvajanja javne službe, ki jim jih nalagajo države članice, in za pogodbe za opravljanje javne službe, ki jih sklenejo s pristojnimi organi države.

2. Prevozniki v železniškem prometu sprejmejo svoje poslovne načrte, skupaj z investicijskimi in finančnimi programi. Taki načrti se pripravijo za doseganje finančnega ravnovesja prevoznika in drugih ciljev tehničnega, komercialnega in finančnega upravljanja; navedejo tudi sredstva za doseganje teh ciljev.

3. Ob upoštevanju splošnih smernic politike, ki jih izda vsaka država članica, ter nacionalnih načrtov in pogodb (ki so lahko večletni), skupaj z investicijskimi in finančnimi načrti, prevozniki v železniškem prometu zlasti svobodno:

(a) določijo svojo notranjo organiziranost, brez poseganja v določbe členov 7, 29 in 39;

(b) nadzorujejo dobavo in trženje storitev ter določajo njihovo ceno;

(c) sprejemajo odločitve v zvezi z osebjem, premoženjem in nabavo;

(d) širijo svoj tržni delež, razvijajo nove tehnologije in nove storitve ter sprejemajo inovativne tehnike upravljanja;

(e) vzpostavijo nove dejavnosti na področjih, povezanih s poslovanjem v železniškem prometu.

Ta odstavek ne posega v Uredbo (ES) št. 1370/2007.

ODDELEK 2

Ločitev Upravljanja Infrastrukture in Prevoznih Storitev ter Različnih vrst Prevoznih Storitev med Seboj

Člen 6

Ločevanje poslovnih računov

1. Države članice zagotovijo izdelavo in objavljanje ločenih izkazov uspeha in bilanc stanja, na eni strani za poslovanje prevoznikov v železniškem prometu, ki je povezano z njihovim opravljanjem prevoznih storitev, in na drugi strani za poslovanje, povezano z upravljanjem železniške infrastrukture. Javna finančna sredstva, ki so izplačana za eno od teh dveh področij dejavnosti, se ne prenesejo na drugo področje dejavnosti.

2. Države članice lahko tudi predvidijo, da je za takšno ločitev potrebna organizacijska delitev na področja znotraj enega prevoznika ali da infrastrukturo in prevozne storitve upravljajo ločeni subjekti.

3. Države članice zagotovijo, da se izdelajo in objavijo ločeni izkazi uspeha in bilance stanja, na eni strani za poslovanje v zvezi z opravljanjem prevoza blaga v železniškem prometu in na drugi strani za dejavnosti, povezane z opravljanjem potniških prevoznih storitev. Javna sredstva, izplačana za dejavnosti v zvezi z opravljanjem prevoznih storitev kot javne službe, se v skladu s členom 7 Uredbe (ES) št. 1370/2007 prikažejo ločeno v ustreznih poslovnih računih in se ne prenesejo na dejavnosti v zvezi z opravljanjem drugih prevoznih storitev ali na kakršno koli drugo poslovanje.

4. Poslovni računi za različna področja dejavnosti iz odstavkov 1 in 3 se vodijo tako, da omogočajo spremljanje upoštevanja prepovedi prenosa javnih sredstev, izplačanih za eno področje dejavnosti, v korist drugega področja dejavnosti.

Člen 7

Neodvisnost bistvenih funkcij od upravljavca infrastrukture

1. Države članice zagotovijo, da se bistvene funkcije, odločilne za pravičen in nediskriminatoren dostop do infrastrukture, prenesejo na organe ali podjetja, ki sami(-a) ne opravlja(-jo) nobenih storitev železniškega prevoza. Ne glede na organizacijske strukture je treba dokazati, da je bil ta cilj dosežen.

Bistvene funkcije so:

(a) odločanje o dodeljevanju vlakovnih poti, vključno z določitvijo in oceno razpoložljivosti, ter dodeljevanju posameznih vlakovnih poti; in

(b) odločanje o zaračunavanju uporabnin za infrastrukturo, vključno z obračunavanjem in pobiranjem teh uporabnin, brez poseganja v člen 29(1).

Vendar lahko države članice odgovornost za prispevanje k razvoju železniške infrastrukture, na primer prek naložb, vzdrževanja in financiranja, prenesejo na prevoznike v železniškem prometu ali kateri koli drug organ.

2. Kadar je upravljavec infrastrukture pravno, organizacijsko ali pri odločanju odvisen od katerega koli prevoznika v železniškem prometu, naloge iz oddelkov 2 in 3 poglavja IV prevzame organ za zaračunavanje uporabnin oziroma organ za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, ki sta pravno, organizacijsko ali pri odločanju neodvisna od katerega koli prevoznika v železniškem prometu.

3. Kadar se določbe oddelkov 2 in 3 poglavja IV nanašajo na bistvene naloge upravljavca infrastrukture, se razumejo, kot da se glede njunih posameznih pristojnosti uporabljajo za organ za zaračunavanje uporabnin oziroma organ za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti.

ODDELEK 3

Izboljšanje Finančnega Položaja

Člen 8

Financiranje upravljavca infrastrukture

1. Države članice svojo nacionalno železniško infrastrukturo razvijajo tako, da po potrebi upoštevajo splošne potrebe Unije, vključno s potrebo po sodelovanju s sosednjimi tretjimi državami. V ta namen do … (*) objavijo okvirno strategijo razvoja železniške infrastrukture z namenom izpolniti prihodnje potrebe po mobilnosti v smislu vzdrževanja, prenove in razvoja infrastrukture na podlagi trajnostnega financiranja železniškega sistema. Ta strategija se nanaša na obdobje najmanj petih let in se lahko podaljša.

2. Države članice lahko ob ustreznem upoštevanju členov 93, 107 in 108 Pogodbe upravljavcu infrastrukture zagotovijo finančna sredstva, ustrezna glede na njegove naloge iz točke (2) člena 3, velikost infrastrukture in finančne potrebe, zlasti za kritje novih naložb. Države članice se lahko odločijo, da bodo te naložbe financirale s sredstvi, ki niso neposredna državna sredstva.

3. V okviru splošne politike, ki jo določi zadevna država članica, in ob upoštevanju strategije iz odstavka 1 in finančnih sredstev iz odstavka 2, ki jih zagotovijo države članice, upravljavec infrastrukture sprejme poslovni načrt, ki vključuje naložbene in finančne programe. S tem načrtom se omogoči optimalna in učinkovita uporaba, zagotavljanje ter razvoj infrastrukture ob zagotavljanju finančnega ravnovesja in sredstev, ki so potrebna za doseganje teh ciljev. Upravljavec infrastrukture zagotovi, da imajo znani prosilci, na prošnjo pa tudi potencialni prosilci, dostop do ustreznih informacij ter možnost izraziti svoje mnenje o vsebini poslovnega načrta, in sicer v zvezi

(*) Dve leti po začetku veljavnosti te direktive.

s pogoji za dostop do infrastrukture in za njeno uporabo ter v zvezi z naravo, zagotavljanjem in razvojem te infrastrukture, preden ga upravljavec infrastrukture odobri.

4. Države članice zagotovijo, da poslovni računi upravljavca infrastrukture, pod normalnimi pogoji poslovanja in v primernem obdobju, ki ni daljše od obdobja uporabe pogodbenega dogovora iz člena 30(2), vsaj uravnotežijo prihodke upravljavca infrastrukture iz uporabnin za infrastrukturo, presežkov iz drugih komercialnih dejavnosti in državnega ter zasebnega financiranja, vključno s predplačili države, kjer je to primerno, na eni strani ter infrastrukturne izdatke, med drugim zaradi dolgoročne obnove in povečanja premoženja, na drugi strani.

Brez poseganja v morebitni dolgoročni cilj, da bi uporabnik pokril stroške infrastrukture za vse načine prevoza na podlagi poštene in nediskriminatorne konkurence med različnimi načini prevoza, lahko država članica v primeru, ko je železniški prevoz zmožen konkurirati drugim načinom prevoza, v okviru za zaračunavanje uporabnin iz členov 31 in 32, od upravljavca infrastrukture zahteva, da svoje poslovne račune uravnoteži brez državnega financiranja.

Člen 9

Pregleden odpis dolga

1. Brez poseganja v pravila Unije o državni pomoči in v skladu s členi 93, 107 in 108 Pogodbe države članice vzpostavijo ustrezne mehanizme, da bi pomagale zmanjšati zadolženost prevoznikov v železniškem prometu v javni lasti ali pod javnim nadzorom do ravni, ki ne ovira dobrega finančnega upravljanja in ki izboljšuje njihov finančni položaj.

2. Za namene iz odstavka 1 lahko države članice zahtevajo vzpostavitev ločene enote za amortizacijo dolga v računovodskih oddelkih takih prevoznikov v železniškem prometu.

Bilanca stanja enote se lahko bremeni z vsemi posojili, ki jih ta prevoznik v železniškem prometu najame za financiranje naložb in pokritje presežnih stroškov obratovanja, ki izhajajo iz poslovanja železniškega prevoza ali upravljanja infrastrukture, dokler ti dolgovi ne prenehajo. Dolgovi iz dejavnosti hčerinskih družb se ne upoštevajo.

3. Odstavka 1 in 2 se nanašata izključno na dolgove ali obresti na take dolgove, ki so jih prevozniki v železniškem prometu, ki so v javni lasti ali pod javnim nadzorom, prevzeli do datuma, ko se je v zadevni državi članici odprl trg za vse ali za nekatere storitve železniškega prevoza, v vsakem primeru pa do 15. marca 2001 oziroma do datuma pristopa k Uniji za države članice, ki so pristopile k Uniji po tem datumu.

ODDELEK 4

Dostop do Železniške Infrastrukture in Železniških Prevoznih Storitev

Člen 10

Pogoji dostopa do železniške infrastrukture

1. Prevoznikom v železniškem prometu se pod pravičnimi, nediskriminatornimi in preglednimi pogoji odobri pravica dostopa do železniške infrastrukture v vseh državah članicah za namen izvajanja vseh vrst storitev pri železniškem prevozu blaga. Ta pravica vključuje dostop do infrastrukture, ki povezuje morska pristanišča in pristanišča v notranjosti držav ter druge objekte, potrebne za izvajanje železniških storitev, iz točke 2 Priloge II, in infrastrukture, ki jo uporablja ali bi jo lahko uporabljal več kot en končni porabnik.

2. Prevoznikom v železniškem prometu se odobri pravica dostopa do železniške infrastrukture v vseh državah članicah za namene izvajanja mednarodnih storitev potniškega prometa. Pri izvajanju mednarodnih storitev potniškega prometa imajo prevozniki v železniškem prometu pravico, da potnike pobirajo in odlagajo na kateri koli postaji na mednarodni progi, vključno s postajami v isti državi članici. Ta pravica vključuje dostop do infrastrukture, ki povezuje objekte, potrebne za izvajanje železniških storitev, iz točke 2 Priloge II.

3. O tem, ali je glavni namen storitve prevoz potnikov med postajami, ki se nahajajo v različnih državah članicah, odloči ustrezni regulatorni organ ali organi iz člena 55, in sicer na zahtevo ustreznih pristojnih organov ali zainteresiranih prevoznikov v železniškem prometu.

4. Na podlagi izkušenj regulatornih organov, pristojnih organov in prevoznikov v železniškem prometu ter na podlagi dejavnosti delovne skupine iz člena 57(1) lahko Komisija sprejme ukrepe, v katerih podrobno določi postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi odstavka 3 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

Člen 11

Omejevanje pravice dostopa in pravice do pobiranja in odlaganja potnikov

1. Države članice lahko omejijo pravico dostopa, določeno v členu 10, na storitve med odhodnim krajem in namembnim krajem, ki jih zajema ena ali več pogodb za opravljanje javne službe, ki so v skladu s pravom Unije. Učinek takšne omejitve ne sme biti omejevanje pravice do pobiranja in odlaganja potnikov na kateri koli postaji na mednarodni progi, vključno s postajami v isti državi članici, z izjemo primerov, v katerih bi izvajanje te pravice ogrozilo ekonomsko ravnovesje pogodbe za opravljanje javne službe.

2. O tem, ali bi gospodarsko ravnovesje pogodbe za opravljanje javne službe lahko bilo ogroženo, odloči zadevni regulatorni organ oziroma organi iz člena 55 na podlagi objektivne ekonomske analize in na podlagi vnaprej določenih meril ter na zahtevo katerega koli od naslednjih subjektov:

(a) pristojnega organa oziroma pristojnih organov, ki so dodelili pogodbo za opravljanje javne službe;

(b) katerega koli drugega zainteresiranega pristojnega organa, ki ima v skladu s tem členom pravico omejiti dostop;

(c) upravljavca infrastrukture;

(d) prevoznika v železniškem prometu, ki izvaja pogodbo za opravljanje javne službe.

Pristojni organi in prevozniki v železniškem prometu, ki opravljajo javno službo, priskrbijo ustreznemu regulatornemu organu ali organom informacije, za katere se razumno šteje, da so potrebne za sprejetje odločitve. Regulatorni organ preuči prejete informacije in se po potrebi o njih posvetuje z vsemi ustreznimi stranmi ter jih o svoji obrazloženi odločitvi obvesti v vnaprej določenem razumnem roku, ki ne sme presegati dveh mesecev od prejema vseh potrebnih informacij.

3. Regulatorni organ poda obrazložitev svoje odločitve, določi rok in pogoje, v skladu s katerimi lahko kateri koli od spodaj navedenih subjektov zahteva ponovno preučitev odločitve:

(a) ustrezni pristojni organ oziroma pristojni organi;

(b) upravljavec infrastrukture;

(c) prevoznik v železniškem prometu, ki izvaja pogodbo za opravljanje javne službe;

(d) prevoznik v železniškem prometu, ki je zaprosil za dostop.

4. Na podlagi izkušenj regulatornih organov, pristojnih organov in prevoznikov v železniškem prometu ter na podlagi dejavnosti delovne skupine iz člena 57(1) lahko Komisija sprejme ukrepe, v katerih podrobno določi postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi odstavkov 1, 2 in 3 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

5. Države članice lahko prav tako omejijo pravico do pobiranja in odlaganja potnikov na postajah znotraj iste države članice na progi mednarodne storitve potniškega prometa, kadar je bila izključna pravica za prevoz potnikov med omenjenimi postajami dodeljena na podlagi koncesijske pogodbe pred 4. decembrom 2007 na podlagi poštenega in konkurenčnega razpisnega postopka ter v skladu z ustreznimi načeli prava Unije. Takšna omejitev lahko velja do izteka prvotne veljavnosti koncesijske pogodbe oziroma 15 let, kar od obojega nastopi prej.

6. Države članice zagotovijo, da je glede odločitev iz odstavkov 1, 2, 3 in 5 možen sodni nadzor.

Člen 12

Dajatev za prevoznike v železniškem prometu, ki opravljajo potniške storitve

1. Brez poseganja v člen 11(2) lahko države članice pod pogoji iz tega člena pooblastijo zadevni organ, pristojen za železniški potniški prevoz, da prevoznikom v železniškem prometu, ki opravljajo potniške storitve, naloži dajatev za obratovanje tistih prog, ki sodijo pod pristojnost tega organa in povezujejo dve postaji znotraj države članice.

V takšnem primeru se prevoznikom v železniškem prometu, ki opravljajo nacionalne ali mednarodne storitve železniškega potniškega prevoza, za obratovanje teh prog, ki spadajo pod pristojnost tega organa, naloži enaka dajatev.

2. Dajatev je nadomestilo organu za obveznosti javne službe, določene v pogodbah za opravljanje javne službe, dodeljenih v skladu s pravom Unije. Prihodek na podlagi take dajatve, plačan kot nadomestilo, ne presega celote ali dela stroškov, ki so nastali pri izvajanju zadevnih obveznosti javne službe, ob upoštevanju ustreznih prejemkov in razumnega dobička za izvajanje teh obveznosti.

3. Dajatev se uvede v skladu s pravom Unije, zlasti ob upoštevanju načel poštenosti, preglednosti, nediskriminacije in sorazmernosti, predvsem med povprečno ceno storitve za potnika in ravnijo dajatve. Celoten znesek vseh dajatev v skladu s tem odstavkom ne sme ogroziti ekonomske izvedljivosti preživetja storitev železniškega potniškega prevoza, za katere se določijo dajatve.

4. Ustrezni organi hranijo potrebne informacije, ki omogočajo sledljivost izvora dajatev in njihove uporabe. Države članice te informacije posredujejo Komisiji.

5. Na podlagi izkušenj regulatornih organov, pristojnih organov in prevoznikov v železniškem prometu ter na podlagi dejavnosti delovne skupine iz člena 57(1) lahko Komisija sprejme ukrepe, s katerimi podrobno določi postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

Člen 13

Pogoji dostopa do storitev

1. Upravljavci infrastrukture vsem prevoznikom v železniškem prometu na nediskriminatoren način zagotavljajo minimalni paket dostopa do infrastrukture, določen v točki 1 Priloge II.

2. Upravljavci objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, prevoznikom v železniškem prometu zagotavljajo storitve, navedene v točki 2 Priloge II, na nediskriminatoren način.

3. Da bi zagotovili popolno preglednost in nediskriminacijo pri dostopu do objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, iz točke 2(a), (b), (c) in (f) Priloge II ter izvajanje storitev v teh objektih, kadar upravljavca takšnega objekta neposredno ali posredno nadzira organ ali podjetje, ki je prav tako aktivno in ima prevladujoč položaj na nacionalnih trgih storitev železniškega prevoza, za katere se objekt uporablja, so upravljavci teh objektov organizirani tako, da so organizacijsko in glede sprejemanja odločitev neodvisni od tega organa oziroma podjetja. Ta neodvisnost ne pomeni, da je treba za objekte, potrebne za izvajanje železniških storitev, ustanoviti ločen organ ali podjetje, temveč jo je mogoče zagotoviti z organizacijo ločenih oddelkov v okviru enega prevoznika.

Upravljavec in organ oziroma podjetje vodita ločene račune, vključno z ločenimi bilancami stanja ter izkazi uspeha, za vse objekte, potrebne za izvajanje železniških storitev, iz točke 2 Priloge II.

Kadar upravljanje objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev, zagotovi upravljavec infrastrukture ali kadar upravljavca zadevnega objekta neposredno ali posredno nadzoruje upravljavec infrastrukture, se šteje, da je skladnost z zahtevami iz tega odstavka izkazana z izpolnitvijo zahtev iz člena 7.

4. Prošnje prevoznikov v železniškem prometu za dostop do objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev, in zagotavljanje storitev v tem objektu se lahko zavrnejo le, če obstajajo druge izvedljive možnosti, ki jim omogočajo, da zadevno storitev potniškega ali tovornega prevoza izvajajo na isti ali na drugih progah pod gospodarsko sprejemljivimi pogoji. Upravljavcu objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev, zaradi tega ni treba vlagati v vire ali zmogljivosti, da bi ugodil vsem prošnjam prevoznikov v železniškem prometu.

Kadar se prošnje prevoznikov v železniškem prometu nanašajo na dostop do objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev, in zagotavljanje storitev v tem objektu, s katerim upravlja upravljavec objekta iz odstavka 3, ta upravljavec utemelji vsakršno odločitev o zavrnitvi in navede izvedljive možnosti v drugih objektih.

5. Kadar upravljavec objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev, iz točke 2 Priloge II naleti na nasprotja med različnimi prošnjami, jim vsem poskuša čim bolj ugoditi, kolikor je možno. Če ni na voljo nobena izvedljiva možnost in ni mogoče ugoditi vsem prošnjam za zmogljivosti za zadevni objekt na podlagi izkazanih potreb, se lahko prosilec pritoži pri regulatornem organu, navedenem v členu 55, ki zadevo preuči in po potrebi ukrepa, da zagotovi, da se temu prosilcu dodeli primeren del zmogljivosti.

6. Če se objekt, potreben za izvajanje železniških storitev, iz točke 2 Priloge II ni uporabljal najmanj tri leta zapored in je prevoznik v železniškem prometu upravljavca tega objekta obvestil o svojem interesu za dostop do tega objekta na podlagi izkazanih potreb, njegov lastnik objavi, da je njegovo obratovanje na voljo za zakup ali najem v funkciji objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev, in sicer v celoti ali deloma, razen če upravljavec tega objekta izkaže, da ga zaradi postopka prestrukturiranja, ki je v teku, ne more uporabljati noben prevoznik v železniškem prometu.

7. Kadar upravljavec objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev, izvede katero koli storitev iz točke 3 Priloge II kot dodatno storitev, jo na nediskriminatoren način zagotovi prevoznikom v železniškem prometu, ki zanjo zaprosijo.

8. Prevozniki v železniškem prometu lahko upravljavca infrastrukture ali druge upravljavce objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, zaprosijo za nadaljnje pomožne storitve iz točke 4 Priloge II. Upravljavec objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev, ni zavezan zagotoviti teh storitev. Kadar se upravljavec objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev, odloči, da bo drugim ponudil katero koli od teh storitev, jo na nediskriminatoren način zagotovi prevoznikom v železniškem prometu, ki zanjo zaprosijo.

9. Na podlagi izkušenj regulatornih organov in upravljavcev objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, ter na podlagi dejavnosti delovne skupine iz člena 57(1) lahko Komisija sprejme ukrepe, s katerimi podrobno določi postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri dostopu do storitev, ki se zagotovijo v objektih, potrebnih za izvajanje železniških storitev, iz točk 2 do 4 Priloge II. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

ODDELEK 5

Čezmejni Sporazumi

Člen 14

Splošna načela za čezmejne sporazume

1. Države članice zagotovijo, da določbe iz čezmejnih sporazumov ne diskriminirajo med prevozniki v železniškem prometu ali omejujejo svobode prevoznikov v železniškem prometu, da izvajajo čezmejne storitve.

2. Države članice o kakršnih koli čezmejnih sporazumih uradno obvestijo Komisijo do … (*), če so sporazumi sklenjeni pred tem datumom, in pred njihovo sklenitvijo, če gre za nove ali revidirane sporazume med državami članicami. Komisija odloči, ali so taki sporazumi skladni s pravom Unije, v devetih mesecih po prejemu uradnega obvestila, ko gre za sporazume, sklenjene pred … (**), in v štirih mesecih po prejetju uradnega obvestila, ko gre za nove ali revidirane sporazume med državami članicami. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 62(2).

3. Države članice brez poseganja v delitev pristojnosti med Unijo in državami članicami v skladu s pravom Unije uradno obvestijo Komisijo, da nameravajo začeti pogajanja o novih ali revidiranih čezmejnih sporazumih in jih skleniti med državami članicami in tretjimi državami.

4. Če Komisija v dveh mesecih po prejemu uradnega obvestila iz odstavka 2 o nameri države članice, da začne pogajanja, ugotovi, da bi pogajanja verjetno ogrozila cilje pogajanj Unije, ki so v teku z zadevnimi tretjimi državami in/ali se zaključila s sporazumom, ki bi bil neskladen s pravom Unije, o tem obvesti državo članico.

Države članice Komisijo redno obveščajo o vseh takšnih pogajanjih in po potrebi povabijo Komisijo, da sodeluje kot opazovalka.

5. Države članice so pooblaščene, da začasno uporabljajo in/ali sklenejo nove ali revidirane čezmejne sporazume s tretjimi državami, pod pogojem, da so ti skladni s pravom Unije in da ne škodijo ciljem in namenom prometne politike Unije. Komisija sprejme sklepe o takšni pooblastitvi. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 62(2).

ODDELEK 6

Naloge Komisije, kar Zadeva Spremljanje

Člen 15

Obseg spremljanja trga

1. Komisija sprejme potrebne ukrepe za spremljanje tehničnih in ekonomskih pogojev ter razvoja dogodkov na trgu železniškega prevoza v Uniji.

2. V tem okviru Komisija v svoje delo tesno vključi predstavnike držav članic in predstavnike zadevnih sektorjev, vključno z uporabniki, da bi bilo tako mogoče bolje spremljati razvoj železniškega sektorja in trga, ocenjevati učinek sprejetih ukrepov in analizirati vpliv načrtovanih ukrepov Komisije.

3. Komisija spremlja uporabo omrežij in razvoj okvirnih pogojev v sektorju železniškega prometa, zlasti zaračunavanje uporabnin za infrastrukturo, dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, spreminjanje cen in kakovosti storitev železniškega prevoza, storitve železniškega prevoza, zajete s pogodbami za opravljanje javne službe, izdajo licenc in stopnjo usklajenosti med državami članicami.

4. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu vsaki dve leti poroča o:

(a) razvoju notranjega trga storitev v železniškem prometu;

(b) okvirnih pogojih, tudi za storitve javnega železniškega potniškega prevoza;

(c) stanju železniškega omrežja Unije;

(d) uporabi pravic dostopa;

(e) ovirah, ki preprečujejo večjo učinkovitost storitev v železniškem prometu;

(f) omejitvah infrastrukture;

(g) potrebi po zakonodaji.

5. Za potrebe spremljanja trga s strani Komisije ji države članice vsako leto predložijo potrebne informacije o uporabi omrežij in razvoju okvirnih pogojev v sektorju železniškega prometa.

6. Komisija lahko sprejme ukrepe, s katerimi zagotovi usklajenost glede obveznosti poročanja držav članic. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

(*) Šest mesecev po začetku veljavnosti te direktive.
(**) Začetka veljavnosti te direktive.

POGLAVJE III

IZDAJA LICENC PREVOZNIKOM V ŽELEZNIŠKEM PROMETU

ODDELEK 1

Licenčni Organ

Člen 16

Licenčni organ

Vsaka država članica določi licenčni organ, ki je pristojen za izdajanje licenc in izvajanje obveznosti, ki jih nalaga to poglavje.

Licenčni organ ne opravlja storitev železniškega prevoza in je neodvisen od podjetij ali subjektov, ki te storitve izvajajo.

ODDELEK 2

Pogoji za Pridobitev Licence

Člen 17

Splošne zahteve

1. Prevoznik v železniškem prometu je upravičen, da zaprosi za licenco v državi članici, v kateri ima sedež.

2. Države članice ne izdajajo licenc ali podaljšujejo njihove veljavnosti, če zahteve iz tega poglavja niso izpolnjene.

3. Prevoznik v železniškem prometu, ki izpolnjuje zahteve iz tega poglavja, je upravičen, da prejme licenco.

4. Noben prevoznik v železniškem prometu ne sme opravljati storitev železniškega prevoza, ki jih zajema to poglavje, če mu ni bila podeljena ustrezna licenca za opravljanje teh storitev.

Vendar taka licenca sama po sebi imetniku ne daje pravice dostopa do železniške infrastrukture.

5. Komisija lahko sprejme ukrepe, v katerih podrobno določi uporabo skupnega obrazca za licenco in, če je to potrebno za zagotovitev poštene in učinkovite konkurence na trgih storitev v železniškem prometu, tudi postopek, ki ga je treba upoštevati pri uporabi tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

Člen 18

Pogoji za pridobitev licence

Prevoznik, ki zaprosi za licenco, mora biti pred začetkom opravljanja svojih dejavnosti zmožen pred licenčnim organom zadevne države članice izkazati, da bo lahko kadarkoli izpolnjeval zahteve v zvezi z dobrim ugledom, finančno sposobnostjo, strokovno usposobljenostjo in kritjem za svojo civilnopravno odgovornost, navedeno v členih 19 do 22.

Za te namene vsak prevoznik, ki zaprosi za licenco, zagotovi vse ustrezne informacije.

Člen 19

Zahteve v zvezi z dobrim ugledom

Države članice opredelijo pogoje za izpolnjevanje zahteve po dobrem ugledu in tako zagotovijo, da prevoznik, ki zaprosi za licenco, ali osebe, ki so odgovorne za njegovo vodenje:

(a) niso bili obsojeni zaradi storitve hudega kaznivega dejanja, vključno z gospodarskimi kaznivimi dejanji;

(b) zoper njih ni bil uveden stečajni postopek;

(c) niso bili obsojeni zaradi storitve hudega kaznivega dejanja po posebni zakonodaji, ki velja na področju prevoza;

(d) niso bili obsojeni hudega ali ponavljajočega se neizpolnjevanja obveznosti, ki jih določa socialno ali delovno pravo, vključno z obveznostmi v skladu z zakonodajo o varnosti in zdravju pri delu, ter obveznosti carinskega prava, kadar želi podjetje izvajati čezmejni prevoz tovora, za katerega se uporabljajo carinski postopki.

Člen 20

Zahteve v zvezi s finančno sposobnostjo

1. Zahteve v zvezi s finančno sposobnostjo so izpolnjene, ko lahko prevoznik, ki zaprosi za licenco, izkaže, da bo v obdobju 12 mesecev lahko izpolnjeval svoje dejanske in potencialne obveznosti, ugotovljene na podlagi realističnih predvidevanj.

2. Licenčni organ preveri finančno sposobnost zlasti z letnimi izkazi prevoznika v železniškem prometu ali, kadar prevozniki, ki zaprosijo za licenco, ne morejo predložiti letnih izkazov, z bilanco stanja. Vsak prevoznik, ki zaprosi za licenco, predloži vsaj informacije, navedene v Prilogi III.

3. Licenčni organ prevoznika, ki zaprosi za licenco, ne šteje za finančno sposobnega, če je zaradi svoje dejavnosti znatno ali pogosto v zamudi s plačili davščin ali plačili iz socialne varnosti.

4. Licenčni organ lahko zahteva predložitev revizijskega poročila in ustreznih dokumentov banke, javne hranilnice, računovodje ali revizorja. Ti dokumenti vsebujejo informacije, navedene v Prilogi III.

5. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 60 glede nekaterih sprememb Priloge III. Priloga III se torej lahko spremeni, tako da se opredelijo informacije, ki jih predloži prevozniki, ki zaprosijo za licenco, oziroma dopolni glede na izkušnje licenčnih organov ali razvoj trga storitev v železniškem prometu.

Člen 21

Zahteve v zvezi s strokovno usposobljenostjo

Zahteve, ki se nanašajo na strokovno usposobljenost, so izpolnjene, ko prevoznik, ki zaprosi za licenco, lahko izkaže, da ima oziroma bo imel poslovodno organizacijo z znanjem ali izkušnjami, potrebnimi za izvrševanje varnega in zanesljivega nadzora obratovanja in nadzora nad postopki, katerih vrsta je opredeljena v licenci.

Člen 22

Zahteve v zvezi s kritjem civilnopravne odgovornosti

Brez poseganja v pravila Unije o državni pomoči ter v skladu s členi 93, 107 in 108 Pogodbe se prevoznik v železniškem prometu ustrezno zavaruje ali ima jamstva pod tržnimi pogoji za kritje odgovornosti v primeru nesreče v skladu z nacionalnim in mednarodnim pravom, še posebno v zvezi s potniki, prtljago, tovorom, pošto in tretjimi osebami.

ODDELEK 3

Veljavnost Licence

Člen 23

Prostorska in časovna veljavnost

1. Licenca velja na celotnem ozemlju Unije.

2. Licenca velja toliko časa, dokler prevoznik v železniškem prometu izpolnjuje svoje obveznosti, določene v tem poglavju. Vendar lahko licenčni organ predvidi redni pregled. Če je tako, se pregled opravi vsaj vsakih pet let.

3. V sami licenci so lahko navedena posebna določila, ki urejajo začasni odvzem ali preklic licence.

Člen 24

Začasna licenca, odobritev, začasen odvzem in preklic

1. Če obstaja resen dvom, ali prevoznik v železniškem prometu, ki mu je bila podeljena licenca, izpolnjuje zahteve iz tega poglavja in zlasti zahteve iz člena 18, lahko licenčni organ kadarkoli preveri, ali jih prevoznik v železniškem prometu dejansko izpolnjuje.

Kadar se licenčni organ prepriča, da prevoznik v železniškem prometu ne more več izpolnjevati zahtev, začasno odvzame ali prekliče licenco.

2. Kadar je licenčni organ države članice prepričan, da gre pri prevozniku v železniškem prometu, ki mu je licenco izdal licenčni organ druge države članice, za resen dvom o izpolnjevanju zahtev iz tega poglavja, nemudoma obvesti ta organ.

3. Če je licenca začasno odvzeta ali preklicana zaradi neizpolnjevanja zahteve po finančni sposobnosti, licenčni organ ne glede na odstavek 1 lahko podeli začasno licenco do reorganizacije prevoznika v železniškem prometu, pod pogojem, da varnost ni ogrožena. Vendar začasna licenca ne velja več kakor šest mesecev od dneva izdaje.

4. Če prevoznik v železniškem prometu za šest mesecev preneha obratovati ali v šestih mesecih od podelitve licence ne začne obratovati, lahko licenčni organ odloči, da je treba licenco ponovno predložiti v odobritev ali jo začasno odvzeti.

V zvezi z začetkom dejavnosti lahko prevoznik v železniškem prometu zaprosi za določitev daljšega roka ob upoštevanju posebne narave storitev, ki jih je treba zagotoviti.

5. V primeru spremembe, ki vpliva na pravni položaj prevoznika, in še posebno pri združitvi ali prevzemu, lahko licenčni organ odloči, da se licenco ponovno predloži v odobritev. Zadevni prevoznik v železniškem prometu lahko nadaljuje z obratovanjem, razen če licenčni organ odloči, da je ogrožena varnost. V tem primeru se taka odločitev obrazloži.

6. Če prevoznik v železniškem prometu namerava znatneje spremeniti ali razširiti svoje dejavnosti, se licenco licenčnemu organu ponovno predloži v pregled.

7. Licenčni organ ne dovoli, da prevoznik v železniškem prometu, zoper katerega je bil uveden stečajni ali podoben postopek, ohrani svojo licenco, če je prepričan, da v razumnem časovnem obdobju ni realističnih možnosti za zadovoljivo finančno prestrukturiranje.

8. Če licenčni organ izda, začasno odvzame, prekliče ali spremeni licenco, o tem takoj obvesti Evropsko železniško agencijo. Evropska železniška agencija o tem takoj obvesti licenčne organe drugih držav članic.

Člen 25

Postopek za podelitev licenc

1. Zadevna država članica javno objavi postopke za podelitev licenc in o tem obvesti Komisijo.

2. Licenčni organ odločitev o prošnji sprejme čim prej, vendar ne pozneje kot tri mesece po predložitvi vseh ustreznih informacij, še posebno podatkov iz Priloge III. Licenčni organ upošteva vse razpoložljive informacije. Odločitev se takoj sporoči prevozniku, ki zaprosi za licenco. Zavrnitev se obrazloži.

3. Države članice zagotovijo, da je v zvezi z odločitvami licenčnega organa možen sodni nadzor.

POGLAVJE IV

NALOŽITEV UPORABNIN ZA ŽELEZNIŠKO INFRASTRUKTURO IN DODELJEVANJE ŽELEZNIŠKIH INFRASTRUKTURNIH ZMOGLJIVOSTI

ODDELEK 1

Splošna Načela

Člen 26

Učinkovita uporaba infrastrukturne zmogljivosti

Države članice zagotovijo, da ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja železniške infrastrukture upošteva načela, ki jih določa ta direktiva, in s tem omogočajo upravljavcu infrastrukture, da razpoložljive infrastrukturne zmogljivosti trži in jih optimalno učinkovito izkorišča.

Člen 27

Program omrežja

1. Upravljavec infrastrukture po posvetovanju z zainteresiranimi stranmi izdela in objavi program omrežja, ki ga je mogoče pridobiti za plačilo dajatve, ki ne presega stroškov objave tega programa. Program omrežja se objavi v vsaj dveh uradnih jezikih Unije. Vsebina programa omrežja se da na voljo brezplačno v elektronski obliki na spletnem portalu upravljavca infrastrukture, dostop pa se omogoči tudi prek skupnega spletnega portala. Ta spletni portal vzpostavijo upravljavci infrastrukture v okviru svojega sodelovanja v skladu s členoma 37 in 40.

2. Program omrežja določa vrsto infrastrukture, ki je na razpolago prevoznikom v železniškem prometu in vsebuje informacije o pogojih dostopa do zadevne železniške infrastrukture. Program omrežja vsebuje tudi informacije o pogojih za dostop do objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev in povezanih z omrežjem upravljavca infrastrukture, in za opravljanje storitev v teh objektih ali pa napotilo na spletno mesto, na katerem so takšne informacije na voljo brezplačno v elektronski obliki. Vsebina programa omrežja je določena v Prilogi IV.

3. Program omrežja se po potrebi posodablja in spreminja.

4. Program omrežja se objavi najpozneje štiri mesece pred potekom roka za vložitev prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti.

Člen 28

Sporazumi med prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture

Vsak prevoznik v železniškem prometu, ki opravlja storitve železniškega prevoza, v skladu z javnim ali zasebnim pravom sklene potrebne sporazume z upravljavci železniške infrastrukture, ki se uporablja. Pogoji, ki urejajo take sporazume, so nediskriminatorni in pregledni, v skladu s to direktivo.

ODDELEK 2

Uporabnine za Infrastrukturo in Storitve

Člen 29

Določitev, obračunavanje in pobiranje uporabnin

1. Države članice vzpostavijo okvir za zaračunavanje uporabnin, pri čemer upoštevajo neodvisnost upravljanja iz člena 4.

Države članice ob upoštevanju navedenega pogoja določijo tudi posebna pravila za zaračunavanje uporabnin ali takšna pooblastila prenesejo na upravljavca infrastrukture.

Države članice zagotovijo, da se okvir in pravila za zaračunavanje uporabnin vključijo v program omrežja ali da se v njem navede spletno mesto, na katerem so zadevni okvir in pravila objavljeni.

Upravljavec infrastrukture obračuna in pobira uporabnino za infrastrukturo v skladu z vzpostavljenim okvirom za zaračunavanje uporabnin in pravili za zaračunavanje uporabnin.

Brez poseganja v neodvisnost upravljanja iz člena 4 in pod pogojem, da mu je bila ta pravica dodeljena neposredno na podlagi ustavnega prava do … (*), lahko nacionalni parlament pregleda in po potrebi spremeni raven uporabnin, ki jo obračuna upravljavec infrastrukture. Z vsako tako spremembo se zagotovi skladnost uporabnin s to direktivo ter vzpostavljenim okvirom za zaračunavanje uporabnin in pravili za zaračunavanje uporabnin.

2. Upravljavci infrastrukture zagotovijo, da ureditev zaračunavanja uporabnin, ki se uporablja, temelji na enakih načelih za njihovo celotno omrežje, razen v primeru posebnih dogovorov iz člena 32(3).

(*) Dve leti pred začetkom veljavnosti te direktive.

3. Upravljavci infrastrukture zagotovijo, da so uporabnine zaradi uporabe ureditve zaračunavanja uporabnin enakovredne in nediskriminatorne za različne prevoznike v železniškem prometu, ki opravljajo enakovredne prevozne storitve na podobnem delu trga, in da so dejansko zaračunane uporabnine v skladu s pravili, ki jih določa program omrežja.

4. Upravljavec infrastrukture spoštuje poslovno zaupnost informacij, ki mu jih posredujejo prosilci.

Člen 30

Stroški infrastrukture in poslovni računi

1. Upravljavcem infrastrukture se ob upoštevanju varnosti, vzdrževanja in izboljšanja kakovosti infrastrukturnih storitev omogočijo spodbude za zniževanje stroškov zagotavljanja infrastrukture in višine uporabnin za dostop.

2. Brez poseganja v pristojnost držav članic v zvezi z načrtovanjem in financiranjem železniške infrastrukture in proračunsko načelo enoletnosti, če to obstaja, države članice zagotovijo, da se med pristojnim organom in upravljavcem infrastrukture sklene pogodbeni dogovor, ki izpolnjuje osnovna načela in parametre iz Priloge V, za obdobje najmanj treh let.

Države članice zagotovijo, da se pogodbeni dogovori, ki so veljavni … (*), ob njihovem podaljšanju ali najpozneje do … (**) spremenijo zaradi uskladitve s to direktivo.

3. Države članice izvedejo spodbude iz odstavka 1 s pogodbenim dogovorom iz odstavka 2, z regulativnimi ukrepi ali s kombinacijo spodbud za zmanjšanje stroškov v pogodbenem dogovoru in spodbud za znižanje ravni uporabnin z regulativnimi ukrepi.

4. Če se država članica odloči, da spodbude iz odstavka 1 izvede z regulativnimi ukrepi, to stori na podlagi analize, za koliko je mogoče zmanjšati stroške. To ne posega v pristojnosti regulatornega organa za nadzor nad zaračunavanjem uporabnin iz člena 56.

5. Pogoji pogodbenega dogovora iz odstavka 2 in struktura plačil, ki so namenjena za financiranje upravljavca infrastrukture, se dogovorijo vnaprej za celotno pogodbeno obdobje.

6. Države članice zagotovijo, da pristojni organ in upravljavec infrastrukture prosilce, na prošnjo pa tudi potencialne prosilce, obvestita o vsebini pogodbenega dogovora ter jim omogočita, da izrazijo svoje mnenje o pogodbenem dogovoru pred njegovim podpisom. Pogodbeni dogovor se objavi v enem mesecu po njegovi sklenitvi.

Upravljavec infrastrukture zagotovi skladnost med določbami pogodbenega dogovora in poslovnim načrtom.

7. Upravljavci infrastrukture pripravijo in vzdržujejo register svojega premoženja in premoženja, za upravljanje katerega so odgovorni in ki bi se uporabil pri določanju sredstev, potrebnih za popravilo ali zamenjavo. Spremljajo ga podrobnosti glede izdatkov za prenovo in nadgradnjo infrastrukture.

8. Upravljavci infrastrukture določijo postopek za porazdelitev stroškov. Države članice lahko zahtevajo predhodno odobritev. Ta postopek se občasno posodablja na podlagi najboljše mednarodne prakse.

Člen 31

Načela zaračunavanja uporabnin

1. Uporabnine za železniško infrastrukturo in objekte, potrebne za izvajanje železniških storitev, se izplačajo upravljavcu infrastrukture oziroma upravljavcu objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, ki jih uporabita za financiranje svojih dejavnosti.

2. Države članice od upravljavca infrastrukture in upravljavca objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, zahtevajo, da regulatornemu organu predložita vse potrebne informacije o zaračunanih uporabninah, da bi regulatorni organ lahko opravil svoje naloge iz člena 56. V zvezi s tem morata biti upravljavec infrastrukture in upravljavec objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, sposobna izkazati, da so uporabnine za infrastrukturo in storitve, za katere dejansko izdata račun prevozniku v železniškem prometu na podlagi členov 30 do 37, v skladu s postopki, pravili in, kadar primerno, z lestvicami, določenimi v programu omrežja.

3. Brez poseganja v odstavek 4 ali 5 tega člena ali v člen 32 so uporabnine za minimalni paket storitev dostopa in za dostop do infrastrukture, ki povezuje objekte, potrebne za izvajanje železniških storitev, enake stroškom, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa.

Komisija do … (***) sprejme ukrepe, s katerimi določi metodologijo izračunavanja stroškov, ki nastanejo neposredno zaradi izvajanja storitve železniškega prometa. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

Upravljavec infrastrukture se lahko odloči za postopno prilagoditev metodologiji iz odstavka 4 najpozneje v petih letih po … (***).

4. Uporabnine za infrastrukturo iz odstavka 3 lahko vsebujejo dajatev, ki odraža nezadostnost infrastrukturnih zmogljivosti na določljivem odseku v obdobjih preobremenjenosti infrastrukture.

(*) Začetka veljavnosti te direktive.
(**) Tri leta po začetku veljavnosti te direktive.
(***) 36 mesecev po začetku veljavnosti te direktive.

5. Uporabnine za infrastrukturo iz odstavka 3 se lahko spremenijo, da se upoštevajo stroški vplivov na okolje, ki jih povzroča železniški promet. Vsaka taka sprememba se razlikuje glede na obseg povzročenih vplivov na okolje.

Na podlagi izkušenj upravljavcev infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu, regulatornih in drugih pristojnih organov ter ob upoštevanju veljavnih ureditev za diferenciacijo na podlagi hrupa lahko Komisija sprejme izvedbene ukrepe, s katerimi določi podrobno ureditev, ki jo je treba uporabiti pri zaračunavanju stroškov učinkov hrupa, vključno s trajanjem njihove uporabe, in omogoči, da se pri diferenciaciji uporabnin za infrastrukturo po potrebi upošteva občutljivost izpostavljenega območja, zlasti v smislu števila izpostavljenih prebivalcev, in sestave vlaka, ki vpliva na raven emisij hrupa. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

Zaračunavanje okoljskih stroškov, zaradi česar se povečajo skupni prihodki upravljavca infrastrukture, je dovoljeno le, če se ti stroški zaračunavajo za cestni prevoz blaga v skladu s pravom Unije.

Če zaračunavanje uporabnin za okoljske stroške prinaša dodatne prihodke, se države članice same odločijo o uporabi teh prihodkov.

Države članice zagotovijo hrambo potrebnih podatkov ter sledljivost izvora zaračunavanja okoljskih stroškov in dejanskega zaračunavanja teh stroškov. Države članice te informacije na zahtevo predložijo Komisiji.

6. V izogib neželenim nesorazmernim nihanjem se za uporabnine iz odstavkov 3, 4 in 5 lahko določi srednja vrednost za primeren obseg železniških storitev in obdobij. Vendar pa se relativna višina uporabnin za infrastrukturo veže na stroške, ki nastanejo pri storitvah.

7. Uporabnina za zagotavljanje dostopa po tirih znotraj objektov, potrebnih za izvajanje železniških prevoznih storitev, iz točke 2 Priloge II in zagotavljanje storitev v teh objektih ne presega stroškov njihovega opravljanja, skupaj z razumnim dobičkom.

8. Kadar storitve iz točk 3 in 4 Priloge II kot dodatne in pomožne storitve ponuja en sam ponudnik, uporabnina za take storitve ne presega stroškov njihovega opravavljanja, skupaj z razumnim dobičkom.

9. Določijo se lahko uporabnine zaradi zmogljivosti, uporabljenih za vzdrževanje infrastrukture. Take uporabnine ne smejo presegati čiste izgube prihodka, ki jo ima upravljavec infrastrukture zaradi vzdrževanja.

10. Upravljavec objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev iz točk 2, 3 in 4 Priloge II, upravljavcu infrastrukture zagotovi informacije o uporabninah, ki jih je treba vključiti v program omrežja, ali navede spletno mesto, na kateri so take informacije na voljo brezplačno v elektronski obliki v skladu s členom 27.

Člen 32

Izjeme od načel zaračunavanja uporabnin

1. Če trg to prenese, lahko država članica za skupno pokrivanje stroškov upravljavca infrastrukture naloži pribitke na podlagi učinkovitih, preglednih in nediskriminatornih načel, pri čemer zagotavlja optimalno konkurenčnost zlasti storitev mednarodnega železniškega prometa. Ureditev zaračunavanja uporabnin upošteva povečanje produktivnosti, ki jo dosežejo prevozniki v železniškem prometu.

Višina uporabnin pa nikakor ne sme izključiti uporabe infrastrukture s strani tistih tržnih delov, ki lahko plačajo vsaj stroške, nastale neposredno zaradi izvajanja storitev železniškega prometa, in stopnjo donosnosti, ki jo trg lahko prenese.

Preden odobrijo naložitev takšnih pribitkov, države članice zagotovijo, da upravljavci infrastrukture ocenijo njihov pomen za specifične tržne dele in pri tem upoštevajo vsaj pare iz točke 1 Priloge VI ter ustrezne ohranijo. Seznam tržnih delov, ki jih opredelijo upravljavci infrastrukture, vsebuje vsaj naslednje tri dele: storitve tovornega prometa, storitve potniškega prometa v okviru pogodbe za opravljanje javne službe in druge storitve potniškega prometa.

Upravljavci infrastrukture lahko uvedejo dodatno razlikovanje med tržnimi deli glede na prepeljano blago ali potnike.

Opredelijo se tudi tržni deli, v katerih prevozniki v železniškem prometu trenutno ne obratujejo, vendar bi v času veljavnosti sistema zaračunavanja uporabnin v njih lahko opravljali storitve. Upravljavci infrastrukture za te tržne dele ne vključijo pribitkov v sistemu zaračunavanja uporabnin.

Seznam tržnih delov se objavi v programu omrežja in se pregleda vsaj vsakih pet let.

2. Za prevoz blaga iz tretjih držav ali vanje, ki poteka v omrežju, v katerem je tirna širina drugačna od tiste v glavnem železniškem omrežju v Uniji, lahko upravljavci infrastrukture zaradi pokritja celotnih nastalih stroškov določijo višje uporabnine.

3. Za posebne prihodnje investicijske projekte ali za posebne investicijske projekte, ki so bili dokončani po letu 1988, lahko upravljavec infrastrukture določi ali obdrži višje uporabnine na podlagi dolgoročnih stroškov takšnih projektov, če ti povečujejo učinkovitost ali stroškovno učinkovitost, ali oboje, in jih drugače ni mogoče ali jih ni bilo mogoče izvesti. Takšen dogovor o zaračunavanju uporabnin lahko vključuje tudi dogovore o delitvi tveganja, ki je povezano z novimi naložbami.

4. Uporabnine za infrastrukturo se lahko diferencirajo, da bi se spodbudila opremljenost vlakov z Evropskim sistemom za nadzor vlakov (ETCS) v skladu z različico, sprejeto z Odločbo Komisije 2008/386/EC ([1]), in poznejšimi različicami.

Komisija lahko po opravljeni oceni učinka sprejme ukrepe, s katerimi določi podrobno ureditev, ki jo je treba upoštevati pri izvedbi diferenciacije uporabnine za infrastrukturo, vključno s trajanjem njene uporabe. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

5. Za preprečevanje diskriminacije se zagotovi, da so povprečne in mejne uporabnine posameznega upravljavca infrastrukture za enako uporabo njegove infrastrukture primerljive in da so uporabnine enake za primerljive storitve na enakih tržnih delih. Upravljavec infrastrukture v programu omrežja izkaže, da ureditev zaračunavanja uporabnin izpolnjuje te zahteve, v kolikor s tem ne razkrije zaupnih poslovnih podatkov.

6. Če namerava upravljavec infrastrukture spremeniti bistvene elemente sistema zaračunavanja iz odstavka 1 tega člena, te spremembe javno objavi vsaj tri mesece pred rokom za objavo programa omrežja v skladu s členom 27(4).

Člen 33

Popusti

1. Brez poseganja v člene 101, 102, 106 in 107 Pogodbe in ne glede na načelo neposrednih stroškov iz člena 31(3) te direktive je vsak popust pri uporabnini, ki jo upravljavec infrastrukture zaračuna prevozniku v železniškem prometu za katero koli storitev, v skladu z merili iz tega člena.

2. Z izjemo odstavka 3 se popusti omejijo na dejanski prihranek upravnih stroškov upravljavca infrastrukture. Pri določanju višine popusta se ne smejo upoštevati prihranki stroškov, ki so že zajeti v zaračunani uporabnini.

3. Upravljavci infrastrukture lahko za določene prometne tokove uvedejo ureditve zaračunavanja, ki so dostopni vsem uporabnikom infrastrukture, in priznavajo časovno omejene popuste za spodbujanje razvoja novih storitev železniškega prometa ali popuste za spodbujanje uporabe občutno premalo izkoriščenih prog.

4. Popusti se lahko nanašajo le na uporabnine, ki se zaračunajo na določenem odseku infrastrukture.

5. Podobni programi popustov se uporabljajo za podobne storitve. Programi popustov se uporabljajo na nediskriminatoren način za katerega koli prevoznika v železniškem prometu.

Člen 34

Ureditev nadomestil za neplačane okoljske stroške, stroške, povezane z nesrečami, in stroške infrastrukture

1. Države članice lahko pri uporabi železniške infrastrukture uvedejo časovno omejeno ureditev nadomestil za izkazano neplačane okoljske stroške, stroške, povezane z nesrečami, in stroške infrastrukture konkurenčnih načinov prevozov, kolikor ti stroški presegajo enakovredne stroške železniškega prometa.

2. Kadar ima prevoznik v železniškem prometu, ki prejme nadomestilo, neko izključno pravico, to nadomestilo spremljajo primerljive koristi za uporabnike.

3. Uporabljeni postopki in izračuni so javno dostopni. Zlasti mora biti mogoče izkazati posebne nezaračunane stroške konkurenčne prometne infrastrukture, do katerih ni prišlo, in zagotoviti, da se pri uporabi take ureditve prevozniki obravnavajo nediskriminatorno.

4. Države članice zagotovijo, da je ureditev v skladu s členi 93, 107 in 108 Pogodbe.

Člen 35

Načrt izvedbe

1. Ureditve zaračunavanja za infrastrukturo spodbujajo prevoznike v železniškem prometu in upravljavca infrastrukture k čim večjemu zmanjševanju motenj in izboljšanju kakovosti izvedbe železniškega omrežja preko načrta izvedbe. Ta načrt lahko vsebuje kazni za dejanja, ki motijo delovanje omrežja, nadomestila za prevoznike, ki so prizadeti zaradi takih motenj, in nagrade za bolj uspešno poslovanje od načrtovanega.

([1]) Odločba Komisije 2008/386/ES z dne 23. aprila 2008 o spremembi Priloge A k Odločbi 2006/679/ES o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom vodenje-upravljanje in signalizacija vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ter Priloge A k Odločbi 2006/860/ES o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom – upravljanje in signalizacija vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti (UL L 136, 24.5.2008, str. 11).

2. Osnovna načela načrta izvedbe, navedena v točki 2 Priloge VI, se uporabljajo za celotno omrežje.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 60 glede sprememb točke 2(c) Priloge VI. Točka 2(c) Priloge VI se torej lahko spremeni v skladu z razvojem trga storitev v železniškem prometu ter izkušnjami, ki so jih pridobili regulatorni organi iz člena 55, upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu. S takšnimi spremembami se kategorije zamud uskladijo z najboljšimi praksami panoge.

Člen 36

Dajatve za rezervacijo

Upravljavci infrastrukture lahko naložijo primerno dajatev za zmogljivosti, ki so bile dodeljene, vendar ne uporabljene. Ta dajatev spodbuja učinkovito uporabo zmogljivosti. To dajatev plača prosilec ali prevoznik v železniškem prometu, določen v skladu s členom 41(1).

Upravljavec infrastrukture mora biti v vsakem trenutku sposoben sporočiti vsaki zainteresirani stranki obseg infrastrukturnih zmogljivosti, ki so bile že dodeljene uporabniškim prevoznikom v železniškem prometu.

Člen 37

Sodelovanje glede sistemov zaračunavanja na več kot enem omrežju

1. Države članice zagotovijo, da upravljavci infrastrukture sodelujejo, da bi omogočili uporabo učinkovite ureditve zaračunavanja, in se povežejo, da bi uskladili zaračunavanje ali zaračunavali za izvajanje storitev železniškega prometa, ki potekajo preko več kot enega infrastrukturnega omrežja železniškega sistema v Uniji. Upravljavci infrastrukture si zlasti prizadevajo zagotoviti optimalno konkurenčnost storitev mednarodnega železniškega prometa in učinkovito uporabo železniških omrežij. V ta namen vzpostavijo ustrezne postopke ob upoštevanju pravil, določenih v tej direktivi.

2. Za namene odstavka 1 države članice zagotovijo, da upravljavci infrastrukture sodelujejo, da bi omogočili učinkovito uporabo pribitkov iz člena 32 in načrtov izvedbe iz člena 35 za promet, ki poteka preko več kot enega omrežja železniškega sistema v Uniji.

ODDELEK 3

Dodeljevanje Infrastrukturnih Zmogljivosti

Člen 38

Pravice do zmogljivosti

1. Infrastrukturne zmogljivosti dodeljuje upravljavec infrastrukture. Po njihovi dodelitvi prosilcu jih ta kot prejemnik ne sme prenesti na drugega prevoznika ali jih uporabiti za drugo storitev.

Vsakršno trgovanje z infrastrukturnimi zmogljivostmi je prepovedano in vodi do izključitve iz nadaljnjega dodeljevanja zmogljivosti.

Kadar prevoznik v železniškem prometu uporablja zmogljivosti za izvajanje dejavnosti prosilca, ki ni prevoznik v železniškem prometu, to ne šteje za prenos.

2. Pravica do uporabe posebnih infrastrukturnih zmogljivosti v obliki vlakovne poti se prosilcem lahko dodeli za največ eno sezono operativnega voznega reda.

Upravljavec infrastrukture in prosilec lahko skleneta okvirno pogodbo, kakor določa člen 42, za uporabo zmogljivosti na zadevni železniški infrastrukturi za obdobje, ki je daljše od ene sezone operativnega voznega reda.

3. Vsakokratne pravice in obveznosti upravljavcev infrastrukture in prosilcev v zvezi s kakršnim koli dodeljevanjem zmogljivosti se določijo s pogodbami ali zakonodajo držav članic.

4. Če namerava prosilec zaprositi za infrastrukturne zmogljivosti, da bi izvajal mednarodno storitev potniškega prometa, obvesti zadevne upravljavce infrastrukture in regulatorne organe. Da bi lahko presodili, ali je namen mednarodne storitve prevoz potnikov med postajami v različnih državah članicah in kakšni so morebitni ekonomski učinki na obstoječe pogodbe za opravljanje javne službe, regulatorni organi zagotovijo, da se obvesti vsak pristojni organ, ki je dodelil storitev železniškega potniškega prometa na tej progi, opredeljeno v pogodbi za opravljanje javne službe, vsak drug zainteresiran organ, ki ima pravico omejiti dostop v skladu s členom 11, ter vsak prevoznik v železniškem prometu, ki izvaja pogodbo za opravljanje javne službe na progi te mednarodne storitve potniškega prometa.

Člen 39

Dodeljevanje zmogljivosti

1. Države članice lahko določijo okvir za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti ob upoštevanju pogoja neodvisnosti upravljanja iz člena 4. Določijo se posebna pravila za dodeljevanje zmogljivosti. Upravljavec infrastrukture izvaja postopke dodeljevanja zmogljivosti. Upravljavec infrastrukture zlasti zagotavlja, da se infrastrukturne zmogljivosti dodeljujejo na pošten in nediskriminatoren način ter v skladu s pravom Unije.

2. Upravljavci infrastrukture spoštujejo poslovno zaupnost podatkov, ki jih pridobijo.

Člen 40

Sodelovanje pri dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti na več kot enem omrežju

1. Države članice zagotovijo, da upravljavci infrastrukture sodelujejo v interesu doseganja učinkovitega vzpostavljanja in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti, ki prečkajo več kot eno omrežje železniškega sistema v Uniji, tudi na podlagi okvirnih pogodb iz člena 42. Upravljavci infrastrukture določijo ustrezne postopke, ob upoštevanju pravil, določenih v tej direktivi, in ustrezno organizirajo vlakovne poti, ki prečkajo več kot eno omrežje.

Države članice zagotovijo, da se predstavniki upravljavcev infrastruktur, katerih odločitve glede dodeljevanja vplivajo na druge upravljavce infrastruktur, povežejo, da bi uskladili dodeljevanje ali dodelili vse ustrezne infrastrukturne zmogljivosti na mednarodni ravni, brez poseganja v posebna pravila v pravu Unije o omrežjih, namenjenih prevozu blaga. S temi postopki se lahko povežejo tudi ustrezni predstavniki upravljavcev infrastruktur iz tretjih držav.

2. Komisijo se obvesti in povabi, da se kot opazovalka udeleži najpomembnejših srečanj, na katerih se vzpostavijo skupna načela in prakse za dodeljevanje infrastrukture. Regulatorni organi morajo dobiti dovolj informacij o oblikovanju skupnih načel in praks za dodeljevanje infrastrukture ter od sistemov za dodeljevanje, ki temeljijo na IT, da lahko izvajajo regulatorni nadzor v skladu s členom 56.

3. Na vseh sestankih ali pri drugih dejavnostih dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti za storitve železniškega prometa na več omrežjih sprejemajo odločitve samo predstavniki upravljavcev infrastrukture.

4. Udeleženci sodelovanja iz odstavka 1 zagotovijo, da so javno dostopni njihovo članstvo, načini delovanja in vsa za ocenjevanje in dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti ustrezna merila.

5. V okviru sodelovanja iz odstavka 1 upravljavci infrastrukture ocenijo potrebe po mednarodnih vlakovnih poteh in jih po potrebi predlagajo in organizirajo, da bi olajšali vožnje tovornih vlakov, ki so predmet *ad hoc* prošenj iz člena 48.

Take vnaprej dogovorjene mednarodne vlakovne poti se prosilcem dajo na voljo preko katerih koli udeleženih upravljavcev infrastrukture.

Člen 41

Prosilci

1. Prošnje za infrastrukturne zmogljivosti lahko vložijo prosilci. Da bi lahko uporabili takšne infrastrukturne zmogljivosti, prosilci določijo prevoznika v železniškem prometu, ki sklene sporazum z upravljavcem infrastrukture v skladu s členom 28. S tem se ne posega v pravico prosilcev do sklepanja sporazumov z upravljavci infrastrukture v skladu s členom 44(1).

2. Upravljavec infrastrukture lahko prosilcem postavi zahteve za zaščito svojih upravičenih pričakovanj glede bodočih prihodkov in uporabe infrastrukture. Takšne zahteve morajo biti ustrezne, pregledne in nediskriminatorne. Opredelijo se v programu omrežja, kot je navedeno v točki 3(b) Priloge IV. Vključujejo lahko samo določbo o finančnem jamstvu, ki ne sme preseči primerne višine, sorazmerne s predvidenim obsegom dejavnosti prosilca, in o zagotovitvi zmožnosti za pripravo skladnih ponudb za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti.

3. Komisija do … (*) sprejme izvedbene ukrepe, v katerih so podrobno določena merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi odstavka 2. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

Člen 42

Okvirne pogodbe

1. Brez poseganja v člene 101, 102 in 106 Pogodbe lahko upravljavec infrastrukture in prosilec skleneta okvirno pogodbo. Taka okvirna pogodba podrobneje določa značilnosti infrastrukturnih zmogljivosti, za katere je zaprosil prosilec in ki se mu ponudijo za obdobje, ki presega eno obdobje operativnega voznega reda.

Okvirna pogodba ne določa podrobnosti posamezne vlakovne poti, ampak je oblikovana tako, da izpolnjuje upravičene poslovne potrebe prosilca. Država članica lahko za tako okvirno pogodbo zahteva predhodno odobritev od regulatornega organa iz člena 55 te direktive.

2. Okvirne pogodbe ne izključujejo možnosti, da zadevno infrastrukturo uporabljajo tudi drugi prosilci ali za druge storitve.

3. Okvirne pogodbe omogočajo spreminjanje ali omejevanje njenih pogojev, da bi se omogočila boljša uporaba železniške infrastrukture.

4. Okvirne pogodbe lahko vključujejo kazni za primere, če se pogodba spremeni ali preneha.

5. Okvirne pogodbe se načeloma sklepajo za obdobje petih let in se z možnostjo podaljšanja za obdobja, enaka njihovemu prvotnemu trajanju. Upravljavec infrastrukture lahko v posebnih primerih privoli v krajše ali daljše obdobje. Vsako obdobje, daljše od petih let, se utemelji z obstojem gospodarskih pogodb, specializiranih naložb ali tveganj.

(*) 36 mesecev po začetku veljavnosti te direktive.

6. Okvirne pogodbe za storitve, za katere se uporablja specializirana infrastruktura iz člena 49, za katero so potrebne obsežne in dolgoročne naložbe, ki jih prosilec ustrezno utemelji, se lahko sklenejo za obdobje 15 let. Obdobje, daljše od 15 let, je dopustno le v izjemnih primerih, zlasti za obsežne, dolgoročne naložbe in predvsem, kadar so takšne naložbe vezane na pogodbene obveznosti, vključno z večletnim amortizacijskim načrtom.

V takih izjemnih primerih lahko okvirna pogodba določa podrobne karakteristike zmogljivosti, ki bodo prosilcu zagotovljene v času trajanja okvirne pogodbe. Te karakteristike lahko vključujejo pogostost, obseg in kakovost vlakovnih poti. Upravljavec infrastrukture lahko zmanjša rezervirane zmogljivosti, ki so se v obdobju najmanj enega meseca uporabljale manj, kot znaša mejna kvota iz člena 52.

Začetna okvirna pogodba se lahko od 1. januarja 2010 sklepa za obdobje pet let z možnostjo enkratnega podaljšanja, in sicer na podlagi karakteristik zmogljivosti, ki so jih uporabljali prosilci, ki so izvajali storitve pred 1. januarjem 2010, z namenom upoštevati specializirane naložbe ali obstoj gospodarskih pogodb. Regulatorni organ iz člena 55 je pristojen, da odobri začetek veljavnosti takšne pogodbe.

7. Ob upoštevanju poslovne zaupnosti so splošne značilnosti posamezne okvirne pogodbe dostopne vsaki zainteresirani stranki.

8. Na podlagi izkušenj regulatornih organov, pristojnih organov in prevoznikov v železniškem prometu ter na podlagi dejavnosti delovne skupine iz člena 57(1) lahko Komisija sprejme ukrepe, s katerimi podrobno določi postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

Člen 43

Časovni načrt postopka dodeljevanja

1. Upravljavec infrastrukture pri dodeljevanju zmogljivosti infrastrukture upošteva časovni načrt iz Priloge VII.

2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 60 glede nekaterih sprememb Priloge VII. Po posvetovanju z vsemi upravljavci infrastrukture se torej Priloga VII lahko spremeni, tako da se upoštevajo operativni vidiki postopka dodeljevanja. Te spremembe temeljijo na tem, kar je glede na izkušnje potrebno za zagotovitev učinkovitega postopka dodeljevanja ter upoštevajo operativne vidike upravljavcev infrastrukture.

3. Upravljavci infrastrukture se z drugimi zadevnimi upravljavci infrastrukture, katerih mednarodne vlakovne poti se vključijo v operativni vozni red, pred začetkom posvetovanja sporazumejo o osnutku operativnega voznega reda. Spremembe se opravijo le, kadar je to nujno potrebno.

Člen 44

Vložitev prošnje

1. Prosilci lahko pri upravljavcu infrastrukture na podlagi javnega ali zasebnega prava vložijo prošnjo za sporazum o priznavanju pravic do uporabe železniške infrastrukture za plačilo uporabnine, kakor predvideva oddelek 2 poglavja IV.

2. Prošnje, povezane z rednim operativnim voznim redom, upoštevajo roke iz Priloge VII.

3. Prosilec, ki je stranka okvirne pogodbe, vloži prošnjo v skladu s to pogodbo.

4. Upravljavci infrastrukture zagotovijo, da lahko prosilci za vlakovne poti, ki prečkajo več kot eno omrežje, zaprosijo na enem mestu, torej pri skupnem organu, ki ga ustanovijo upravljavci infrastrukture, ali pri enem samem upravljavcu infrastrukture, povezanem z vlakovno potjo. Ta upravljavec infrastrukture lahko v imenu prosilca išče zmogljivosti pri drugih zadevnih upravljavcih infrastrukture. S to zahtevo se ne posega v Uredbo (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet ([1]).

Člen 45

Načrtovanje voznega reda

1. Upravljavec infrastrukture si prizadeva, kolikor je mogoče, ugoditi vsem prošnjam za infrastrukturne zmogljivosti, vključno s prošnjami za vlakovne poti, ki prečkajo več kot eno omrežje, in upošteva, kolikor je mogoče, vse omejitve, s katerimi se soočajo prosilci, vključno z ekonomskim učinkom na njihovo poslovanje.

2. Upravljavec infrastrukture lahko v postopkih načrtovanja in usklajevanja voznega reda daje prednost posebnim storitvam, vendar le kot je določeno v členih 47 in 49.

3. Upravljavec infrastrukture se z zainteresiranimi strankami posvetuje o osnutku operativnega voznega reda in jim da na voljo najmanj en mesec, da izrazijo svoja stališča. Med zainteresirane stranke sodijo vse tiste, ki so zaprosile za infrastrukturne zmogljivosti, ter druge stranke, ki želijo imeti možnost izraziti svoje mnenje o morebitnih vplivih operativnega voznega reda na njihovo možnost zagotavljanja storitev železniškega prometa v obdobju operativnega voznega reda.

4. Upravljavec infrastrukture sprejme ustrezne ukrepe v zvezi z vsemi izraženimi pomisleki.

([1]) UL L 276, 20.10.2010, str. 22.

Člen 46

Postopek usklajevanja

1. Kadar upravljavec železniške infrastrukture v postopku načrtovanja voznega reda, navedenega v členu 45, naleti na med seboj nezdružljive prošnje, si z njihovim usklajevanjem prizadeva za to, da bi se čim bolj ugodilo vsem zahtevam.

2. Kadar je potrebno usklajevanje, ima upravljavec infrastrukture pravico v sprejemljivem okviru ponuditi infrastrukturne zmogljivosti, ki se razlikujejo od zaprošenih.

3. Upravljavec infrastrukture si prizadeva, da v posvetovanju z zadevnimi prosilci razreši vse nezdružljivosti. Podlaga za tako posvetovanje so naslednje informacije, ki se brezplačno in v razumnem roku razkrijejo v pisni ali elektronski obliki:

(a) vlakovne poti, za katere prosijo vsi drugi prosilci na istih progah,

(b) vlakovne poti, predhodno dodeljene vsem drugim prosilcem na istih progah,

(c) nadomestne vlakovne poti, ki se predlagajo na ustreznih progah v skladu z odstavkom 2,

(d) vse podrobnosti glede meril, ki se uporabljajo v postopku dodeljevanja zmogljivosti.

V skladu s členom 39(2) se te informacije predložijo brez razkritja identitete drugih prosilcev, razen če zadevni prosilci s takšnim razkritjem soglašajo.

4. Načela postopka usklajevanja se določijo v programu omrežja. Odražajo zlasti težavnost dogovarjanja o mednarodnih vlakovnih poteh in učinek, ki ga lahko ima sprememba na druge upravljavce infrastrukture.

5. Kadar prošnjam za infrastrukturne zmogljivosti ni mogoče ugoditi brez usklajevanja, si upravljavec infrastrukture prizadeva za ugodno rešitev vseh prošenj v okviru usklajevanja.

6. Brez poseganja v obstoječe pritožbene postopke in v člen 56 se v primeru sporov glede dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti da na voljo sistem za reševanje sporov, da bi se taki spori hitro rešili. Ta sistem se določi v programu omrežja. Če se uporabi ta sistem, se odločitev sprejme v roku 10 delovnih dni.

Člen 47

Preobremenjena infrastruktura

1. Kadar po usklajevanju zaprošenih vlakovnih poti in po posvetovanju s prosilci ni mogoče v primernem obsegu ugoditi prošnjam za infrastrukturne zmogljivosti, upravljavec infrastrukture ta odsek infrastrukture, na katerem je do tega prišlo, takoj razglasi za preobremenjenega. Enako se stori glede infrastrukture, za katero se lahko pričakuje, da v bližnji prihodnosti ne bo imela zadostnih zmogljivosti.

2. Kadar se infrastruktura razglasi za preobremenjeno, upravljavec infrastrukture opravi analizo zmogljivosti, določeno v členu 50, razen če se že izvaja načrt razširitve zmogljivosti, določen v členu 51.

3. Kadar uporabnine niso bile zaračunane v skladu s členom 31(6) ali niso dosegle zadovoljivega rezultata in je bila infrastruktura razglašena za preobremenjeno, lahko upravljavec infrastrukture med drugim uporabi prednostna merila za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti.

4. Prednostna merila upoštevajo pomembnost storitve za družbo glede na katero koli drugo storitev, ki bo zaradi tega izključena.

Za zagotovitev razvoja ustreznih prevoznih storitev v tem okviru, zlasti za izpolnitev zahtev, povezanih z javnimi storitvami, ali spodbujanje razvoja železniškega prevoza blaga, lahko države članice pod nediskriminatornimi pogoji izvedejo vse potrebne ukrepe, da se tem storitvam zagotovi prednost pri dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti.

Po potrebi lahko države članice upravljavcu infrastrukture namenijo nadomestilo, ki ustreza kakršnemu koli izgubi prihodka, pozavezani s potrebo, da se za nekatere storitve dodelijo določene zmogljivosti v skladu z drugim pododstavkom.

Ti ukrepi in to nadomestilo upoštevajo učinek te izključitve v drugih državah članicah.

5. Pri določanju prednostnih meril se ustrezno upošteva pomembnost storitev za prevoz blaga, zlasti mednarodnega prevoza blaga.

6. Glede preobremenjene infrastrukture se postopki, po katerih je treba ravnati, in merila, ki jih je treba uporabiti, določijo v programu omrežja.

Člen 48

Ad hoc prošnje

1. Na *ad hoc* prošnje za posamezne vlakovne poti se upravljavec infrastrukture odzove čim hitreje, v vsakem primeru pa v petih delovnih dneh. Posredovane informacije o razpoložljivih prostih zmogljivostih se dajo na voljo vsem prosilcem, ki bi morda želeli uporabljati te zmogljivosti.

2. Upravljavci infrastrukture po potrebi preučijo potrebo po rezervnih zmogljivostih, ki bodo na voljo v okviru končnega načrtovanega operativnega voznega reda, da se jim omogoči hiter odziv na predvidljive *ad hoc* prošnje za dodelitev zmogljivosti. Navedeno se uporablja tudi v primeru preobremenjene infrastrukture.

Člen 49

Specializirana infrastruktura

1. Brez poseganja v odstavek 2 se infrastrukturne zmogljivosti štejejo kot razpoložljive za uporabo vseh vrst storitev, ki so v skladu z značilnostmi, potrebnimi za obratovanje vlakovnih poti.

2. Kadar obstajajo ustrezne nadomestne proge, lahko upravljavec infrastrukture po posvetovanju z zainteresiranimi strankami določi, da se posamezna infrastruktura uporabi za določene vrste prometa. V primeru take določitve lahko upravljavec infrastrukture brez poseganja v člene 101, 102 in 106 Pogodbe pri dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti da prednost tej vrsti prometa.

Taka določitev ne preprečuje, da tako infrastrukturo uporabljajo druge vrste prometa, če so zmogljivosti na voljo.

3. Kadar gre za določitev infrastrukture v skladu z odstavkom 2, se to vpiše v program omrežja.

Člen 50

Analiza zmogljivosti

1. Namen analize zmogljivosti je določiti omejitve infrastrukturnih zmogljivosti, ki preprečujejo, da se prošnjam za dodelitev zmogljivosti primerno ugodi, in predlagati, na kakšne načine se lahko ugodi dodatnim prošnjam. S to analizo zmogljivosti se ugotovijo vzroki preobremenjenosti infrastrukture ter možni kratko- in srednjeročni ukrepi za zmanjšanje preobremenjenosti.

2. Analiza zmogljivosti upošteva infrastrukturo, postopke delovanja, vrste različnih prevoznih storitev, ki se izvajajo, in učinek vseh teh dejavnikov na infrastrukturne zmogljivosti. Ukrepi, ki jih je treba upoštevati, zajemajo zlasti storitve preusmerjanja, časovne spremembe storitev, spremembe hitrosti in izboljšave infrastrukture.

3. Analiza zmogljivosti se v celoti opravi v šestih mesecih po tem, ko se ugotovi, da jei infrastruktura preobremenjena.

Člen 51

Načrt razširitve zmogljivosti

1. V šestih mesecih po v celoti opravljeni analizi zmogljivosti upravljavec infrastrukture predloži načrt razširitve zmogljivosti.

2. Načrt razširitve zmogljivosti se izdela po posvetovanju z uporabniki zadevne preobremenjene infrastrukture.

Načrt opisuje:

(a) vzroke preobremenjenosti;

(b) verjetni prihodnji razvoj prometa;

(c) omejitve razvoja infrastrukture;

(d) možnosti in stroške razširitve zmogljivosti, vključno z možnimi spremembami uporabnin za dostop.

Na podlagi analize stroškov in koristi opredeljenih možnih ukrepov načrt določa tudi ukrepe, ki jih je treba sprejeti za razširitev infrastrukturnih zmogljivosti, vključno s časovnim razporedom za izvajanje teh ukrepov.

Za načrt se lahko predvidi predhodna odobritev države članice.

3. Upravljavec infrastrukture preneha zaračunavati vse uporabnine za ustrezno infrastrukturo na podlagi člena 31(4), v primeru ko:

(a) ne izdela načrta razširitve zmogljivosti; ali

(b) z izvajanjem ukrepov, določenih v načrtu razširitve zmogljivosti, ne dosega napredka.

Vendar lahko z odobritvijo regulatornega organa iz člena 55 upravljavec infrastrukture še naprej zaračunava uporabnine, če:

(a) načrta razširitve zmogljivosti ni mogoče uresničiti zaradi razlogov, na katere nima vpliva; ali

(b) razpoložljive možnosti niso ekonomsko ali finančno izvedljive.

Člen 52

Uporaba vlakovnih poti

1. Pri določanju prednosti v postopku dodeljevanja upravljavec infrastrukture v programu omrežja določi pogoje, s katerimi bo upošteval predhodne ravni uporabe vlakovnih poti.

2. Upravljavec infrastrukture zlasti v primeru preobremenjene infrastrukture zahteva ukinitev vlakovne poti, katere uporaba je bila v obdobju najmanj enega meseca manjša od mejne kvote, določene v programu omrežja, razen če se to zgodi zaradi neekonomskih razlogov, na katere prosilec nima vpliva.

Člen 53

Infrastrukturne zmogljivosti za vzdrževanje

1. Prošnje za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti za namene vzdrževanja se predložijo v okviru postopka načrtovanja voznega reda.

2. Upravljavec infrastrukture primerno upošteva učinek infrastrukturnih zmogljivosti, ki so rezervirane za načrtovano vzdrževanje omrežja, na prosilce.

3. Upravljavec infrastrukture čim prej obvesti zainteresirane stranke o nerazpoložljivosti infrastrukturnih zmogljivosti zaradi nenačrtovanega vzdrževanja.

Člen 54

Posebni ukrepi v primeru motenj

1. V primeru motenj voženj vlaka zaradi tehnične napake ali nesreče upravljavec infrastrukture sprejme vse potrebne ukrepe za vzpostavitev normalnega stanja. V ta namen izdela načrt dela v izrednih razmerah, ki vsebuje seznam različnih organov, ki jih je treba obvestiti v primeru hudih nesreč ali resnih motenj voženj vlaka.

2. V nujnem primeru in kadar je zaradi okvare, ki infrastrukturo začasno onesposobi, nujno potrebno, je dodeljene vlakovne poti mogoče ukiniti brez opozorila za toliko časa, kolikor je potrebno za popravilo sistema.

Upravljavec infrastrukture lahko od prevoznikov v železniškem prometu zahteva, da mu dajo na voljo sredstva, ki so po njegovem mnenju najprimernejša za čim hitrejšo vzpostavitev normalnega stanja, če meni, da je to potrebno.

3. Države članice lahko zahtevajo, da so prevozniki v železniškem prometu udeleženi pri zagotavljanju uveljavljanja ter spremljanja lastnega upoštevanja varnostnih standardov in pravil.

ODDELEK 4

Regulatorni Organ

Člen 55

Regulatorni organ

1. Vsaka država članica ustanovi enotni nacionalni regulatorni organ za železniški sektor. Brez poseganja v odstavek 2 je ta organ samostojen organ, ki je organizacijsko, funkcionalno, hierarhično in pri odločanju pravno ločen ter neodvisen od katerega koli drugega javnega ali zasebnega subjekta. Poleg tega je tudi glede svoje organizacije, pri odločanju o financiranju, glede pravne strukture in pri siceršnjem odločanju neodvisen od katerega koli upravljavca infrastrukture, organa za zaračunavanje uporabnine, organa za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti ali prosilca. Prav tako je funkcionalno neodvisen od katerega koli pristojnega organa, udeleženega v dodelitev pogodbe za opravljanje javne službe.

2. Države članice lahko ustanovijo regulatorne organe, ki so pristojni za več reguliranih sektorjev, če ti integrirani regulatorni organi izpolnjujejo zahteve glede neodvisnosti iz odstavka 1. Regulatorni organ za železniški sektor je lahko tudi organizacijsko združen z nacionalnim organom, pristojnim za konkurenco, iz člena 11 Uredbe Sveta (ES) št. 1/2003 z dne 16. decembra 2002 o izvajanju pravil konkurence iz členov 101 in 102 Pogodbe ([1]), varnostnim organom, ustanovljenim na podlagi Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ([2]) ali licenčnim organom iz poglavja III te direktive, če ta skupni organ izpolnjuje zahteve glede neodvisnosti iz odstavka 1.

3. Države članice zagotovijo, da zaposlovanje osebja in upravljanje regulatornega organa poteka na način, ki zagotavlja njegovo neodvisnost. Zagotovijo predvsem, da osebe, odgovorne za sprejemanje odločitev regulatornega organa v skladu s členom 56, kot so člani njegovega upravnega odbora, kjer je to ustrezno, pri opravljanju nalog regulatornega organa delujejo neodvisno od kakršnih koli interesov na trgu železniškega sektorja in torej nimajo interesa ali poslovnega odnosa s katerim koli reguliranim prevoznikom ali subjektom ter ne zahtevajo ali sprejemajo navodil od nobene vlade ali drugega javnega ali zasebnega subjekta.

Osebe, odgovorne za sprejemanje odločitev regulatornega organa v skladu s členom 56, imajo polna pooblastila glede zaposlovanja in vodenja osebja regulatornega organa.

([1]) UL L 1, 4.1.2003, str. 1.
Opomba: naslov Uredbe Sveta (ES) št. 1/2003 je bil prilagojen z namenom, da se upošteva preštevilčenje členov Poogodbe o Evropski skupnosti, v skladu s členom 5 Lizbonske pogodbe; v izvirniku je bilo sklicevanje na člena 81 in 82 Pogodbe.

([2]) UL L 164, 30.4.2004, str. 29.

Člen 56

Naloge regulatornega organa

1. Brez poseganja v člen 46(6) ima prosilec pravico pri regulatornem organu vložiti pritožbo, če meni, da je bil nepravično obravnavan, diskriminiran ali kako drugače oškodovan, še zlasti proti odločitvam upravljavca infrastrukture ali, po potrebi, proti odločitvam prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, v zvezi s/z:

(a) programom omrežja v začasnih in končnih različicah;

(b) v programu omrežja določenimi merili;

(c) postopkom dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti in njegovimi rezultati;

(d) ureditvijo zaračunavanja uporabnin;

(e) višino in strukturo uporabnin, ki jih mora ali bi jih moral plačati;

(f) ureditvijo dostopa v skladu s členi 10, 11, 12, in 13;

(g) dostopom do storitev in njihovim zaračunavanjem v skladu s členom 13.

2. Brez poseganja v pristojnosti nacionalnih organov, pristojnih za konkurenco, v zvezi z varstvom konkurence na trgih storitev železniškega prometa je regulatorni organ pristojen za spremljanje konkurenčnih razmer na trgih storitev železniškega prometa ter nadzira predvsem točke (a) do (g) odstavka 1 na lastno pobudo in z namenom preprečevanja diskriminacije prosilcev. Zlasti preverja, če program omrežja vsebuje diskriminatorne določbe ali daje upravljavcu infrastrukture diskrecijska pooblastila, ki bi se lahko uporabila za diskriminacijo prosilcev.

3. Države članice lahko odločijo, da je regulatorni organ zadolžen za sprejemanje nezavezujočih mnenj o začasnih različicah poslovnega načrta iz člena 8(3), pogodbenem dogovoru in načrtu razširitve zmogljivosti, v katerih se navede zlasti, ali zadevni instrumenti ustrezajo konkurenčnim razmeram na trgih storitev železniškega prometa.

4. Regulatorni organ ima ustrezne organizacijske sposobnosti za opravljanje svojih nalog.

5. Regulatorni organ zagotavlja, da so uporabnine, ki jih določi upravljavec infrastrukture, v skladu z oddelkom 2 poglavja IV in nediskriminatorne. Pogajanja o višini uporabnin za infrastrukturo med prosilci in upravljavcem infrastrukture so dovoljena le v primeru, če se izvajajo pod nadzorom regulatornega organa. Regulatorni organ posreduje, če je verjetno, da bodo pogajanja v nasprotju z zahtevami tega poglavja.

6. Regulatorni organ ima pravico od upravljavca infrastrukture, od prosilcev in vsake prizadete tretje stranke v zadevni državi članici zahtevati potrebne informacije.

Zahtevane informacije se predložijo brez nepotrebnega odlašanja. Regulatornemu organu se omogoči, da takšne zahteve izvršuje z ustreznimi kaznimi, tudi denarnimi kaznimi. Informacije, ki se predložijo regulatornemu organu, vključujejo vse podatke, ki jih regulatorni organ zahteva v okviru svoje pritožbene funkcije ter naloge spremljanja konkurence na trgih storitev železniškega prometa v skladu z odstavkom 2. Sem spadajo podatki, ki so potrebni v statistične namene in namene opazovanja trga.

7. Regulatorni organ mora odločiti o vsaki pritožbi in sprejeti ukrepe za ureditev razmer najpozneje v dveh mesecih po prejemu vseh informacij. Brez poseganja v pristojnosti nacionalnih organov, pristojnih za konkurenco, za varstvo konkurence na trgih storitev železniškega prometa regulatorni organ po potrebi in na lastno pobudo odloči o primernih ukrepih, da se popravi nezaželen razvoj dogodkov na teh trgih, zlasti ob upoštevanju točk (a) do (g) odstavka 1.

Odločitev regulatornega organa zavezuje vse stranke, ki jih odločitev zajema in ni pod nadzorom druge upravne instance. Regulatorni organ mora imeti mogožnost, da svoje odločitve izvršuje z ustreznimi kaznimi, tudi denarnimi kaznimi.

Kadar je pritožba vložena zoper zavrnitev dodelitve infrastrukturnih zmogljivosti ali zoper pogoje ponudbe zmogljivosti, regulatorni organ bodisi potrdi, da odločitve upravljavca infrastrukture ni treba spreminjati, bodisi zahteva spremembo te odločitve v skladu z navodili regulatornega organa.

8. Države članice zagotovijo, da za odločitve regulatornega organa obstaja možnost sodnega nadzora. Pritožba lahko zadrži izvršitev odločitve regulatornega organa le, če bi lahko takojšnji učinek odločitve regulatornega organa prosilcu povzročil nepopravljivo ali očitno prekomerno škodo. Ta določba ne posega v pristojnosti sodišča, pri katerem je pritožba vložena, v skladu z ustavnim pravom, kakor je primerno.

9. Države članice zagotovijo, da se odločitve, ki jih sprejme regulatorni organ, objavijo.

10. Regulatorni organ je pristojen, da izvaja revizije ali sproži zunanje revizije z upravljavci infrastrukture, upravljavci objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, in po potrebi s prevozniki v železniškem prometu, da bi preveril upoštevanje določb glede ločevanja poslovnih računov iz člena 6. Regulatorni organ ima v zvezi s tem pravico zahtevati vse ustrezne

informacije. Regulatorni organ je zlasti pristojen, da od upravljavca infrastrukture, upravljavcev objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, in vseh prevoznikov ali drugih subjektov, ki izvajajo ali integrirajo različne tipe železniškega prevoza ali upravljanja infrastrukture, kot je določeno v členu 6(1) in (2) ter členu 13, zahteva predložitev vseh ali nekaterih računovodskih informacij, navedenih v Prilogi VIII, ki so podrobne do zadostne mere, za katero se presodi, da je potrebna in sorazmerna.

Brez poseganja v pristojnosti nacionalnih organov, pristojnih za vprašanja državne pomoči, lahko regulatorni organ na podlagi poslovnih računov tudi sprejme sklepe v zvezi z vprašanji državne pomoči in jih sporoči tem organom.

11. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 60 glede nekaterih sprememb Priloge VIII. Priloga VIII se torej lahko spremeni, da se prilagodi razvoju računovodske prakse in prakse nadzora ter/ali dopolni z dodatnimi elementi, potrebnimi za preverjanje ločenosti poslovnih računov.

Člen 57

Sodelovanje med regulatornimi organi

1. Regulatorni organi si zaradi usklajevanja svojega odločanja v celotni Uniji izmenjujejo informacije o svojem delu ter o načelih in praksi odločanja ter tudi sicer sodelujejo. V ta namen sodelujejo in delajo skupaj v delovni skupini, ki se redno sestaja. Da bi zagotovila aktivno sodelovanje ustreznih regulatornih organov, jih Komisija pri tem podpira.

2. Regulatorni organi tesno sodelujejo, tudi v okviru delovnih dogovorov, z namenom zagotavljanja medsebojne pomoči pri izvajanju nalog spremljanja trga in obravnavanju pritožb ali preiskav.

3. V primeru pritožbe ali preiskave na lastno pobudo glede vprašanj dostopa do infrastrukture ali zaračunavanja uporabnin v zvezi z mednarodno vlakovno potjo ter v okviru spremljanja konkurence na trgu glede storitev mednarodnega železniškega prevoza se zadevni regulatorni organ posvetuje z regulatornimi organi vseh drugih držav članic, preko katerih teče zadevna mednarodna vlakovna pot, in od njih zahteva vse informacije, ki jih potrebuje pred sprejetjem svoje odločitve.

4. Regulatorni organi, s katerimi se posvetuje v skladu z odstavkom 3, zagotovijo vse informacije, ki jih lahko sami zahtevajo v skladu s svojo nacionalno zakonodajo. Te informacije se lahko uporabijo samo za namene obravnavanja pritožb ali preiskav iz odstavka 3.

5. Regulatorni organ, ki je prejel pritožbo ali opravil preiskavo na lastno pobudo, ustrezne informacije prenese pristojnemu regulatornemu organu, da lahko ta sprejme ukrepe glede zadevnih strank.

6. Države članice zagotovijo, da vsi udeleženi predstavniki upravljavcev železniške infrastrukture iz člena 40(1) brez odlašanja zagotovijo vse informacije, ki so potrebne za obravnavanje pritožbe ali preiskave iz odstavka 3 tega člena in jih zahteva regulatorni organ države članice, v kateri se udeleženi predstavnik nahaja. Ta regulatorni organ lahko take informacije glede zadevne mednarodne vlakovne poti posreduje regulatornim organom iz odstavka 3.

7. Regulatorni organi vzpostavijo skupna načela in prakse za sprejemanje odločitev, za katere so pooblaščeni v skladu s to direktivo. Komisija lahko na podlagi izkušenj regulatornih organov in dejavnosti delovne skupine iz odstavka 1 ter če je to potrebno za zagotovitev učinkovitega sodelovanja regulatornih organov, sprejme ukrepe, ki določajo taka skupna načela in prakse. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

8. Regulatorni organi pregledajo odločitve in prakse združenj upravljavcev železniških omrežij, kot je določeno v členih 37 in 40(1), s katerimi se izvajajo določbe te direktive oziroma drugače olajša mednarodni železniški prevoz.

POGLAVJE V

KONČNE DOLOČBE

Člen 58

Pravila za oddajo javnih naročil

Določbe te direktive ne posegajo v Direktivo 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil naročnikov v vodnem, energetskem in transportnem sektorju poštnih storitev ([1]).

Člen 59

Odstopanja

1. Do 15. marca 2013 Irski kot otoški državi članici, ki ima železniško povezavo z eno samo državo članico, in Združenemu kraljestvu glede Severne Irske na enaki podlagi:

(a) ni treba prenesti funkcij, odločilnih za zagotavljanje pravičnega in nediskriminatornega dostopa do infrastrukture, na neodvisni organ, kakor določa prvi pododstavek člena

([1]) UL L 134, 30.4.2004, str. 1.

7(1), v kolikor navedeni člen zavezuje države članice, da ustanovijo neodvisne organe za opravljanje funkcij iz člena 7(2);

(b) ni treba uporabljati zahtev iz člena 27, člena 29(2), členov 38, 39 in 42, člena 46(4), člena 46(6), člena 47, člena 49(3), členov 50 do 53, člena 55 ter člena 56, pod pogojem, da je na pisno zahtevo prevoznika v železniškem prometu proti odločitvam glede dodelitve infrastrukturnih zmogljivosti ali zaračunavanja uporabnine možna pritožba pri neodvisnem organu, ki odloči v dveh mesecih po predložitvi vseh ustreznih informacij in katerega odločitev je predmet sodnega nadzora.

2. Kadar več kot en prevoznik v železniškem prometu, ki je pridobil licenco v skladu s členom 17, ali v primeru Irske in Severne Irske prevoznik v železniškem prometu, ki je pridobil to licenco drugje, predloži uradno vlogo za opravljanje konkurenčnih storitev železniškega prevoza na Irskem ali v Severni Irski, v ti državi ali iz teh držav, se o nadaljnji uporabi tega odstopanja odloča v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 62(2).

Odstopanja iz odstavka 1 se ne uporabljajo, kadar prevoznik v železniškem prometu, ki izvaja storitve železniškega prevoza na Irskem ali v Severni Irski, predloži uradno vlogo za izvajanje storitev železniškega prevoza na ozemlju, na ozemlje ali z ozemlja druge države članice, z izjemama Irske glede prevoznikov v železniškem prometu, ki delujejo v Severni Irski, in Združenega kraljestva glede prevoznikov, ki delujejo na Irskem.

V enem letu od prejema odločitve iz prvega pododstavka tega odstavka ali uradnega obvestila o uradni vlogi iz drugega pododstavka tega odstavka, zadevna država članica ali zadevni državi članici (Irska ali Združeno kraljestvo glede Severne Irske) sprejme(-ta) predpise za izvajanje členov, navedenih v odstavku 1.

3. Odstopanje iz odstavka 1 se lahko vsakokrat podaljša za obdobje največ pet let. Država članica, ki uveljavlja navedeno odstopanje, lahko najpozneje 12 mesecev pred datumom izteka veljavnosti odstopanja na Komisijo naslovi zahtevo za njegovo podaljšanje. Vsaka taka zahteva mora biti utemeljena. Komisija tako zahtevo preuči in sprejme odločitev v skladu s svetovalnim postopkom, navedenim v členu 62(2). Navedeni postopek se uporablja za vsako odločitev v zvezi z zahtevo.

Komisija pri sprejemanju svoje odločitve upošteva vsakršen razvoj geopolitičnega položaja in trga storitev v železniškem prometu v državi članici, iz države članice ali v državo članico, ki je zahtevala podaljšanje odstopanja.

Člen 60

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, ki so določeni v tem členu.

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 20, 35(3), 43(2) in 56(11) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od … (*). Komisija pripravi poročilo o prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako obdobje, razen če Evropski parlament ali Svet ne nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

3. Pooblastilo iz členov 20, 35(3), 43(2) in 56(1) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. Z odločitvijo o preklicu preneha veljati prenos pooblastila, naveden v tej odločitvi. Odločitev začne veljati dan po njeni objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši datum, ki je v njej določen. Odločitev ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

5. Delegirani akt, sprejet v skladu s členi 20, 35(3), 43(2) in 56(11), začne veljati le, če niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje delegiranemu aktu v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu, ali če sta pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 61

Ukrepi za uporabo

Na zahtevo države članice ali na lastno pobudo Komisija preuči posebne ukrepe, ki so jih nacionalni organi sprejeli v zvezi z uporabo te direktive o pogojih dostopa do železniške infrastrukture in storitev, izdajanju licenc prevoznikom v železniškem prometu, zaračunavanju uporabnin in dodeljevanju zmogljivosti, v 12 mesecih po sprejetju teh ukrepov. V štirih mesecih po prejemu takšne zahteve Komisija v skladu s postopkom iz člena 62(2) odloči, ali se lahko zadevni ukrep še naprej uporablja.

(*) Začetka veljavnosti te direktive.

Člen 62

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor. To je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011. Če odbor ne poda mnenja, Komisija ne sprejme osnutka izvedbenega akta.

Člen 63

Poročilo

Komisija najpozneje do 31. decembra 2012 Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij predloži poročilo o izvajanju poglavja II.

To poročilo tudi preuči razvoj trga, vključno s potekom priprav na nadaljnje odprtje trga storitev potniškega železniškega prometa. Komisija v svojem poročilu tudi analizira različne modele za organizacijo tega trga in vpliv te direktive na pogodbe za opravljanje javne službe in njihovo financiranje. Pri tem Komisija upošteva izvajanje Uredbe (ES) št. 1370/2007 ter intrinzične razlike med državami članicami (gostota omrežij, število potnikov, povprečna prepotovana razdalja). Če je to primerno, Komisija v svojem poročilu predlaga dopolnilne zakonodajne ukrepe za lažje odpiranje trga in oceni vpliv takih ukrepov.

Člen 64

Prenos

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, tudi s strani zadevnih prevoznikov, upravljavcev, prosilcev, organov in drugih subjektov, do … (*). Komisiji takoj posredujejo besedila teh predpisov.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Vključijo tudi izjavo, da se v obstoječih zakonih in drugih predpisih sklici na direktive, razveljavljene s to direktivo, štejejo kot sklici na to direktivo. Način sklicevanja in obliko izjave določijo države članice.

2. Države članice sporočijo Komisiji besedilo temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 55(1) se uporablja od … (**).

Obveznost prenosa in izvajanja poglavij II in IV te direktive se ne uporablja za Ciper in Malto, dokler se na njunih ozemljih ne vzpostavi železniški sistem.

Člen 65

Razveljavitev

Direktive 91/440/EGS, 95/18/ES in 2001/14/ES, kakor so bile spremenjene z direktivami, navedenimi v delu A Priloge XI, so razveljavljene z učinkom od … (***), brez poseganja v obveznosti držav članic glede rokov za prenos direktiv v nacionalno pravo, ki so določeni v delu B Priloge IX.

Sklicevanja na razveljavljene direktive se štejejo za sklicevanja na to direktivo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge X.

Člen 66

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 67

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V …

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*
…	…

(*) 36 mesecev po začetku veljavnosti te direktive.

(**) 60 mesecev po začetku veljavnosti te direktive.

(***) Začetka veljavnosti te direktive.

PRILOGA I

SEZNAM SESTAVNIH DELOV ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE

Železniško infrastrukturo sestavljajo naslednji sestavni deli, pod pogojem, da tvorijo del zgornjega ustroja, vključno s stranskimi tiri, vendar izključujejo tire, ki potekajo skozi delavnice za popravilo železniških vozil, tire v lokomotivskih depojih, garažne tire ter tire in stranske tire v zasebni lasti:

— talni del;

— tirnice in progovno telo, zlasti nasipi, useki, drenaže, odvodni jarki in kanali, prepusti, obložni zidovi, nasadi za zaščito pobočij itd.; potniški peroni in tovorne klančine, vključno s potniškimi postajami in tovornimi terminali; dostopne poti; zidne ograje, žive meje, palisade, protipožarni pasovi; naprave za ogrevanje kretnic; kretniške zveze itd.; snegolovi;

— grajeni objekti: mostovi, prepusti in drugi nadhodi, predori, nadkriti useki in drugi podvozi; podporni zidovi in objekti za zaščito pred plazovi in padajočim kamenjem itd.;

— nivojska križanja, vključno z varnostnimi napravami za cestni promet;

— zgornji ustroj, zlasti: tirnice, vodilne tirnice in profilirane tirnice; železniški pragovi in vzdolžne vezi, vezni in pritrdilni material, gramozna greda, vključno s tamponskim slojem; kretnice, križišča itd.; okretnice in prenosnice (razen tistih, ki so namenjene izključno lokomotivam);

— dostopne poti za potnike in dovoz blaga, vključno z dostopom po cesti;

— signalno-varnostne in telekomunikacijske naprave na odprti progi, na železniških in ranžirnih postajah, vključno z napravami za njihovo napajanje z električno energijo; prostori ali objekti za te naprave; tirne zavore;

— električna razsvetljava za potekanje prometa in varnost;

— naprave za pretvorbo in prenos električne energije za vleko vlakov: elektronapajalne postaje, energetski vodi od elektronapajalnih postaj do vozne mreže, vozna mreža z nosilno konstrukcijo; tretje tirnice z nosilci;

— objekti, ki jih uporablja oddelek za infrastrukturo, vključno z deležem objektov za pobiranje prevoznih dajatev.

PRILOGA II

STORITVE, KI SE ZAGOTOVIJO PREVOZNIKOM V ŽELEZNIŠKEM PROMETU

(iz člena 13)

1. Minimalni paket storitev dostopa obsega:

   (a) obravnavo prošenj za dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti;

   (b) pravico do uporabe dodeljenih zmogljivosti;

   (c) uporabo železniške infrastrukture, vključno s kretnicami in vozlišči omrežja;

   (d) vodenje vlakovnega prometa, vključno s signalizacijo, urejanjem, odpravo ter sporočanjem in zagotavljanjem informacij o vožnjah vlakov;

   (e) uporabo električnega napajalnega sistema za vlečni tok, kjer je na voljo;

   (f) vse druge informacije, potrebne za izvajanje ali opravljanje prevoznih storitev, za katere so bile zmogljivosti dodeljene.

2. Omogoči se dostop, vključno z dostopom po tirih, do naslednjih objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, kadar ti obstajajo, in storitev, ki se zagotavljajo v teh objektih:

   (a) potniške postaje, njihova poslopja in druge naprave, vključno s prikazovalniki potovalnih informacij in prostori za izdajo vozovnic;

   (b) tovorni terminali;

   (c) ranžirne postaje in naprave za sestavo vlakov, vključno z napravami za ranžiranje;

   (d) odstavni tiri;

   (e) naprave za vzdrževanje, z izjemo večjih vzdrževalnih storitev, ki se opravljajo v objektih, namenjenih izključno za vzdrževanje posebnih vrst voznega parka in druge tehnične naprave, vključno z napravami za čiščenje in pranje;

   (f) naprave v morskih pristaniščih in pristaniščih v notranjosti držav, povezane z železniškimi dejavnostmi;

   (g) naprave za podporo;

   (h) naprave za oskrbo z gorivom in oskrba z gorivom v njih, za katere se uporabnina na računih prikaže ločeno.

3. Dodatne storitve lahko zajemajo:

   (a) vlečni tok, za katerega se uporabnina na računih prikaže ločeno od uporabnine za električni napajalni sistem;

   (b) vnaprejšnje ogrevanje potniških vlakov;

   (c) posebej prilagojene pogodbe za:

      — nadzor prevoza nevarnega blaga,

      — pomoč pri vožnji posebnih vlakov.

4. Pomožne storitve lahko obsegajo:

   (a) dostop do telekomunikacijskih omrežij;

   (b) zagotavljanje dodatnih informacij;

   (c) tehnično inšpekcijo voznega parka;

   (d) izdajo vozovnic na potniških postajah;

   (e) večje vzdrževalne storitve, ki se opravljajo v objektih, namenjenih izključno za vzdrževanje posebnih vrst voznega parka.

PRILOGA III

FINANČNA SPOSOBNOST

(iz člena 20)

Prevozniki, ki zaprosijo za licenco, v skladu s členom 20 predložijo informacije glede naslednjega:

(a) razpoložljivih sredstev, vključno z dobroimetjem v banki, odobrenimi prekoračitvami sredstev in posojil;

(b) sredstev in premoženja, ki so na voljo kot jamstvo;

(c) obratnih sredstev;

(d) ustreznih stroškov, vključno z nabavnimi stroški plačil za vozila, zemljišče, stavbe, inštalacije in vozni park;

(e) obremenitev premoženja prevoznika;

(f) davkov in prispevkov za socialno varnost.

PRILOGA IV

VSEBINA PROGRAMA OMREŽJA

(iz člena 27)

Program omrežja iz člena 27 vsebuje naslednje informacije:

1. Oddelek, v katerem je določena vrsta infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, in pogoji za dostop do zadevne infrastrukture. Informacije v tem oddelku se enkrat na leto uskladijo z registri železniške infrastrukture, ki se objavijo v skladu s členom 35 Direktive 2008/57/ES, ali pa se na te registre sklicujejo.

2. Oddelek o načelih določanja uporabnin in o tarifah. Ta oddelek vsebuje ustrezne podrobnosti glede ureditve določanja uporabnin, kakor tudi zadostne informacije o uporabninah ter druge ustrezne informacije o dostopu do storitev iz Priloge II, ki jih opravlja samo en ponudnik. Podrobno opisuje postopke, pravila in po potrebi lestvice, ki se uporabljajo za izvajanje členov 31 do 36, tako glede stroškov kot tudi glede uporabnin. Vsebuje informacije o spremembah že določenih ali predvidenih uporabnin v naslednjih petih letih, če so ti podatki na voljo.

3. Oddelek o načelih in merilih za dodeljevanje zmogljivosti. Ta oddelek opisuje splošne značilnosti zmogljivosti infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, in vse morebitne omejitve njene uporabe, vključno z morebitnimi zahtevami po zmogljivostih za vzdrževanje. Navaja tudi potek in roke v postopku dodeljevanja zmogljivosti. Vsebuje posebna merila, ki so pomembna za postopek, in zlasti:

   (a) postopke, po katerih lahko prosilci pri upravljavcu infrastrukture vložijo prošnjo za dodelitev zmogljivosti;

   (b) zahteve, ki jih morajo izpolnjevati prosilci;

   (c) časovni načrt postopka za vložitev prošnje in postopka dodeljevanja zmogljivosti infrastrukture ter postopke za zahtevanje informacij o načrtovanju voznega reda in postopke za načrtovanje rednih in izrednih vzdrževalnih del;

   (d) načela postopka usklajevanja in sistem reševanja sporov, ki je na voljo kot del tega postopka;

   (e) postopke, po katerih se ravna, in merila, ki se uporabijo v primeru preobremenjene infrastrukture;

   (f) podrobnosti o omejitvah uporabe infrastrukture;

   (g) pogoje, s katerimi se pri določanju prednosti v postopku dodeljevanja zmogljivosti upošteva stopnja njihove predhodne uporabe.

   V tem oddelku se podrobno navedejo ukrepi, sprejeti zaradi zagotavljanja ustreznega obravnavanja storitev v železniškem prevozu blaga, storitev v mednarodnem prometu in prošenj, vloženih po *ad hoc* postopku. Vsebuje obrazec za prošnje za dodelitev zmogljivosti. Upravljavec infrastrukture objavi tudi podrobne informacije o postopkih za dodeljevanje na mednarodnih vlakovnih poteh.

4. Oddelek z informacijami v zvezi s prošnjo za izdajo licence iz člena 25 te direktive in varnostnih spričeval, ki se izdajajo v skladu z Direktivo 2004/49/ES, ali navedba spletnega mesta, na katerem so te informacije na voljo brezplačno v elektronski obliki.

5. Oddelek z informacijami o postopkih za reševanje sporov in pritožbenih postopkih v zadevah glede dostopa do železniške infrastrukture in storitev ter glede načrta izvedbe iz člena 35.

6. Oddelek z informacijami o dostopu do objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, iz Priloge II ter zaračunavanju uporabnin zanje. Upravljavci objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, ki niso pod nadzorom upravljalca infrastrukture, zagotovijo informacije o uporabnini za dostop do objektov in za izvajanje storitev ter informacije o tehničnih pogojih dostopa, ki se vključijo v program omrežja, ali navedejo spletno mesto, na katerem so te informacije na voljo brezplačno v elektronski obliki.

7. Vzorec pogodbe za sklenitev okvirnih pogodb med upravljavcem infrastrukture in prosilcem v skladu s členom 42.

PRILOGA V

OSNOVNA NAČELA IN PARAMETRI POGODBENIH DOGOVOROV MED PRISTOJNIMI ORGANI IN UPRAVLJAVCI INFRASTRUKTURE

(iz člena 30)

S pogodbenim dogovorom se podrobneje opredelijo določbe člena 30, vključuje pa vsaj naslednje elemente:

1. področje uporabe dogovora glede infrastrukture in objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, urejenih v skladu s Prilogo II. Zajema vse vidike upravljanja infrastrukture, vključno z vzdrževanjem in prenovo infrastrukture, ki že obratuje;

2. sestavo plačil ali sredstev, dodeljenih za storitve infrastrukture, navedene v Prilogi II, vzdrževanje in obravnavanje obstoječih zaostankov pri vzdrževanju;

3. ciljne rezultate, naravnane k uporabnikom, v obliki kazalnikov in meril kakovosti, ki zajemajo elemente, kot so:

   (a) učinkovitost vlakov, na primer v smislu hitrosti proge in zanesljivosti, ter zadovoljstvo strank,

   (b) zmogljivost omrežja,

   (c) upravljanje s premoženjem,

   (d) obseg dejavnosti,

   (e) stopnje varnosti in

   (f) varstvo okolja;

4. obseg morebitnega zaostanka pri vzdrževanju in sredstva, ki se bodo postopno umaknila iz uporabe in zato sprožila drugačne finančne tokove;

5. spodbude iz člena 30(1), z izjemo tistih spodbud, ki se izvajajo z regulativnimi ukrepi v skladu s členom 30(3);

6. minimalne obveznosti poročanja za upravljavca infrastrukture glede vsebine in pogostosti poročanja, vključno z informacijami, ki se jih objavlja letno;

7. dogovorjeno trajanje dogovora, ki se po potrebi uskladi in časovno sovpada s trajanjem poslovnega načrta upravljavca infrastrukture, koncesije ali licence, ter okvir za določanje uporabnin in pravila, ki jih določi država;

8. pravila za ravnanje v primerih velikih motenj v obratovanju in v izrednih razmerah, vključno z načrtom dela v izrednih razmerah in predčasnim prenehanjem pogodbenega dogovora, ter za obveščanje uporabnikov;

9. popravne ukrepe v primeru neizpolnjevanja pogodbenih obveznosti katere izmed strank ali v izjemnih okoliščinah, ki vplivajo na razpoložljivost javnih sredstev; to vključuje pogoje in postopke za ponovno pogajanje in predčasno prenehanje.

PRILOGA VI

ZAHTEVE GLEDE STROŠKOV IN UPORABNIN V ZVEZI Z ŽELEZNIŠKO INFRASTRUKTURO

(iz členov 32(1) in 35)

1. Pari, ki jih morajo upravljavci infrastrukture upoštevati pri določanju seznama tržnih deležev, da bi v sistem zaračunavanja vključili pribitke v skladu s členom 32(1), vsebujejo vsaj naslednje:

   (a) storitve potniškega prometa proti storitvam tovornega prometa;

   (b) vlaki, ki prevažajo nevarno blago, proti ostalim tovornim vlakom;

   (c) notranje storitve proti mednarodnim storitvam;

   (d) kombiniran prevoz proti direktnim vlakom;

   (e) mestne ali regionalne storitve proti medmestnim potniškim storitvam;

   (f) blok vlaki proti mešanim vlakom;

   (g) redne proti občasnim storitvam železniškega prometa.

2. Načrt izvedbe iz člena 35 temelji na naslednjih osnovnih načelih:

   (a) Da bi se dosegla dogovorjena raven učinkovitosti in da se ne bi ogrozila ekonomska izvedljivost storitve, se upravljavec infrastrukture in prosilci dogovorijo o glavnih parametrih načrta izvedbe, zlasti o vrednostih zamud in pragovih plačil, dolgovanih po načrtu izvedbe, tako za posamezne vožnje vlakov kot za vse vožnje vlakov prevoznika v železniškem prometu v določenem obdobju.

   (b) Upravljavec infrastrukture prevoznikom v železniškem prometu vsaj pet dni pred vožnjo vlaka pošlje operativni vozni red, na podlagi katerega se bodo izračunavale zamude. Upravljavec infrastrukture lahko v primeru višje sile ali poznejših sprememb operativni vozni red pošlje kasneje.

   (c) Vse zamude mora biti mogoče razvrstiti v eno izmed naslednjih kategorij in podkategorij zamud:

      1. upravljanje obratovanja/načrtovanja, zamudo je mogoče pripisati upravljavcu infrastrukture

      1.1. urejanje voznega reda

      1.2. sestava vlaka

      1.3. napake pri postopku obratovanja

      1.4. napačna uporaba pravil prednosti

      1.5. osebje

      1.6. drugi vzroki

      2. infrastrukturne naprave, zamudo je mogoče pripisati upravljavcu infrastrukture

      2.1. naprave za signalizacijo

      2.2. naprave za signalizacijo na nivojskih prehodih

      2.3. telekomunikacijske naprave

      2.4. oprema za napajanje z električno energijo

      2.5. proga

2.6. zgradbe

2.7. osebje

2.8. drugi vzroki

3. razlogi na področju nizke gradnje, zamudo je mogoče pripisati upravljavcu infrastrukture

3.1. načrtovana gradbena dela

3.2. nepravilnosti pri izvedbi gradbenih del

3.3. omejite hitrosti zaradi napak na progi

3.4. drugi vzroki

4. vzroki, ki jih je mogoče pripisati drugim upravljavcem infrastrukture

4.1. zamudo je povzročil prejšnji upravljavec infrastrukture

4.2. zamudo je povzročil naslednji upravljavec infrastrukture

5. poslovni vzroki, ki se jih lahko pripiše prevozniku v železniškem prometu

5.1. prekoračitev časa stanja

5.2. zahteva prevoznika v železniškem prometu

5.3. dejavnosti natovarjanja

5.4. nepravilnosti pri natovarjanju

5.5. priprava vlaka iz poslovnih razlogov

5.6. osebje

5.7. drugi vzroki

6. vozni park, zamudo je mogoče pripisati prevozniku v železniškem prometu

6.1. načrtovanje seznama zadolžitev / spreminjanje seznama zadolžitev

6.2. sestava vlaka s strani prevoznika v železniškem prometu

6.3. težave s potniškimi vagoni (prevoz potnikov)

6.4. težave z vagoni (prevoz tovora)

6.5. težave z vozili, lokomotivami in motornimi železniškimi vozovi

6.6. osebje

6.7. drugi vzroki

7. vzroki, ki jih je mogoče pripisati drugim prevoznikom v železniškem prometu

7.1. zamudo je povzročil naslednji prevoznik v železniškem prometu

7.2. zamudo je povzročil predhodni prevoznik v železniškem prometu

8. zunanji vzroki, ki jih ni mogoče pripisati niti upravljavcu infrastrukture niti prevozniku v železniškem prometu

8.1. stavka

8.2. upravne formalnosti

8.3. zunanji vpliv

8.4. vremenski učinki in naravni vzroki

8.5. zamuda zaradi zunanjih vzrokov na naslednjem omrežju

8.6. drugi vzroki

9. sekundarni vzroki, ki jih ni mogoče pripisati niti upravljavcu infrastrukture niti prevozniku v železniškem prometu

9.1. resni incidenti, nesreče ali nevarnosti

9.2. zasedena proga zaradi zamude istega vlaka

9.3. zasedena proga zaradi zamude drugega vlaka

9.4. obračanje

9.5. povezava

9.6. potrebna je dodatna preiskava

(d) Če je le mogoče, se zamuda pripiše eni sami organizaciji, pri tem pa se upošteva tako odgovornost za povzročitev motenj kot možnosti za ponovno vzpostavitev normalnih prometnih pogojev.

(e) Pri izračunu plačil se upošteva povprečna zamuda pri železniških prevoznih storitvah s podobnimi zahtevami glede točnosti.

(f) Upravljavec infrastrukture pošlje izračun dolgovanih plačil po načrtu izvedbe prevoznikom v železniškem prometu takoj, ko je mogoče. Ta izračun zajema vse vlake, ki so imeli zamudo, v obdobju največ enega meseca.

(g) Brez poseganja v obstoječe pritožbene postopke in v določbe člena 56 je v primeru sporov glede načrta izvedbe na voljo sistem za reševanje sporov, z namenom takšne zadeve razrešiti hitro. Ta sistem je nepristranski do vseh udeleženih strani. Pri uporabi tega sistema se odločitev sprejme v roku 10 delovnih dni.

(h) Upravljavec infrastrukture na podlagi glavnih parametrov, dogovorjenih v načrtu izvedbe, enkrat letno objavi povprečno raven učinkovitosti, ki so jo dosegli prevozniki v železniškem prometu.

PRILOGA VII

ČASOVNI NAČRT POSTOPKA DODELJEVANJA

(iz člena 43)

1. Operativni vozni red se določi enkrat v koledarskem letu.

2. Menjava operativnega voznega reda se izvede ob polnoči drugo soboto v mesecu decembru. Kadar se vozni red spremeni ali prilagodi po koncu zime, zlasti da se po potrebi upoštevajo spremembe voznih redov v regionalnem potniškem prometu, se sprememba izvede ob polnoči drugo soboto v mesecu juniju in po potrebi tudi med tema datumoma. Upravljavci infrastrukture se lahko dogovorijo o drugačnih datumih in v tem primeru o tem obvestijo Komisijo, če to utegne vplivati na mednarodni promet.

3. Rok za vložitev prošenj za dodelitev zmogljivosti, ki bodo vključene v operativni vozni red, ne sme biti daljši od 12 mesecev pred začetkom veljavnosti operativnega voznega reda.

4. Upravljavci infrastrukture najpozneje 11 mesecev pred začetkom veljavnosti operativnega voznega reda določijo začasne mednarodne vlakovne poti v sodelovanju z drugimi zadevnimi upravljavci infrastrukture. Upravljavci infrastrukture zagotovijo, kolikor je mogoče, da se te vlakovne poti upoštevajo v nadaljnjih postopkih.

5. Upravljavec infrastrukture najpozneje štiri mesece po izteku roka za vložitev prošenj prosilcev pripravi osnutek operativnega voznega reda.

PRILOGA VIII

RAČUNOVODSKI PODATKI, KI SE NA ZAHTEVO PREDLOŽIJO REGULATORNEMU ORGANU

(iz člena 56(10))

1. Ločevanje računov

(a) ločeni izkazi uspeha in bilanca stanja za dejavnosti tovornega prometa, potniškega prometa in upravljanja infrastrukture;

(b) podrobne informacije o posameznih virih ter porabi javnih sredstev in drugih oblik nadomestil na pregleden in podroben način, vključno s podrobnim pregledom denarnih tokov podjetja, da je mogoče ugotoviti, kako so bila ta javna sredstva in druge oblike nadomestil porabljena;

(c) kategoriji stroškov in dobičkov, iz katerih je mogoče na podlagi zahtev regulatornega organa ugotoviti, ali je med temi različnimi dejavnostmi prihajalo do navzkrižnega subvencioniranja;

(d) metodologija, ki se je uporabila za dodeljevanje stroškov med različne dejavnosti;

(e) če je regulirano podjetje del skupine, vse podrobnosti o plačilih med podjetji.

2. Spremljanje uporabnin za dostop po tirih

(a) različne kategorije stroškov, zlasti pa zagotavljanje zadostnih podatkov o mejnih/neposrednih stroških različnih storitev ali skupin storitev, tako da je omogočeno spremljanje uporabnin za infrastrukturo;

(b) dovolj podatkov za spremljanje posameznih uporabnin, ki so bile plačane za storitve (ali skupine storitev); ti podatki na zahtevo regulatornega organa vključujejo podatke o obsegu posameznih storitev, cene posameznih storitev in skupne prihodke za posamezne storitve, ki so jih plačale notranje in zunanje stranke;

(c) stroški in prihodki za posamezne storitve (ali skupine storitev) z uporabo ustrezne stroškovne metodologije, kot to zahteva regulatorni organ, da se lahko ugotovi potencialno protikonkurenčno oblikovanje cen (navzkrižne subvencije, plenilske cene in previsoke cene).

3. Izkaz finančne uspešnosti

(a) izkaz finančne uspešnosti;

(b) izkaz skupnih odhodkov;

(c) izkaz odhodkov za vzdrževanje;

(d) izkaz odhodkov za obratovanje;

(e) izkaz prihodkov;

(f) po potrebi dodatne opombe v podporo izkazom ali njihovo obrazložitev.

PRILOGA IX

Del A

RAZVELJAVLJENE DIREKTIVE S SEZNAMOM NJIHOVIH POZNEJŠIH SPREMEMB

(iz člena 65)

Direktiva Sveta 91/440/EGS (UL L 237, 24.8.1991, str. 25)	
Direktiva 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 75, 15.3.2001, str. 1)	
Direktiva 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 164, 30.4.2004, str. 164)	
Direktiva Sveta 2006/103/ES (UL L 363, 20.12.2006, str. 344)	samo točka B Priloge
Direktiva 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 315, 3.12.2007, str. 44)	samo člen 1
Direktiva Sveta 95/18/ES (UL L 143, 27.6.1995, str. 70)	
Direktiva 2001/13/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 75, 15.3.2001, str. 26)	
Direktiva 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 164, 30.4.2004, str. 44)	samo člen 29
Direktiva 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 75, 15.3.2001, str. 29)	
Odločba Komisije 2002/844/ES (UL L 289, 26.10.2002, str. 30)	
Direktiva 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 164, 30.4.2004, str. 44)	samo člen 30
Direktiva 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 315, 3.12.2007, str. 44)	samo člen 2

Del B

SEZNAM ROKOV ZA PRENOS V NACIONALNO PRAVO

(iz člena 65)

Direktiva	Rok za prenos
91/440/EGS	1. januar 1993
95/18/ES	27. junij 1997
2001/12/ES	15. marec 2003
2001/13/ES	15. marec 2003
2001/14/ES	15. marec 2003
2004/49/ES	30. april 2006
2004/51/ES	31. december 2005
2006/103/ES	1. januar 2007
2007/58/ES	4. junij 2009

PRILOGA X

KORELACIJSKA TABELA

Direktiva 91/440/EGS	Direktiva 95/18/ES	Direktiva 2001/14/ES	Ta direktiva
Člen 2(1)	Člen 1(1)	Člen 1(1), prvi pododstavek	Člen 1(1)
		Člen 1(2)	Člen 1(2)
Člen 2(2)			Člen 2(1)
	Člen 1(2)		Člen 2(2)
		Člen 1(3)	Člen 2(3)
			Člen 2(4) do (9)
Člen 2(4)			Člen 2(10)
Člen 3			Člen 3, točke (1) do (8)
			Člen 3, točke (9) do (11)
	Člen 2(b) in (c)		Člen 3, točki (12) in (13)
			Člen 3, točki (14) in (15)
		Člen 2	Člen 3, točke (16) do (26)
Člen 4			Člen 4
Člen 5			Člen 5
Člen 6(1) in (2)			Člen 6(1) in (2)
Člen 9(4)			Člen 6(3)
Člen 6(1), drugi pododstavek			Člen 6(4)
Člen 6(3) in Priloga II			Člen 7(1)
		Člena 4(2) in 14(2)	Člen 7(2)
Člen 7(1), (3) in (4)			Člen 8(1), (2) in (3)
		Člen 6(1)	Člen 8(4)
Člen 9(1) in (2)			Člen 9(1) in (2)
Člen 10(3) in (3a)			Člen 10(1) in (2)
Člen 10(3b)			Člen 11(1), (2) in (3)
			Člen 11(4)
Člen 10 (3c) in (3e)			Člen 11(5) in (6)
Člen 10(3f)			Člen 12(1) do (4)
			Člen 12(5)
		Člen 5	Člen 13
			Člen 14

Direktiva 91/440/EGS	Direktiva 95/18/ES	Direktiva 2001/14/ES	Ta direktiva
Člen 10b			Člen 15
	Člen 3		Člen 16
	Člen 4(1) do (4)		Člen 17(1) do (4)
	Člen 5		Člen 18
	Člen 6		Člen 19
	Člen 7(1)		Člen 20(1)
	Priloga, del I, točka (1)		Člen 20(2)
			Člen 20(3)
	Člen 8		Člen 21
	Člen 9		Člen 22
	Člen 4(5)		Člen 23(1)
	Člen 10		Člen 23(2) in (3)
	Člen 11		Člen 24
	Člen 15		Člen 25
		Člen 1(1) drugi pododstavek	Člen 26
		Člen 3	Člen 27
Člen 10(5)			Člen 28
		Člen 4(1), (3), (4), (5) in (6)	Člen 29
		Člen 6(2) do (5)	Člen 30
		Člen 7	Člen 31
		Člen 8	Člen 32
		Člen 9	Člen 33
		Člen 10	Člen 34
		Člen 11	Člen 35
		Člen 12	Člen 36
			Člen 37
		Člen 13	Člen 38
		Člen 14(1) in (3)	Člen 39
		Člen 15	Člen 40
		Člen 16	Člen 41
		Člen 17	Člen 42
		Člen 18	Člen 43
		Člen 19	Člen 44
		Člen 20 (1), (2) in (3)	Člen 45(1), (2) in (3)
			Člen 45(4)

Direktiva 91/440/EGS	Direktiva 95/18/ES	Direktiva 2001/14/ES	Ta direktiva
		Člen 20(4)	Člen 45(5)
		Člen 21	Člen 46
		Člen 22	Člen 47
		Člen 23	Člen 48
		Člen 24	Člen 49
		Člen 25	Člen 50
		Člen 26	Člen 51
		Člen 27	Člen 52
		Člen 28	Člen 53
		Člen 29	Člen 54
		Člen 30(1)	Člen 55
		Člen 30(2)	Člen 56(1)
		Člen 31	Člen 57
Člen 12			Člen 58
Člen 14a		Člen 33(1), (2) in (3)	Člen 59
			Člen 60
		Člen 34(2)	Člen 61
Člen 11a		Člen 35(1), (2) in (3)	Člen 62
Člen 10(9)			Člen 63
		Člen 38	Člen 64
			Člen 65
	Člen 17	Člen 39	Člen 66
Člen 16	Člen 18	Člen 40	Člen 67
			Priloga I
		Priloga II	Priloga II
	Priloga		Priloga III
		Priloga I	Priloga IV
			Priloga V
			Priloga VI
		Priloga III	Priloga VII
			Priloga VIII

UTEMELJITEV SVETA

I. UVOD

Komisija je 21. septembra 2010 Svetu predstavila predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (prenovitev) ([1]).

Evropski parlament je mnenje v prvi obravnavi izglasoval 16. novembra 2011 ([2]).

Svet je 12. decembra 2011 dosegel politični dogovor o osnutku direktive. Potem ko so besedilo pregledali pravniki lingvisti, je Svet 8. marca 2012 sprejel stališče v prvi obravnavi v skladu z rednim zakonodajnim postopkom iz člena 294 Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Svet je pri svojem delu upošteval mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora in Odbora regij.

II. ANALIZA STALIŠČA V PRVI OBRAVNAVI

1. Splošne ugotovitve

Cilj predloga direktive Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (prenovitev) je prenovitev prvega železniškega svežnja, s katero naj bi poenostavili, natančneje opredelili in posodobili zakonodajno okolje v evropskem železniškem sektorju ter hkrati dosegli napredek pri uresničevanju ciljev strategije Evropa 2020. Namen pobude za prenovitev je konsolidirati in razjasniti zakonodajo o dostopu do trga železniških storitev, s čimer bo zagotovljena pravna poenostavitev. Namen je tudi posodobiti zakonodajo z odpravo zastarelih in vključitvijo novih določb, ki bolje ustrezajo današnjemu delovanju trga železniških storitev.

Predlog prenovitve, ki ga je predstavila Komisija, zajema predvsem:

— financiranje železniške infrastrukture in zaračunavanje uporabnine zanjo;

— pogoje za dostop na trg storitev v železniškem prometu in konkurenco na tem trgu;

— regulativni nadzor nad trgom železniških storitev.

Svet sicer soglaša s Komisijo glede cilja predloga, vendar v svojem pristopu predlaga več prilagoditev prvotnega predloga. Nekatere predlagane določbe niso sprejemljive, ker naj bi imele preveč daljnosežne posledice, zlasti v zvezi s pogoji dostopa prevoznikov v železniškem prometu do objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, načeli zaračunavanja uporabnin za železniško infrastrukturo in objekte, potrebne za izvajanje železniških storitev, ter funkcijami regulatornega organa. Nekatere druge določbe so bile preoblikovane zaradi poenostavitve in pojasnitve veljavnih treh direktiv.

Stališče Sveta v prvi obravnavi na podlagi tega pristopa v določeni meri spreminja prvotni predlog Komisije, saj ga preoblikuje in več določb iz besedila tudi črta. Svet zato ne more sprejeti sprememb, ki jih je v zvezi s temi črtanimi določbami predlagal Evropski parlament v prvi obravnavi.

([1]) Dok. 13788/10.
([2]) TA/2011/503/P7.

2. **Ključna politična vprašanja**

i) Pogoji dostopa prevoznikov v železniškem prometu do objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, in do storitev, za katere se ti objekti uporabljajo (člen 13 in Priloga III)

Komisija za zagotovitev ustreznega dostopa novih prevoznikov v železniškem prometu do trga in s tem povečanja konkurence v železniškem sektorju predlaga uvedbo zahtev po neodvisnosti pri upravljanju objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, in opravljanju železniških prevoznih storitev, in sicer pravni in organizacijski neodvisnosti ter neodvisnosti pri odločanju, da bi se odpravila navzkrižja interesov med ponudniki z železniškim prometom povezanih storitev ali lastniki objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, na eni strani in prvotnimi prevozniki v železniškem prometu na drugi strani.

Svet meni, da je treba predlog Komisije v zvezi s tem spremeniti in sklicevanje na „pravno neodvisnost“ nadomestiti z zahtevo po neodvisnosti „v smislu organizacije in odločanja“. Svet uvaja razlikovanje med objekti, ki so bistveni za izvajanje železniških storitev in je treba zanje zagotoviti višjo raven konkurenčnosti, in preostalimi objekti, potrebnimi za izvajanje železniških storitev. Svet za slednje predvideva le ločevanje poslovnih računov; za objekte, ki so bistveni za izvajanje železniških storitev in do katerih je treba izboljšati dostop, Svet uvaja zahtevo po organizacijski neodvisnosti in neodvisnosti pri odločanju.

Svet poleg tega dodaja, da takšna neodvisnost ne pomeni, da bi bilo treba za objekt, potreben za izvajanje železniških storitev, ustanoviti ločen organ ali podjetje; zagotoviti jo je mogoče z organizacijo ločenih oddelkov v podjetju.

Komisija poleg tega v prvotnem besedilu predlaga uvedbo določb po načelu „uporabi ali daj v najem“ za upravljanje z železnico povezanih objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev. Če se objekt, potreben za izvajanje železniških storitev, nekaj časa ne uporablja, mora njegov lastnik zagotoviti, da je na voljo drugi zainteresirani strani (na podlagi najemne ali zakupne pogodbe). Cilj predlaganega ukrepa je povečati razpoložljivost objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, na trgu, da se preprečijo morebitne težave zaradi umetne preobremenjenosti.

Svet se strinja s predlaganim pristopom, vendar priporoča, naj se določi časovno obdobje treh let namesto dveh let iz prvotnega predloga Komisije. Svet poleg tega meni, da bo moral prevoznik v železniškem prometu upravljavca obvestiti o svojem interesu za uporabo objekta, ki mora temeljiti na izkazanih potrebah. Svet na koncu dodaja, da bo imel upravljavec pravico preprečiti zakup ali najem tega objekta, če bo dokazal, da je ta v postopku prestrukturiranja.

Evropski parlament predlaga, naj se določi širše področje uporabe zahtev po ločevanju iz člena 13(2), medtem ko se Svet ne strinja, da bi te zahteve veljale za dodatne objekte, potrebne za izvajanje železniških storitev.

Svet glede na navedeno ni sprejel predloga spremembe 62 Evropskega parlamenta.

ii) Načela zaračunavanja uporabnin in izjeme od teh načel (člena 31 in 32 ter Priloga VIII)

Neposredni stroški

Komisija v prvotnem predlogu določa, da so uporabnine za minimalni paket dostopa za storitve, opredeljene v točki 1 Priloge III, enake stroškom, ki nastanejo neposredno pri izvajanju železniških prevoznih storitev v skladu s točko 1 Priloge VIII. V tej točki je seznam elementov, ki niso zajeti pri obračunavanju neposrednih stroškov minimalnega paketa dostopa. Komisija predlaga uvedbo možnosti, da se ta seznam spreminja z delegiranimi akti.

Svet podpira načelo, da so uporabnine za minimalni paket dostopa in za dostop do infrastrukture, ki povezuje objekte, potrebne za izvajanje železniških storitev, enake stroškom, ki nastanejo neposredno pri izvajanju železniških prevoznih storitev, vendar meni, da je treba točko 1 Priloge VIII črtati in prek izvedbenih aktov spremeniti metodologijo za izračunavanje neposrednih stroškov, nastalih pri

izvajanju železniških prevoznih storitev, da bi zagotovili usklajeno izvajanje tega člena. Svet predvideva, da se lahko upravljavec infrastrukture odloči za postopno prilagajanje metodologiji za izračunavanje neposrednih stroškov v petih letih po izteku roka za prenos direktive. S to določbo naj bi državam članicam zagotovili dovolj časa, da bodo lahko postopoma vlagale več sredstev v infrastrukturo in se tako uskladile s to skupno metodologijo.

Uporabnine za stroške učinkov hrupa

Komisija predlaga, naj se pri zaračunavanju uporabnin za stroške učinkov hrupa, ki jih dovoljuje pravo Unije, ki se uporablja za cestni tovorni promet, prilagodijo infrastrukturne pristojbine, da se upoštevajo stroški učinkov hrupa, ki jih povzroča železniški promet. Cilj predlagane diferenciacije uporabnin za dostop po tirih, ki temeljijo na emisijah hrupa, je zagotoviti jasno spodbudo za posodobitev voznega parka.

Svet meni, da mora pristop Komisije v zvezi z zaračunavanjem uporabnin za stroške učinkov hrupa za države članice ostati neobvezen sistem, da bi preprečili negativne finančne posledice za upravljavce infrastrukture. Poleg tega se uvaja možnost, da Komisija sprejme izvedbene ukrepe za določitev postopkov, ki jih je treba uporabiti pri zaračunavanju stroškov učinkov hrupa, s čimer se zagotovi, da se pri diferenciaciji uporabnin po potrebi upošteva občutljivost zadevnega področja, zlasti v smislu števila izpostavljenih prebivalcev in sestave vlakovnih kompozicij, ki vpliva na raven emisij hrupa.

Evropski sistem za nadzor vlakov

V predlogu, ki ga je predstavila Komisija, je predvideno, da bi za vlake, opremljene z evropskim sistemom za nadzor vlakov (ETCS), veljalo začasno znižanje infrastrukturnih pristojbin. Svet podpira neobvezni pristop in v zvezi s tem nasprotuje vsakršnim obveznim ukrepom.

Evropski parlament na splošno sledi pristopu Komisije, kar zadeva osnovna pravila za zaračunavanje infrastrukturnih pristojbin. Predlaga celo, da bi pri pogojih za uporabnine za stroške učinkov hrupa šli dlje od predloga Komisije in da bi zlasti njihovo zaračunavanje določili za obvezno, ne glede na ukrepe v cestnem sektorju. Parlament vztraja tudi, da bi moralo biti znižanje uporabnin za vlake, opremljene z ETCS, obvezen ukrep. Poleg tega predlaga, naj bi bilo mogoče druge okoljske stroške zaračunavati le, če bi bili ti stroški predpisani z zakonodajo Unije za cestni tovorni promet, in vztraja, naj se morebitni prihodki namenijo v korist prometnih sistemov.

Svet glede na navedeno ni mogel upoštevati predlogov sprememb 78, 79, 80 in 132.

iii) Financiranje upravljavca infrastrukture ter stroški infrastrukture in računovodska evidenca (člena 8 in 30 ter Priloga VII)

Komisija je v prvotnem predlogu določila, da bi upravljavce infrastrukture z dodelitvijo finančnih sredstev spodbudili k zniževanju stroškov zagotavljanja infrastrukture in višine uporabnin za dostop. Predlagano je, da bi lahko te spodbude uveljavili izključno s pogodbenim sporazumom med pristojnimi nacionalnimi organi in upravljavcem infrastrukture o stroških infrastrukture in uporabninah za dostop. Predlog Komisije predvideva tudi, da se pogodbeni sporazumi med nacionalnimi organi in upravljavci infrastrukture sklenejo za obdobje najmanj petih let. Splošni cilj Komisije glede tega vprašanja je spodbuditi uvedbo dolgoročnih strategij razvoja železnic.

Svet načeloma soglaša s pristopom Komisije glede tega vprašanja, vendar bi želel ohraniti možnost uporabe regulativnih ukrepov za uveljavitev navedenih spodbud kot alternativo navedenim pogodbenim sporazumom in možnost skrajšanja minimalnega trajanja pogodbenih sporazumov na tri leta. Svet poleg tega predlaga, naj se pojasni, da so za določitev ravni javnega financiranja, ki se ga zagotovi za financiranje infrastrukture, odgovorne države članice.

Svet soglaša s ciljem Komisije, naj se določi razvojna strategija za upravljavce železniške infrastrukture, če objava te strategije ostaja okvirna. Svet poleg tega ne podpira uvedbe fiksnega roka za zagotovitev finančnega ravnotežja upravljavcev infrastrukture in se raje sklicuje na razumen rok, ki ne bi presegel roka iz pogodbenega sporazuma v skladu s členom 30(2).

Evropski parlament predlaga, naj se podaljša trajanje nacionalnih strategij razvoja železniške infrastrukture, razširi obseg posvetovanja z vsemi zainteresiranimi stranmi o strategijah razvoja, okrepi obveznost držav članic, da zagotavljajo javno financiranje, in skrajša rok, ki ga je v prvotnem besedilu predlagala Komisija za zagotovitev finančnega ravnotežja upravljavcev infrastrukture. Svet glede na navedeno ni sprejel predlogov sprememb 55 in 78 Evropskega parlamenta.

iv) Ločevanje med upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu (člena 6 in 7)

Svet se strinja s stališčem Komisije, da se v okviru predloga prenovitve direktive o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja ne bo obravnavalo ločevanja med upravljavci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu.

Vendar pa Evropski parlament predlaga uvedbo posebnih zahtev glede storitev informacijske tehnologije in kadrovskih politik. Parlament poleg tega spreminja veljavne zahteve v zvezi z ločevanjem poslovnih računov upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu. Hkrati poziva Komisijo, naj še pred koncem leta 2012 predloži nov zakonodajni predlog na to temo in tako zagotovi popolno ločitev upravljanja infrastrukture in prevoznih storitev, ter vztraja, da bi bilo treba z novim predlogom zagotoviti tudi odprtje trga storitev v domačem železniškem potniškem prometu.

Svet zato ni mogel upoštevati predlogov sprememb 51, 52, 53 in 54.

v) Naloge regulatornega organa (členi 55–57)

V predlogu Komisije je več novih določb, ki regulatornim organom zagotavljajo večjo neodvisnost in širše pristojnosti ter jim dajejo na voljo dodatna sredstva, da bodo lahko učinkovito opravljali svoje naloge.

Predlaga se torej posodobitev določb o neodvisnosti regulatornih organov, in sicer z navedbo, da morajo biti neodvisni od katerega koli drugega javnega ali zasebnega organa. Namen predlaganega ukrepa je zmanjšati možnosti, da pride do navzkrižja interesov, in tako omogočiti boljši nadzor s strani regulatornih organov.

Predlog Komisije vključuje tudi razširitev pristojnosti regulatornih organov na naslednje naloge: (1) odločitve v zvezi z dostopom do z železnico povezanih storitev in s tem povezanimi uporabninami, kar je bistveno za omogočanje vstopa na trg in zagotavljanje poštene konkurence; (2) preprečevanje, da bi se državna sredstva, namenjena neprofitnim dejavnostim, porabila za podporo komercialnim dejavnostim; regulatorni organi naj bi bili pristojni tudi za izvajanje revizij ali sprožitev zunanjih revizij pri prevoznikih v železniškem prometu in upravljavcih infrastrukture, namenjenih preverjanju spoštovanja določb o ločevanju poslovnih računov iz člena 6. Da bi lahko regulatorni organi učinkoviteje opravljali svoje naloge, Komisija v pobudi za prenovitev predlaga, naj upravljavci infrastrukture zagotovijo podatke stroškovnega računovodstva v zbirni in standardizirani obliki „finančnih izkazov za namene nadzora“.

Čeprav se Svet glede večje vloge regulatornih organov načeloma strinja s pristopom Komisije, pa vendarle meni, da je treba pregledati predlagane določbe glede zahtev po neodvisnosti osebja regulatornih organov. Poleg tega Svet določa, da je morebitno posredovanje regulatorja pri finančnih vprašanjih neobvezno, in nasprotuje objavi finančnih izkazov za namene nadzora.

Svet je hkrati sklenil, da se regulatornemu organu dodelijo pristojnosti za spremljanje konkurenčnih razmer na trgih storitev železniškega prometa in za sprejemanje ustreznih ukrepov, namenjenih odpravi nezaželenega razvoja dogodkov na teh trgih, pri čemer se ne posega v pristojnosti nacionalnih organov za konkurenco v zvezi z varstvom konkurence. Svet se načeloma strinja tudi z vzpostavitvijo usklajenega okvira za sodelovanje med nacionalnimi regulatornimi organi.

Evropski parlament namerava dati nacionalnim regulatornim organom široka pooblastila za nadzor nad izvajanjem direktive ter predlaga dodatno povečanje neodvisnosti in sredstev nacionalnih regulatorjev, hkrati pa želi omejiti njihove trenutne pristojnosti v zvezi z odpravljanjem nezaželenega razvoja dogodkov na trgu. Evropski parlament podpira tudi formalizacijo sodelovanja med nacionalnimi regulatorji z vzpostavitvijo omrežja in Komisijo poziva, naj pripravi zakonodajni predlog o ustanovitvi evropskega regulatornega organa.

Svet se glede na navedeno ni strinjal s predlogi sprememb 48, 96, 97, 98, 99 in 100.

vi) Delegirani in izvedbeni akti

V skladu s prvotnim predlogom Komisije naj bi različne priloge in njihove dele spreminjali z delegiranimi akti.

Vendar pa je po mnenju Sveta treba zmanjšati število prilog in delov prilog, v zvezi s katerimi bi morala biti Komisija pooblaščena za sprejemanje delegiranih aktov, ter zadevne pristojnosti Komisije omejiti le na nekatere spremembe Priloge V, točke 4(c) Priloge VIII, Priloge IX in Priloge X. Svet torej odpravlja možnost, da bi Komisija z delegiranimi akti spreminjala Prilogo I (postavke železniške infrastrukture), Prilogo II (bistvene funkcije upravljavca infrastrukture), Prilogo III (storitve, ki se zagotovijo prevoznikom v železniškem prometu), Prilogo VI (vsebina programa omrežja), Prilogo VII (pogodbeni dogovor) in del Priloge VIII (uporabnine), saj te priloge vsebujejo bistvene elemente.

Svet poleg tega uvaja izvedbene ukrepe za sprejetje enotnih pogojev za uporabo nekaterih elementov prilog in delov prilog, na primer v zvezi s pogoji dostopa do z železnico povezanih storitev iz člena 13, določitvijo metodologije izračunavanja neposrednih stroškov iz člena 31(3), določitvijo enotne metodologije izračunavanja uporabnin za stroške učinkov hrupa iz člena 31(5) in določitvijo enotne metodologije modulacije evropskega sistema za nadzor vlakov iz člena 32.

Evropski parlament na splošno predlaga, naj se pooblastila Komisije za sprejemanje delegiranih aktov dodatno omejijo oziroma naj se ji takšna pooblastila odvzamejo; poleg tega nasprotuje sprejemanju enotnih pogojev za uporabo nekaterih elementov prilog in delov prilog z delegiranimi akti.

Svet glede na navedeno ni sprejel predlogov sprememb 62, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 78, 80, 81, 82 in 87.

3. **Druga vprašanja**

Svet na splošno nasprotuje tistim predlogom sprememb Evropskega parlamenta, ki ne upoštevajo določb Medinstitucionalnega sporazuma o bolj razčlenjenem pristopu k tehniki prenavljanja pravnih aktov (UL C 77, 28.3.2002, str. 1). V točki 8 tega medinstitucionalnega sporazuma je navedeno: „*Če se v teku zakonodajnega postopka izkaže, da je treba v aktu o prenovitvi uvesti bistvene spremembe tistih določb, ki v predlogu Komisije ostajajo nespremenjene, se take spremembe navedenega akta izvedejo v skladu s postopkom, določenim v Pogodbi v skladu z veljavno pravno podlago.*“

Svet meni, da spremembe, ki jih Evropski parlament predlagal v zvezi z določbami, ki jih Komisija ni vključila v predlog prenovitve, niso nujno potrebne za zagotovitev skladnosti in jasnosti. Svet zato ni mogel upoštevati predlogov sprememb 16, 17, 27, 29, 30, 33, 36, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 57, 59, 67, 73, 85, 88, 89, 90, 94 in 95.

4. **Druge spremembe, ki jih je sprejel Evropski parlament**

Druge spremembe, ki jih je predlagal Evropski parlament in jih Svet ni vključil v stališče iz prve obravnave, se nanašajo na:

— vključitev dodatnih zahtev glede informacij in izdaje vozovnic potnikom (predlog spremembe 57);

— določbe o rokih, v katerih morajo nacionalni regulatorni organi sprejeti odločitve (predlog spremembe 59);

— razširitev področja uporabe spremljanja trga na pogoje zaposlovanja in delovne razmere ter vlaganja v železniško infrastrukturo (predlog spremembe 65);

— zahtevo, v skladu s katero mora prevoznik prosilec v železniškem prometu ob vložitvi prošnje dokazati, da ima tudi varnostni certifikat (predlog spremembe 73);

— obvezno objavo programa omrežja v angleškem jeziku (predlog spremembe 75);

— strogi rok, v katerem mora upravljavec železniške infrastrukture zainteresirane strani obvestiti o izrednem vzdrževanju (predlog spremembe 93);

— 12-mesečni rok za prenos v nacionalno zakonodajo (predlog spremembe 112);

— podrobnejše določbe o potniških storitvah na postaji (predlog spremembe 115);

— vključitev sklica na Direktivo 2009/72/ES, kar zadeva dobavo vlečnega toka (predlog spremembe 115);

— razširitev informacij za spremljanje trga železniških storitev iz točke 1 Priloge IV na zbiranje podatkov o dogodkih, nesrečah in hudih nesrečah (predlog spremembe 116);

— dodatne zahteve glede kritja za civilnopravno odgovornost (predlog spremembe 140).

III. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

Svet je pri oblikovanju stališča v prvi obravnavi v celoti upošteval predlog Komisije in mnenje Evropskega parlamenta iz prve obravnave. Kar zadeva spremembe, ki jih je predlagal Evropski parlament, Svet ugotavlja, da so nekatere od njih v celoti, delno ali po smislu že vključene v stališče iz prve obravnave.