Ovaj je tekst namijenjen isključivo dokumentiranju i nema pravni učinak. Institucije Unije nisu odgovorne za njegov sadržaj. Vjerodostojne inačice relevantnih akata, uključujući njihove preambule, one su koje su objavljene u Službenom listu Europske unije i dostupne u EUR-Lexu. Tim službenim tekstovima može se izravno pristupiti putem poveznica sadržanih u ovom dokumentu.

►**B**

DIREKTIVA 2012/34/EU EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 21. studenoga 2012.

o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora

(preinačena)

(Tekst značajan za EGP)

(SL L 343, 14.12.2012., str. 32.)

Koju je izmijenila:

		Službeni list		
		br.	stranica	datum
►**M1**	Direktiva (EU) 2016/2370 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2016.	L 352	1	23.12.2016.
►**M2**	Delegirana odluka Komisije (EU) 2017/2075 od 4. rujna 2017.	L 295	69	14.11.2017.

Koju je ispravio:

►**C1** Ispravak, SL L 67, 12.3.2015, str. 32 (2012/34/EU)

►**C2** Ispravak, SL L 210, 4.8.2016, str. 150 (2012/34/EU)

▼B

DIREKTIVA 2012/34/EU EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 21. studenoga 2012.

o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora

(preinačena)

(Tekst značajan za EGP)

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Predmet i područje primjene

1. Ova Direktiva utvrđuje:

(a) pravila koja se primjenjuju na upravljanje željezničkom infrastrukturom i na aktivnosti prijevoza željezničkih prijevoznika koji imaju ili će imati poslovni nastan u državi članici u skladu s poglavljem II.;

(b) kriterije koji se primjenjuju na izdavanje, obnovu ili izmjenu dozvola od strane države članice koje su namijenjene za željezničke prijevoznike koji imaju ili će imati poslovni nastan u Uniji u skladu s poglavljem III.;

(c) načela i postupke koji se primjenjuju na određivanje i ubiranje pristojbia za korištenje željezničke infrastrukture i dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta u skladu s poglavljem IV.

2. Ova Direktiva primjenjuje se na korištenje željezničke infrastrukture za usluge domaćeg i međunarodnog željezničkog prijevoza.

Članak 2.

Izuzeci iz područja primjene

1. Poglavlje II. ne primjenjuje se na željezničke prijevoznike čija je djelatnost ograničena na pružanje usluga gradskog, prigradskog ili regionalnog prijevoza na lokalnim ili regionalnim samostalnim mrežama za prijevozne usluge na željezničkoj infrastrukturi ili mrežama koje su namijenjene samo za usluge gradskog i prigradskog željezničkog prijevoza.

Iznimno od prvog podstavka, kada je željezničkih prijevoznik pod izravnom ili neizravnom kontrolom poduzeća ili drugog tijela koje obavlja ili čija djelatnost uključuje obavljanje usluga željezničkog prijevoza koje nisu gradske, prigradske ili regionalne usluge, primjenjuju se članci 4. i 5. Odredbe članka 6. primjenjuju se na tog željezničkog prijevoznika u odnosu na vezu između željezničkog prijevoznika i poduzeća ili tijela koje ga izravno ili neizravno kontrolira.

2. Države članice mogu isključiti sljedeće iz primjene poglavlja III.:

(a) prijevoznike koji pružaju usluge željezničkog putničkog prijevoza na lokalnoj i regionalnoj samostalnoj željezničkoj infrastrukturi;

▼B

(b) prijevoznike koji pružaju samo usluge gradskog ili prigradskog željezničkog prijevoza putnika;

(c) prijevoznike koji pružaju samo usluge regionalnog željezničkog prijevoza robe;

(d) prijevoznike koji pružaju samo usluge prijevoza robe na privatnoj željezničkoj infrastrukturi koja postoji samo kako bi ju vlasnik infrastrukture koristio za vlastitu djelatnost prijevoza robe.

▼M1

3. Države članice mogu iz primjene članaka 7., 7.a, 7.b, 7.c, 7.d, 8. i 13. i poglavlja IV. isključiti sljedeće:

▼B

(a) lokalne i regionalne samostalne mreže za usluge prijevoza putnika na željezničkoj infrastrukturi;

(b) mreže namijenjene samo za pružanje usluga gradskog ili prigradskog željezničkog prijevoza putnika;

(c) regionalne mreže koje se koriste za usluge regionalnog željezničkog prijevoza robe samo od strane željezničkog prijevoznika koji nije obuhvaćen stavkom 1. dok drugi podnositelj zahtjeva ne zatraži kapacitet na toj mreži;

(d) infrastruktura u privatnom vlasništvu koja postoji samo za vlastitu djelatnost prijevoza robe vlasnika infrastrukture.

▼M1

3.a Države članice mogu iz primjene članaka 7., 7.a, 7.b, 7.c, 7.d i 8. isključiti sljedeće:

Lokalne pruge s niskim prometom čija duljina ne premašuje 100 km, a koje se koriste za teretni promet između glavne pruge i točaka polazišta i odredišta pošiljaka duž tih pruga, pod uvjetom da tim prugama upravljaju subjekti koji nisu glavni upravitelj infrastrukture te da se (a) tim prugama koristi samo jedan prijevoznik robe ili da (b) osnovne funkcije u vezi s tim prugama obavlja tijelo koje ne kontrolira nijedan željeznički prijevoznik. Ako postoji samo jedan prijevoznik robe, države članice ga mogu i izuzeti iz primjene poglavlja IV. sve dok drugi podnositelj zahtjeva ne zatraži dodjelu kapaciteta. Ovaj stavak može se primjenjivati i ako se pruga, u ograničenom opsegu, koristi i za usluge prijevoza putnika. Države članice obavješćuju Komisiju o namjeri isključivanja takvih pruga iz primjene članaka 7., 7.a, 7.b, 7.c, 7.d i 8.

3.b Države članice mogu iz primjene članaka 7., 7.a, 7.b, 7.c i 7.d isključiti sljedeće:

Regionalne mreže s niskim prometom kojima upravlja subjekt koji nije glavni upravitelj infrastrukture i koje služe za pružanje usluga regionalnog prijevoza putnika, a koje pruža jedan željeznički prijevoznik koji nije postojeći željeznički prijevoznik države članice, sve dok nije zatražena dodjela kapaciteta za usluge prijevoza putnika na toj mreži te pod uvjetom da je prijevoznik neovisan o bilo kojem željezničkom prijevozniku koji obavlja usluge prijevoza robe. Ovaj stavak može se isto tako primjenjivati ako se pruga, u ograničenom opsegu, upotrebljava i za usluge prijevoza robe. Države članice obavješćuju Komisiju o namjeri isključivanja takvih pruga iz primjene članaka 7., 7.a, 7.b, 7.c i 7.d.

▼M1

4. Ne dovodeći u pitanje stavak 3., države članice mogu iz primjene članka 8. stavka 3. isključiti lokalnu i regionalnu željezničku infrastrukturu koja nema stratešku važnost za funkcioniranje tržišta željezničkih usluga te mogu iz primjene članaka 7.,7.a, 7.c i poglavlja IV. isključiti lokalnu željezničku infrastrukturu koja nema stratešku važnost za funkcioniranje tržišta željezničkih usluga. Države članice obavješćuju Komisiju o namjeri isključivanja takve željezničke infrastrukture. Komisija donosi provedbene akte kojima odlučuje o tome može li se smatrati da takva željeznička infrastruktura nema stratešku važnost. Pritom Komisija uzima u obzir duljinu dotičnih željezničkih pruga, njihovu razinu korištenja i obujam prometa na koji bi mogla imati učinka. Ti provedbeni akti donose se u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 62. stavka 2.

▼B

5. Države članice mogu iz primjene članka 31. stavka 5. isključiti vozila koja se koriste ili se namjeravaju koristiti u trećim zemljama na mrežama čija je širina kolosijeka drugačija od glavne željezničke mreže u Uniji.

6. Države članice mogu odlučiti o vremenskim razdobljima i rokovima za dodjelu kapaciteta koji su drugačiji od onih iz članka 43. stavka 2., točke 2(b). Priloga VI. i točaka 3., 4. i 5. Priloga VII. ako uspostavljanje međunarodnih željezničkih ruta u suradnji s upraviteljima infrastrukture iz trećih zemalja na mreži čija je širina kolosijeka drugačija od glavne željezničke mreže u Uniji ima značajan učinak na raspored za dodjelu kapaciteta općenito.

7. Države članice mogu odlučiti objaviti okvir za izračun i pravila ubiranja pristojbi koja se primjenjuju posebno na usluge međunarodnog prijevoza robe prema i iz trećih zemalja na mreži s drugačijom širinom kolosijeka od glavne željezničke mreže u Uniji s različitim instrumentima i rokovima od onih predviđenih u članku 29. stavku 1. ako je to potrebno za osiguranje poštenog tržišnog natjecanja.

8. Države članice mogu iz primjene poglavlja IV. isključiti željezničku infrastrukturu čija je širina kolosijeka drugačija od glavne željezničke mreže u Uniji i koja povezuje prekogranične kolodvore države članice s državnim područjem treće zemlje.

▼M1

8.a Države članice, u razdoblju od deset godina nakon 24. prosinca 2016., mogu iz primjene poglavlja II. i IV. ove Direktive, uz iznimku članaka 10., 13. i 56., isključiti izolirane željezničke pruge čija je duljina manja od 500 km, a širina kolosijeka razlikuje se od širine kolosijeka glavne domaće željezničke mreže, koje su povezane s trećom zemljom u kojoj se ne primjenjuje zakonodavstvo Unije u području željezničkog prometa i kojima upravlja upravitelj infrastrukture koji nije upravitelj infrastrukture glavne domaće mreže. Željeznički prijevoznici koji usluge pružaju isključivo na takvim prugama mogu biti izuzeti od primjene poglavlja II.

Takva izuzeća moguće je produljiti za razdoblja koja ne premašuju 5 godina. Najkasnije 12 mjeseci prije isteka izuzeća država članica koja namjerava produljiti izuzeće obavješćuje Komisiju o svojoj namjeri da to učini. Komisija ispituje jesu li uvjeti za izuzeće određeni u prvom

▼M1

podstavku i dalje ispunjeni. Ako to nije slučaj, Komisija donosi provedbene akte kojima odlučuje o prekidu izuzeća. Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 62. stavka 2.

▼B

9. Ova se Direktiva ne primjenjuje na prijevoznike čije je poslovanje ograničeno samo na pružanje usluga kombiniranog prometa cestovnih vozila kroz podmorske tunele ili za prijevozne operacije u obliku usluge kombiniranog prometa za cestovna vozila kroz takve tunele osim članka 6. stavaka 1. i 4. i članaka 10., 11., 12. i 28.

10. Države članice mogu isključiti iz primjene poglavlja II., osim članka 14., i poglavlja IV., svaku željezničku uslugu koja se obavlja u tranzitu kroz Uniju.

11. Države članice mogu isključiti iz primjene članka 32. stavka. 4. vlakove koji nisu opremljeni Europskim sustavom za upravljanje i nadzor vlakova (ETCS) i koji se koriste za usluge regionalnog prijevoza putnika, a koji su prvi put pušteni u uporabu prije 1985. godine.

▼M1

12. Kada postoji javno-privatno partnerstvo sklopljeno prije 16. lipnja 2015., a privatna je stranka tog partnerstva ujedno i željeznički prijevoznik odgovoran za pružanje usluga željezničkog prijevoza putnika na infrastrukturi, države članice mogu i dalje takvu privatnu stranku izuzeti od primjene članaka 7., 7.a i 7.d te mogu i dalje ograničavati pravo ukrcaja i iskrcaja putnika za željezničke prijevoznike koji obavljaju usluge na istoj infrastrukturi na kojoj privatna stranka javno-privatnog partnerstva pruža usluge prijevoza putnika.

13. Privatni upravitelji infrastrukture koji su stranke javno-privatnog partnerstva sklopljenog prije 24. prosinca 2016. te koji ne dobivaju javna sredstva isključeni su iz primjene članka 7.d pod uvjetom da se zajmovima i financijskim jamstvima kojima upravlja upravitelj infrastrukture izravno ili neizravno ne koriste određeni željeznički prijevoznici.

▼B

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Direktive, primjenjuju se sljedeće definicije:

(1) „željeznički prijevoznik” znači svako javno ili privatno poduzeće koje ima dozvolu u skladu s ovom Direktivom i čija je primarna djelatnost pružati usluge prijevoza robe i/ili putnika željeznicom s tim da mora osigurati vuču; to uključuje i poduzeća koja pružaju samo usluge vuče;

▼M1

(2) „upravitelj infrastrukture” znači svako tijelo ili poduzeće odgovorno za upravljanje željezničkom infrastrukturom na mreži, njezino održavanje i obnovu, kao i odgovorno za sudjelovanje u njezinu razvoju kako je utvrdila država članica u okviru svoje opće politike razvoja i financiranja infrastrukture;

▼M1

(2a) „razvoj željezničke infrastrukture” znači planiranje mreže, financijsko i investicijsko planiranje te izgradnja i modernizacija infrastrukture;

(2b) „upravljanje željezničkom infrastrukturom” znači dodjela trase vlaka, upravljanje prometom i ubiranje pristojbi za korištenje infrastrukture;

(2c) „održavanje željezničke infrastrukture” znači izvedba radova radi očuvanja stanja i kapaciteta postojeće infrastrukture;

(2d) „obnova željezničke infrastrukture” znači veliki radovi zamjene na postojećoj infrastrukturi kojima se ne mijenja njezina cjelokupna izvedba;

(2e) „modernizacija željezničke infrastrukture” znači veliki radovi izmjene na infrastrukturi kojima se poboljšava njezina cjelokupna izvedba;

(2f) „osnovne funkcije” upravljanja infrastrukturom znači odlučivanje u vezi s dodjelom trasa vlakova, uključujući izradu i procjenu raspoloživosti i dodjelu pojedinačnih trasa vlaka te odlučivanje u vezi s pristojbama za korištenje infrastrukture, uključujući određivanje iznosa i ubiranje pristojbi, u skladu s okvirom za ubiranje pristojbi i okvirom za dodjelu kapaciteta koje su države članice uspostavile u skladu s člancima 29. i 39.;

▼B

(3) „željeznička infrastruktura” znači svi elementi navedeni u Prilogu I;

(4) „usluga međunarodnog prijevoza robe” znači usluga prijevoza prilikom koje vlak prelazi barem jednu granicu države članice; vlak se može spojiti i/ili razdvojiti i različiti dijelovi mogu imati različita polazišta i odredišta, pod uvjetom da svi vagoni prelaze barem jednu granicu;

(5) „usluga međunarodnog prijevoza putnika” znači usluga prijevoza putnika prilikom koje vlak prelazi barem jednu granicu države članice i čija je glavna svrha prevoziti putnike između kolodvora u različitim državama članicama; vlak se može spojiti i/ili razdvojiti i različiti dijelovi mogu imati različita polazišta i odredišta, pod uvjetom da svi vagoni prelaze barem jednu granicu;

(6) „gradske i prigradske usluge” znači usluge prijevoza čija je glavna svrha udovoljiti prijevoznim potrebama užeg ili šireg gradskog središta, uključujući i prekogranično šire gradsko središte, kao i prijevoznim potrebama između tih središta i okolnih područja,

(7) „regionalne usluge” znači usluge prijevoza čija je glavna svrha udovoljiti prijevoznim potrebama regije, uključujući prekogranične regije;

(8) „tranzit” znači prijelaz s državnog područja Unije bez utovara ili istovara robe i/ili bez ukrcaja ili iskrcaja putnika na državno područje Unije;

▼B

(9) „alternativni pravac” znači drugi pravac između istog polazišta i odredišta u slučaju kada su ta dva pravca međusobno zamjenjiva za uslugu prijevoza robe ili putnika od strane željezničkog prijevoznika;

(10) „izvediva alternativa” znači pristup alternativnom uslužnom objektu koji je gospodarski prihvatljiv željezničkom prijevozniku i koji mu omogućuje pružanje predmetne usluge prijevoza tereta iliputnika;

(11) „uslužni objekt” znači postrojenje, uključujući zemljište, zgrade i opremu, koji je posebno opremljen, u cjelini ili dijelom, za pružanje jedne ili više usluga iz točaka 2. do 4. Priloga II.;

(12) „operator uslužnog objekta” znači javno ili privatno tijelo odgovorno za upravljanje jednim ili više uslužnih objekata ili za pružanje željezničkim prijevoznicima jedne ili više usluga iz točaka 2. do 4. Priloga II.;

(13) „prekogranični sporazum” znači sporazum između dvije ili više država članica ili između država članica i trećih zemalja čija je svrha olakšati pružanje prekograničnih željezničkih usluga;

(14) „dozvola znači ovlaštenje koje je prijevozniku izdao izdavatelj dozvola i kojim se priznaje njegova sposobnost za pružanje usluga željezničkog prijevoza; ta sposobnost može biti ograničena na pružanje određenih vrsta usluga;

(15) „izdavatelj dozvola” znači tijelo nadležno za izdavanje dozvola u državi članici;

(16) „ugovor” znači sporazum ili, *mutadis mudandis*, dogovor u okviru administrativnih mjera;

(17) „razumna dobit” znači stopa prinosa na vlastita sredstva koja uzima u obzir rizik, kao i rizik na prihod, ili nepostojanje takvog rizika, koju ima operator uslužnog objekta i u skladu je s prosječnom stopom za predmetni sektor posljednjih godina;

(18) „dodjela kapaciteta” znači dodjela željezničkog infrastrukturnog kapaciteta od strane upravitelja infrastrukture;

(19) „podnositelj zahtjeva” znači željeznički prijevoznik ili međunarodna grupacija željezničkih prijevoznika ili drugia fizička ili pravna osoba, kao što su nadležna tijela u skladu s Uredbom (EZ) br. 1370/2007 i otpremnici, špediteri i pružatelji usluga kombiniranog prijevoza koji imaju interes za obavljanje javne usluge ili komercijalni interes za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta;

(20) „zakrčena infrastruktura” znači dio infrastrukture na kojem se potražnja za infrastrukturnim kapacitetom ne može potpuno zadovoljiti tijekom određenih razdoblja čak i nakon usuglašavanja različitih zahtjeva za kapacitetom;

(21) „plan povećanja kapaciteta” znači mjera ili niz mjera koje treba provesti u određenom razdoblju, a koje imaju za cilj ublažiti nedostatak kapaciteta koji je doveo do proglašenja dijela infrastrukture „zakrčenom”;

▼B

(22) „usuglašavanje” znači postupak kojim upravitelj infrastrukture i podnositelji zahtjeva nastoje riješiti situacije u kojima postoje proturječni zahtjevi za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta;

(23) „okvirni sporazum” znači pravno obvezujući opći sporazum u skladu s javnim ili privatnim pravom u kojem se utvrđuju obveze podnositelja zahtjeva i upravitelja infrastrukture vezano uz infrastrukturni kapacitet koji će se dodjeljivati i pristojbe koje će se ubirati u razdoblju dužem od razdoblja jednog voznog reda;

(24) „infrastrukturni kapacitet” znači mogući broj trasa vlakova na pojedinom dijelu infrastrukture u određenom vremenskom razdoblju;

(25) „mreža” znači cjelokupna željeznička infrastruktura kojom upravlja upravitelj infrastrukture;

(26) „izvješće o mreži” znači izvješće u kojem se detaljno utvrđuju opća pravila, rokovi, postupci i kriteriji za programe određivanje pristojbi i dodjelu kapaciteta, uključujući druge podatke koji su nužni za podnošenje zahtjeva za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta;

(27) „trasa vlaka” znači infrastrukturni kapacitet koji je potreban za vožnju vlaka između dva mjesta u određenom vremenu;

(28) „vozni red” znači skup podataka o svim planiranim kretanjima vlakova i željezničkih vozila na određenoj infrastrukturi tijekom razdoblja za koji isti vrijedi;

(29) „garažni kolosijek” znači kolosijeci koji su posebno namijenjeni za privremeno garažiranje željezničkih vozila između dva prijevoza;

(30) ►C2 „pojačano održavanje” znači radovi održavanja vozila ◄ koji se ne provode rutinski kao dio svakodnevnih operacija i zahtijevaju povlačenje vozila iz prometa;

▼M1

(31) „vertikalno integrirano poduzeće” znači poduzeće gdje, u smislu Uredbe Vijeća (EZ) br. 139/2004 ([1]):

(a) upravitelj infrastrukture pod kontrolom je poduzeća koje istodobno kontrolira jednog ili više željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge željezničkog prijevoza na mreži upravitelja infrastrukture;

(b) upravitelj infrastrukture pod kontrolom je jednog ili više željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge željezničkog prijevoza na mreži upravitelja infrastrukture; ili

(c) jedan ili više željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge željezničkog prijevoza na mreži upravitelja infrastrukture pod kontrolom je upravitelja infrastrukture.

To ujedno podrazumijeva poduzeće koje se sastoji od zasebnih odjela, uključujući upravitelja infrastrukture i jednog ili nekoliko odjela koji pružaju usluge prijevoza, no nemaju zasebnu pravnu osobnost.

([1]) Uredba Vijeća (EZ) br. 139/2004 od 20. siječnja 2004. o kontroli koncentracija između poduzetnika (Uredba EZ o koncentracijama) (SL L 24, 29.1.2004., str. 1.).

▼M1

Ako su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik potpuno neovisni jedan o drugome, no oba su pod izravnom kontrolom države članice koja ne uključuje nikakav posrednički subjekt, ne smatra se da predstavljaju vertikalno integrirano poduzeće za potrebe ove Direktive;

(32) „javno-privatno partnerstvo” znači obvezujući aranžman između javnih tijela i jednog ili više poduzeća koja nisu glavni upravitelj infrastrukture države članice, u okviru kojeg poduzeća djelomično ili potpuno grade i/ili financiraju željezničku infrastrukturu i/ili stječu pravo izvršavanja bilo koje od funkcija navedenih u točki 2. tijekom unaprijed određenog razdoblja. Aranžman može poprimiti bilo koji odgovarajući pravno obvezujući oblik predviđen nacionalnim zakonodavstvom;

(33) „upravljački odbor” znači više tijelo poduzeća koje obavlja izvršne i administrativne funkcije i koje je odgovorno za svakodnevno upravljanje poduzećem;

(34) „nadzorni odbor” znači najviše tijelo poduzeća koje ispunjava nadzorne zadaće, uključujući izvršavanje kontrole nad upravljačkim odborom i donošenje općih strateških odluka u vezi s poduzećem;

(35) „jedinstvena karta” znači jedna ili više karata koje predstavljaju ugovor o prijevozu za uzastopne usluge željezničkog prijevoza koje pruža jedan ili nekoliko željezničkih prijevoznika;

(36) „usluge prijevoza putnika željeznicama velikih brzina” znači usluge željezničkog prijevoza putnika koje se obavljaju bez zaustavljanja između dvaju mjesta koja su udaljena barem više od 200 km, na posebno izgrađenim prugama velikih brzina opremljenima za brzine uglavnom od 250 km/h ili veće i na kojima se prosječno vozi tim brzinama.

▼B

POGLAVLJE II.

RAZVOJ ŽELJEZNICA UNIJE

ODJELJAK 1.

Neovisno upravljanje

Članak 4.

Neovisnost željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture

1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da, što se tiče upravljanja, rukovodstva i unutarnjeg nadzora nad upravnim, gospodarskim i računovodstvenim pitanjima, željeznički prijevoznici koji su u izravnom ili neizravnom vlasništvu države članice imaju neovisan status tako da su naročito njihova imovina, proračun i poslovne knjige odvojeni od državnih.

2. Upravitelj infrastrukture odgovoran je za vlastito upravljanje, rukovodstvo i unutarnji nadzor pritom poštujući okvir za ubiranje pristojbi i dodjelu kapaciteta te posebna pravila koja su odredile države članice.

▼B

Članak 5.

Upravljanje željezničkim prijevoznicima prema komercijalnim načelima

1. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi omogućile željezničkim prijevoznicima da prilagode svoju djelatnost tržištu i upravljaju tim djelatnostima pod odgovornošću njihovih rukovodećih tijela, u interesu obavljanja učinkovitih i odgovarajućih usluga po najnižoj mogućoj cijeni za kvalitetu zatražene usluge.

Željezničkim se prijevoznicima upravlja u skladu s načelima koja se primjenjuju na komercijalna trgovačka društva, neovisno o njihovom vlasništvu. Ovo se također primjenjuje na njihove obveze obavljanja javnih usluga koje nameće država te na ugovore o obavljanju javnih usluga koje sklapaju s nadležnim tijelima države.

2. Željeznički prijevoznici utvrđuju svoje poslovne planove, uključujući programe ulaganja i financiranja. Ti se planovi izrađuju kako bi se postigla financijska ravnoteža i ostvarenje drugih ciljeva tehničkog, komercijalnog i financijskog poslovanja; u njima se navode i načini ostvarivanja tih ciljeva.

3. Na temelju općih smjernica politike koje je utvrdila država članica i uzimajući u obzir nacionalne planove i ugovore (koji mogu biti višegodišnji), uključujući planove ulaganja i financiranja, željeznički prijevoznici u prvom redu mogu:

(a) uspostaviti svoju unutarnju organizaciju, ne dovodeći u pitanje članke 7., 29. i 39.;

(b) nadzirati pružanje i oglašavanje usluga te odrediti cijene tih usluga;

(c) donositi odluke o zaposlenicima, imovini i nabavi;

(d) povećati tržišni udio, razvijati nove tehnologije i nove usluge i prihvaćati sve inovativne tehnike upravljanja;

(e) uspostaviti nove poslovne djelatnosti u područjima koja su povezana sa željezničkim prometom.

Ovaj stavak ne dovodi u pitanje Uredbu (EZ) br. 1370/2007.

4. Ne dovodeći u pitanje stavak 3., dioničari željezničkih prijevoznika u državnom vlasništvu ili pod kontrolom države moraju moći zahtijevati da se prije važnih upravljačkih odluka traži njihova prethodna suglasnost kao što je slučaj kod dioničara privatnih dioničkih društava u skladu s pravilima zakona o trgovačkim društvima država članica. Odredbe ovog članka ne dovode u pitanje ovlasti nadzornih tijela u skladu s pravom trgovačkih društava vezane uz imenovanje članova uprave.

▼B

ODJELJAK 2.

Razdvajanje upravljanja infrastrukturom i prijevoznih operacija i različitih vrsta prijevoznih operacija

Članak 6.

Razdvajanje računa

1. Države članice osiguravaju vođenje i objavu odvojenih računa dobiti i gubitka i bilance stanja koji se odnose na poslovanje u vezi pružanja usluga prijevoza od strane željezničkih prijevoznika s jedne strane, i za poslovanje vezano uz upravljanje željezničkom infrastrukturom, s druge strane. Javna sredstva koja se uplaćuju za jedno od ta dva područja djelovanja ne smiju se prenositi se na drugo.

▼M1

2. Za potrebe ovog članka države članice koje primjenjuju članak 7.a stavak 3. zahtijevaju da je poduzeće organizirano u zasebne odjele koji nemaju zasebnu pravnu osobnost unutar jedinstvenog poduzeća.

▼B

3. Države članice osiguravaju vođenje i objavu odvojenih računa dobiti i gubitka i bilance stanja za poslovanje vezano uz pružanje usluga željezničkog prijevoza robe, s jedne strane, i za aktivnosti vezane uz pružanje usluga prijevoza putnika, s druge strane. Javna sredstva koja se uplaćuju za aktivnosti vezane za pružanje prijevoznih usluga kao javne službe prikazuju se odvojeno u skladu s člankom 7. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 na mjerodavnim računima i ne smiju se prenositi na aktivnosti vezane uz pružanje drugih prijevoznih usluga ili nekog drugog poslovanja.

4. Poslovne knjige za različita područja poslovanja iz stavaka 1. i 3. vode se na način koji omogućuje praćenje zabrane prijenosa javnih sredstava uplaćenih za jedno područje aktivnosti na drugo i praćenje korištenja prihoda od pristojbi za korištenje infrastrukture i viška od drugih komercijalnih aktivnosti.

▼M1

Članak 7.

Neovisnost upravitelja infrastrukture

1. Države članice osiguravaju da je upravitelj infrastrukture odgovoran za upravljanje željezničkom infrastrukturom na mreži, njezino održavanje i obnovu te da mu je povjeren razvoj željezničke infrastrukture te mreže, u skladu s nacionalnim pravom.

Države članice osiguravaju da nijedan od drugih pravnih subjekata unutar vertikalno integriranog poduzeća nema odlučujući utjecaj na odluke upravitelja infrastrukture u pogledu osnovnih funkcija.

Države članice osiguravaju da članovi nadzornog odbora i upravljačkog odbora upravitelja infrastrukture te rukovoditelji koji njima izravno odgovaraju djeluju na nediskriminirajući način i da na njihovu nepristranost ne utječe nijedan sukob interesa.

▼M1

2. Države članice osiguravaju da je upravitelj infrastrukture organiziran kao subjekt koji je pravno odvojen od bilo kojeg željezničkog prijevoznika te da je, u vertikalno integriranim poduzećima, odvojen od bilo kojeg drugog pravnog subjekta unutar poduzeća.

3. Države članice osiguravaju da iste osobe ne mogu istodobno biti zaposlene ili imenovane:

(a) kao članovi upravljačkog odbora upravitelja infrastrukture i kao članovi upravljačkog odbora željezničkog prijevoznika;

(b) kao osobe zadužene za donošenje odluka o osnovnim funkcijama i kao članovi upravljačkog odbora željezničkog prijevoznika;

(c) ako postoji nadzorni odbor, kao članovi nadzornog odbora upravitelja infrastrukture i kao članovi nadzornog odbora željezničkog prijevoznika;

(d) kao članovi nadzornog odbora poduzeća koje je dio vertikalno integriranog poduzeća i koje vrši kontrolu i nad željezničkim prijevoznikom i nad upraviteljem infrastrukture te kao članovi upravljačkog odbora tog upravitelja infrastrukture.

4. U vertikalno integriranim poduzećima, članovi upravljačkog odbora upravitelja infrastrukture i osobe zadužene za donošenje odluka o osnovnim funkcijama ne primaju nikakvu naknadu utemeljenu na postignutim rezultatima od bilo kojih drugih pravnih subjekata unutar vertikalno integriranog poduzeća, niti primaju bilo kakve bonuse koji su ponajprije povezani s financijskim rezultatima određenih željezničkih prijevoznika. Mogu im se, međutim, nuditi poticaji u pogledu sveukupne izvedbe željezničkog sustava.

5. Ako se različiti subjekti unutar vertikalno integriranog poduzeća koriste zajedničkim informacijskim sustavima, pristup osjetljivim informacijama u vezi s osnovnim funkcijama ima samo ovlašteno osoblje upravitelja infrastrukture. Osjetljive informacije ne smiju se prosljeđivati drugim subjektima unutar vertikalno integriranog poduzeća.

6. Odredbama stavka 1. ovog članka ne dovodi se u pitanje pravo država članica da donose odluke o razvoju i financiranju željezničke infrastrukture, kao ni njihove nadležnosti u vezi s financiranjem infrastrukture i pristojbama za njezino korištenje te dodjelom kapaciteta, kako je utvrđeno člankom 4. stavkom 2. te člancima 8., 29. i 39.

Članak 7.a

Neovisnost osnovnih funkcija

1. Države članice osiguravaju da je upravitelj infrastrukture u pogledu osnovnih funkcija organizacijski neovisan kao i da je neovisan u pogledu donošenja odluka u okviru ograničenja iz članka 4. stavka 2. te članaka 29. i 39.

2. U svrhu primjene stavka 1. države članice osobito osiguravaju da:

(a) željeznički prijevoznik ili bilo koji drugi pravni subjekt ne ostvaruje odlučujući utjecaj na upravitelja infrastrukture u vezi s osnovnim funkcijama, pri čemu se ne dovodi u pitanje uloga država članica u pogledu određivanja okvira za ubiranje pristojbi i okvira za dodjelu kapaciteta kao ni specifična pravila za ubiranje pristojbi u skladu s člancima 29. i 39.;

▼M1

(b) željeznički prijevoznik ili bilo koji drugi pravni subjekt unutar vertikalno integriranog poduzeća nema odlučujući utjecaj na imenovanja i razrješenja osoba zaduženih za donošenje odluka o osnovnim funkcijama;

(c) se mobilnošću osoba zaduženih za osnovne funkcije ne stvara sukob interesa.

3. Države članice mogu odlučiti da ubiranje pristojbi za korištenje infrastrukture i dodjelu kapaciteta obavljaju tijelo za ubiranje pristojbi i/ili tijelo za dodjelu kapaciteta, koja su pravno, organizacijski i u smislu donošenja odluka neovisna o bilo kojem željezničkom prijevozniku. U tom slučaju države članice mogu odlučiti da ne primjenjuju odredbe članka 7. stavka 2. i članka 7. stavka 3.točke (c) i (d).

Na voditelje odjela zadužene za upravljanje infrastrukturom i pružanje željezničkih usluga primjenjuju se *mutatis mutandis* članak 7. stavak 3. točka (a) i članak 7. stavak 4.

4. Odredbe ove Direktive koje se odnose na osnovne funkcije upravitelja infrastrukture primjenjuju se na neovisno tijelo za ubiranje pristojbi i/ili dodjelu kapaciteta.

Članak 7.b

Nepristranost upravitelja infrastrukture u pogledu upravljanja prometom i planiranja održavanja

1. Države članice osiguravaju da se funkcije upravljanja prometom i planiranja održavanja izvršavaju na transparentan i nediskriminirajući način i da na osobe zadužene za donošenje odluka u pogledu tih funkcija ne utječe nikakav sukob interesa.

2. U pogledu upravljanja prometom države članice osiguravaju željezničkim prijevoznicima, u slučajevima smetnji koji se na njih odnose, puni i pravodobni pristup relevantnim informacijama. Kada upravitelj infrastrukture za dotične željezničke prijevoznike odobrava dodatni pristup procesu upravljanja prometom, to čini na transparentan i nediskriminirajući način.

3. U pogledu dugoročnog planiranja opsežnog održavanja i/ili obnove željezničke infrastrukture upravitelj infrastrukture savjetuje se s podnositeljima zahtjeva i u najvećoj mogućoj mjeri uzima u obzir iskazane primjedbe.

Planiranje radova održavanja obavlja upravitelj infrastrukture na nediskriminirajući način.

Članak 7.c

Eksternalizacija i raspodjela funkcija upravitelja infrastrukture

1. Pod uvjetom da ne nastaje sukob interesa i da je zajamčena povjerljivost komercijalno osjetljivih informacija, upravitelj infrastrukture može:

▼M1

(a) eksternalizirati funkcije drugom subjektu, pod uvjetom da potonji nije željeznički prijevoznik, da ne kontrolira željezničkog prijevoznika niti se nalazi pod kontrolom željezničkog prijevoznika. Unutar vertikalno integriranog poduzeća osnovne funkcije ne smiju se eksternalizirati nijednom drugom subjektu vertikalno integriranog poduzeća, osim ako takav subjekt obavlja isključivo osnovne funkcije;

(b) eksternalizirati izvedbu radova i povezanih zadaća u vezi s razvojem, održavanjem i obnovom željezničke infrastrukture željezničkim prijevoznicima ili trgovačkim društvima koja kontroliraju željezničkog prijevoznika ili se nalaze pod kontrolom željezničkog prijevoznika.

Upravitelj infrastrukture zadržava nadzorne ovlasti nad izvršavanjem funkcija opisanih u članku 3. stavku 2. te snosi konačnu odgovornost za izvršavanje tih funkcija. Subjekt koji izvodi osnovne funkcije mora biti usklađen s člancima 7., 7.a, 7.b i 7.d.

2. Odstupajući od članka 7. stavka 1., različiti upravitelji infrastrukture mogu obavljati funkcije upravljanja infrastrukturom, među ostalim i stranke aranžmana u okviru javno-privatnog partnerstva, pod uvjetom da ispunjavaju uvjete iz članka 7. stavaka od 2. do 6. i članaka 7.a, 7.b i 7.d te da preuzimaju punu odgovornost za izvršavanje dotičnih funkcija.

3. Kada osnovne funkcije nisu dodijeljene operateru napajanja strujom, on se izuzima od pravila primjenjivih na upravitelje infrastrukture, pod uvjetom da je osigurana sukladnost s odgovarajućim odredbama o razvoju mreže, posebno s člankom 8.

4. Uz nadzor regulatornog tijela ili bilo kojeg drugog neovisnog nadležnog tijela koje određuje država članica, upravitelj infrastrukture može na nediskriminirajući način sklopiti sporazume o suradnji s jednim ili više željezničkih prijevoznika u svrhu osiguravanja pogodnosti za korisnike kao što su smanjeni troškovi ili poboljšanje izvedbe u dijelu mreže koji je obuhvaćen sporazumom.

To tijelo nadzire provedbu takvih sporazuma te može, kada je opravdano, savjetovati njihovo otkazivanje.

Članak 7.d

Financijska transparentnost

1. Upravitelj infrastrukture može prihode od aktivnosti upravljanja infrastrukturom mrežom, uključujući javna sredstva, upotrebljavati isključivo za financiranje vlastita poslovanja, što uključuje servisiranje svojih zajmova. Upravitelj infrastrukture može takav prihod upotrijebiti i za isplatu dividendi vlasnicima trgovačkog društva, što može obuhvatiti bilo koje privatne dioničare, no isključuje poduzeća koja su dio vertikalno integriranog poduzeća i koja vrše kontrolu i nad željezničkim prijevoznikom i nad tim upraviteljem infrastrukture.

2. Upravitelji infrastrukture ni izravno ni neizravno ne odobravaju zajmove željezničkim prijevoznicima.

▼M1

3. Željeznički prijevoznici ni izravno ni neizravno ne odobravaju zajmove upraviteljima infrastrukture.

4. Zajmovi između pravnih subjekata vertikalno integriranog poduzeća isključivo se odobravaju, isplaćuju i servisiraju po tržišnim stopama i uvjetima kojima se odražava individualni rizični profil dotičnog subjekta.

5. Zajmovi između pravnih subjekata vertikalno integriranog poduzeća odobreni prije 24. prosinca 2016. vrijede do njihova dospijeća, pod uvjetom da su ugovoreni po tržišnim cijenama i da se doista isplaćuju i servisiraju.

6. Sve usluge koje upravitelju infrastrukture nude drugi pravni subjekti vertikalno integriranog poduzeća pružaju se na temelju ugovora i plaćaju se ili po tržišnim cijenama ili po cijenama koje odražavaju trošak proizvodnje, uz razumnu profitnu maržu.

7. Dugovi koji se pripisuju upravitelju infrastrukture jasno se odvajaju od dugova koji se pripisuju drugim pravnim subjektima unutar vertikalno integriranih poduzeća. Takvi dugovi otplaćuju se odvojeno. To ne sprečava da se završno plaćanje dugova obavi putem poduzeća koje je dio vertikalno integriranog poduzeća i koje vrši kontrolu i nad željezničkim prijevoznikom i nad upraviteljem infrastrukture ili putem drugog subjekta unutar poduzeća.

8. Računi upravitelja infrastrukture i računi drugih pravnih subjekata unutar vertikalno integriranog poduzeća vode se na način kojim se osigurava ispunjenje ovog članka i omogućuju odvojeno računovodstvo i transparentni financijski tokovi unutar poduzeća.

9. Unutar vertikalno integriranih poduzeća upravitelj infrastrukture detaljno bilježi sve komercijalne i financijske odnose s drugim pravnim subjektima unutar tog poduzeća.

10. Ako osnovne funkcije obavlja neovisno tijelo za ubiranje pristojbi i/ili dodjelu kapaciteta u skladu s člankom 7.a stavkom 3., a države članice ne primjenjuju članak 7. stavak 2., odredbe ovog članka primjenjuju se *mutatis mutandis*. Upućivanja na upravitelja infrastrukture, željezničkog prijevoznika i druge pravne subjekte vertikalno integriranog poduzeća u ovom članku podrazumijevaju upućivanje na odgovarajuće odjele poduzeća. Ispunjavanje zahtjeva utvrđenih u ovom članku prikazuje se u zasebnim računima odgovarajućih odjela poduzeća.

Članak 7.e

Mehanizmi koordinacije

Države članice osiguravaju da su uspostavljeni odgovarajući mehanizmi koordinacije kako bi se osigurala koordinacija između njihovih glavnih upravitelja infrastrukture i svih zainteresiranih željezničkih prijevoznika, kao i podnositelja zahtjeva navedenih u članku 8. stavku 3. Prema potrebi, predstavnici korisnika usluga željezničkog prijevoza robe i putnika te nacionalna, lokalna ili regionalna tijela pozivaju se na sudjelovanje. Regulatorno tijelo kojeg se to tiče može sudjelovati kao promatrač. Koordinacija među ostalim obuhvaća:

(a) potrebe podnositelja zahtjeva povezane s održavanjem i razvojem infrastrukturnog kapaciteta;

▼M1

(b) sadržaj ciljeva u vezi s izvedbom usmjerenih na korisnike koji se navode u ugovorima iz članka 30. i sadržaj poticaja iz članka 30. stavka 1. te njihovu provedbu;

(c) sadržaj i provedbu izvješća o mreži navedenih u članku 27.;

(d) pitanja intermodalnosti i interoperabilnosti;

(e) sva druga pitanja povezana s uvjetima za pristup infrastrukturi, njezino korištenje te s kvalitetom usluga upravitelja infrastrukture.

Upravitelj infrastrukture sastavlja i objavljuje smjernice za koordinaciju, uz savjetovanje sa zainteresiranim stranama. Koordinacija se vrši najmanje na godišnjoj razini, a upravitelj infrastrukture na svojoj internetskoj stranici objavljuje pregled aktivnosti poduzetih u skladu s ovim člankom.

Koordinacijom u skladu s ovim člankom ne dovode se u pitanje pravo podnositelja zahtjeva na žalbu regulatornom tijelu kao ni ovlasti regulatornog tijela iz članka 56.

Članak 7.f

Europska mreža upravitelja infrastrukture

1. S ciljem olakšavanja pružanja učinkovitih i djelotvornih željezničkih usluga unutar Unije države članice osiguravaju da njihovi glavni upravitelji infrastrukture sudjeluju i surađuju u okviru mreže koja se sastaje u redovnim vremenskim razmacima kako bi se:

(a) razvila željeznička infrastruktura Unije;

(b) podržala pravovremena i učinkovita provedba jedinstvenog europskog željezničkog prostora;

(c) razmijenila najbolja praksa;

(d) pratili i vrednovali rezultati;

(e) doprinijelo aktivnostima nadziranja tržišta iz članka 15.;

(f) riješio problem prekograničnih uskih grla; i

(g) raspravila primjena članaka 37. i 40.

Za potrebe točke (d) u okviru mreže utvrđuju se zajednička načela i prakse za praćenje i vrednovanje rezultata na dosljedan način.

Koordinacijom u skladu s ovim stavkom ne dovodi se u pitanje pravo podnositelja zahtjeva na žalbu regulatornom tijelu kao ni ovlasti regulatornog tijela iz članka 56.

2. Komisija je članica mreže. Ona podupire rad mreže te olakšava koordinaciju.

▼B

ODJELJAK 3.

Poboljšanje financijske situacije

Članak 8.

Financiranje upravitelja infrastrukture

1. Države članice razvijaju vlastitu željezničku infrastrukturu uzimajući u obzir, ako je potrebno, opće potrebe Unije, uključujući potrebu suradnje sa susjednim trećim zemljama. U tu svrhu, one objavljuju do 16. prosinca 2014., nakon savjetovanja sa zainteresiranim strankama, indikativnu strategiju za razvoj željezničke infrastrukture s ciljem zadovoljavanja budućih potreba za mobilnošću u odnosu na održavanje, obnovu i razvoj infrastrukture na temelju održivog financiranja željezničkog sustava. Ta strategija odnosi se na razdoblje od barem pet godina i može se produžiti.

2. Uzimajući u obzir članke 93., 107. i 108. UFEU-a, države članice mogu upravitelju infrastrukture osigurati sredstva u skladu sa zadaćama iz točke 2. članka 3., veličinom infrastrukture i financijskim zahtjevima, posebno radi pokrivanja novih ulaganja. Države članice mogu odlučiti financirati ta ulaganja drugim sredstvima osim izravnim državnim financiranjem. U svakom slučaju, države članice moraju poštovati zahtjeve iz stavka 4. ovog članka.

3. U okviru opće politike koju je odredila država članica i uzimajući u obzir strategiju iz stavka 1. i sredstva koja osiguravaju države članice iz stavka 2., upravitelj infrastrukture donosi poslovni plan, uključujući programe ulaganja i financiranja. Plan mora osiguravati optimalno i učinkovito korištenje, pružanje i razvoj infrastrukture pritom osiguravajući financijsku ravnotežu i sredstva za ostvarenje tih ciljeva. Upravitelj infrastrukture osigurava da poznati podnositelji zahtjeva te, na njihov zahtjev potencijalni podnositelji zahtjeva, imaju pristup potrebnim podacima i da dobiju priliku izraziti svoja stajališta o sadržaju poslovnog plana u odnosu na uvjete pristupa i korištenja kao i na prirodu, pružanje i razvoj infrastrukture prije nego ga odobri upravitelj infrastrukture.

4. Države članice osiguravaju da su, u uobičajenim poslovnim uvjetima i u razumnom roku koji ne prelazi pet godina, u računu dobiti i gubitka upravitelja infrastrukture poravnati barem prihod od infrastrukturnih promjena, viškovi od drugih poslovnih aktivnosti, nepovratna sredstva iz privatnih izvora i državna sredstva, s jedne strane, uključujući predujmove plaćene od strane države, ako je potrebno, i rashodi za infrastrukturu, s druge strane.

Ne dovodeći u pitanje moguć dugoročan cilj da korisnici pokriju infrastrukturne troškove svih vrsta prijevoza na temelju poštenog, nediskriminajućeg tržišnog natjecanja između različitih vrsta prijevoza, pri čemu se željeznički prijevoz može natjecati s drugim vrstama prijevoza, unutar okvira za izračun pristojbi iz članaka 31. i 32., država članica može tražiti od upravitelja infrastrukture da poravna svoje račune bez državnog financiranja.

▼B

Članak 9.

Transparentno smanjivanje zaduženosti

1. Ne dovodeći u pitanje pravila Unije o državnim potporama i u skladu s člancima 93., 107. i 108. UFEU-a, države članice utvrđuju odgovarajuće mehanizme koji će pomoći u smanjivanju zaduženosti željezničkih prijevoznika u državnom vlasništvu ili pod kontrolom države na razinu koja ne ugrožava zdravo financijsko upravljanje i popravlja njihovu financijsku situaciju.

2. U svrhe iz stavka 1., države članice mogu zatražiti osnivanje posebne jedinice za amortizaciju duga u okviru računovodstvenih odjela željezničkih prijevoznika.

Do otpisa zajmova, bilanca stanja se može povećati za iznos svih zajmova koje je podigao željeznički prijevoznik za financiranje ulaganja i pokrivanje viška operativnih rashoda koji proizlaze iz djelatnosti željezničkog prijevoza ili upravljanja željezničkom infrastrukturom. Dugovanja nastala kao rezultat poslovanja društava kreći ne uzimaju se u obzir.

3. Stavci 1. i 2. primjenjuju se samo na dugovanja i kamate na ta dugovanja nastale željezničkom prijevozniku u državnom vlasništvu ili pod kontrolom državnim do datuma otvaranja svih ili dijela usluga željezničkog prijevoza u predmetnoj državi članici, a u svakom slučaju do 15. ožujka 2001. ili datuma pristupanja Uniji za države članice koje su pristupile Uniji nakon tog datuma.

ODJELJAK 4.

Pristup željezničkoj infrastrukturi i uslugama

Članak 10.

Uvjeti za pristup željezničkoj infrastrukturi

1. Željeznički prijevoznici dobivaju, pod jednakim, nediskriminacijskim i transparentnim uvjetima, pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi u svim državama članicama u svrhu pružanja svih vrsta usluga željezničkog prijevoza robe. To pravo uključuje pristup infrastrukturi koja povezuje pomorske i luke unutarnjih voda i drugim uslužnim objektima iz točke 2. Priloga II. i infrastrukturi koja opslužuje ili bi mogla opsluživati više od jednog krajnjeg korisnika.

▼M1

1.a Ne dovodeći u pitanje međunarodne obveze Unije i država članica, države članice koje dijele granicu s trećom zemljom mogu ograničiti pravo pristupa predviđeno ovim člankom za usluge koje se obavljaju iz te treće zemlje i prema njoj na mreži čija se širina kolosijeka razlikuje od glavne željezničke mreže unutar Unije ako dođe do narušavanja tržišnog natjecanja u prekograničnom željezničkom prijevozu između država članica i te treće zemlje. Do takvog narušavanja tržišnog natjecanja može doći, među ostalim, zbog manjka nediskriminirajućeg pristupa željezničkoj infrastrukturi i povezanim uslugama u dotičnoj trećoj zemlji.

▼M1

Ako država članica, u skladu s ovim stavkom, namjerava donijeti odluku o ograničavanju prava pristupa, podnosi nacrt odluke Komisiji te se savjetuje s drugim državama članicama.

Ako u roku od tri mjeseca od podnošenja nacrta odluke ni Komisija ni druga država članica ne prigovore na njega, država članica može donijeti odluku.

Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju pojedinosti postupka koji se mora slijediti za primjenu ovog stavka. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

2. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1370/2007, željeznički prijevoznici dobivaju pod pravičnim, nediskriminirajućim i transparentnim uvjetima pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi u svim državama članicama u svrhu pružanja usluga željezničkog prijevoza putnika. Željeznički prijevoznici imaju pravo ukrcaja putnika na bilo kojem kolodvoru i iskrcaja na nekom drugom kolodvoru. To pravo uključuje pristup infrastrukturi kojom se povezuju uslužni objekti iz točke 2. Priloga II. ovoj Direktivi.

_____

▼B

Članak 11.

Ograničenje prava pristupa i prava ukrcaja i iskrcaja putnika

▼M1

1. Države članice mogu ograničiti pravo pristupa predviđeno člankom 10. stavkom 2. uslugama prijevoza putnika između određenog polazišta i određenog odredišta kada jedan ili više ugovora o obavljanju javnih usluga pokrivaju isti pravac ili alternativni pravac, ako bi to pravo ugrozilo ekonomsku ravnotežu dotičnog ugovora o javnoj usluzi ili dotičnih ugovora.

2. Kako bi se utvrdilo moguće ugrožavanje ekonomske ravnoteže ugovora o obavljanju javnih usluga, mjerodavno regulatorno tijelo ili tijela iz članka 55. obavljaju objektivnu ekonomsku analizu i temelje svoju odluku na unaprijed utvrđenim kriterijima. Oni to utvrđuju na zahtjev koji je netko od sljedećih podnio mjesec dana od zaprimanja informacije o planiranoj usluzi prijevoza putnika iz članka 38. stavka 4:

(a) nadležno tijelo ili nadležna tijela koja su dodijelila ugovor o obavljanju javnih usluga;

(b) bilo koje drugo zainteresirano nadležno tijelo koje u skladu s ovim člankom ima pravo ograničavanja pristupa;

(c) upravitelj infrastrukture;

(d) željeznički prijevoznik koji izvršava ugovor o obavljanju javnih usluga.

▼B

Nadležna tijela i željeznički prijevoznici koji pružaju javne usluge daju nadležnom regulatornom tijelu ili tijelima podatke koji su razumno potrebni za donošenje odluke. Regulatorno tijelo razmatra zaprimljene podatke, i, ako je prikladno, traži mjerodavne podatke od, i započinje postupak savjetovanja sa, svim mjerodavnim strankama, u roku od mjesec dana od primitka zahtjeva. Regulatorno tijelo savjetuje se sa svim mjerodavnim strankama prema potrebi i obavješćuje mjerodavne stranke o svojoj obrazloženoj odluci u unaprijed određenom, razumnom roku a, u svakom slučaju, u roku od šest tjedana od primitka svih mjerodavnih podataka.

▼M1

3. Regulatorno tijelo navodi razloge za svoju odluku i uvjete pod kojima jedan od sljedećih subjekata može zatražiti preispitivanje odluke u roku od mjesec dana od obavijesti o odluci:

(a) mjerodavno nadležno tijelo ili nadležna tijela;

(b) upravitelj infrastrukture;

(c) željeznički prijevoznik koji izvršava ugovor o obavljanju javnih usluga;

(d) željeznički prijevoznik koji traži pristup.

Ako regulatorno tijelo odluči da bi planirana usluga prijevoza putnika navedena u članku 38. stavku 4. ugrozila ekonomsku ravnotežu ugovora o javnoj nabavi, navest će moguće izmjene te usluge koje bi osigurale da se ispune uvjeti za davanje prava pristupa predviđenog u članku 10. stavku 2.

▼B

4. Na temelju iskustva regulatornih tijela, nadležnih tijela i željezničkih prijevoznika i na temelju aktivnosti mreže iz članka 57. stavka 1., Komisija donosi do 16. prosinca 2016. mjere u kojima navodi detalje postupka i kriterije koji se moraju slijediti kod primjene stavaka 1., 2. i 3. ovog članka. Ti se provedbeni akti odnose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

▼M1

Na temelju iskustva regulatornih tijela, nadležnih tijela i željezničkih prijevoznika te na temelju aktivnosti mreže iz članka 57. stavka 1. Komisija do 16. prosinca 2018. donosi provedbene akte kojima određuje detalje postupka i kriterije koji se moraju slijediti kod primjene stavaka 1., 2. i 3. ovog članka u pogledu usluga domaćeg prijevoza putnika. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

5. Države članice mogu i ograničiti pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi u svrhu pružanja usluga domaćeg prijevoza putnika između određenog polazišta i određenog odredišta unutar iste države članice ako:

(a) isključiva prava za prijevoz putnika između tih kolodvora odobrena su na temelju ugovora o obavljanju javnih usluga dodijeljenoga prije 16. lipnja 2015.; ili

▼M1

(b) dodatno pravo/ovlaštenje za obavljanje komercijalnih usluga prijevoza putnika koje su u odnosu tržišnog natjecanja s drugim operatorom između tih kolodvora dodijeljeni su do 25. prosinca 2018. na temelju pravičnog konkurentnog natječajnog postupka.

i ako ti operatori ne prime nikakvu naknadu za obavljanje tih usluga.

Takvo ograničenje može vrijediti tijekom izvornog razdoblja trajanja ugovora ili ovlaštenja, ili do 25. prosinca 2026., ovisno o tome što je kraće.

▼B

6. Države članice osiguravaju da odluke iz stavaka 1., 2., 3. i 5. podliježu sudskoj kontroli.

▼M1

Članak 11.a

Usluga prijevoza putnika željeznicama velikih brzina

1. S ciljem razvijanja tržišta usluga prijevoza putnika željeznicama velikih brzina, promicanja optimalnog korištenja dostupne infrastrukture te radi poticanja konkurentnosti usluga prijevoza putnika željeznicama velikih brzina iz kojih proizlaze povoljni učinci za putnike, ne dovodeći u pitanje članak 11. stavak 5., ostvarivanje prava na pristup iz članka 10. u pogledu usluga prijevoza putnika željeznicama velikih brzina može isključivo podlijegati zahtjevima koje je utvrdilo regulatorno tijelo u skladu s ovim člankom.

2. Ako regulatorno tijelo, nakon analize predviđene člankom 11. stavcima 2., 3. i 4., utvrdi da planirana usluga prijevoza putnika željeznicama velikih brzina između određenog polazišta i određenog odredišta ugrožava ekonomsku ravnotežu ugovora o obavljanju javnih usluga kojim se obuhvaća isti pravac ili alternativni pravac, regulatorno tijelo navodi moguće promjene usluge kojima bi se osiguralo ispunjenje uvjeta za davanje prava pristupa iz članka 10. stavka 2. Te promjene mogu uključivati izmjenu planirane usluge.

▼B

Članak 12.

Pristojbe koje plaćaju željeznički prijevoznici koji pružaju usluge prijevoza putnika

1. Ne dovodeći u pitanje članak 11. stavak 2., države članice mogu, pod uvjetima iz ovog članka, ovlastiti tijelo nadležno za željeznički prijevoz putnika da odredi pristojbe željezničkim prijevoznicima koji pružaju usluge prijevoza putnika za prometovanje na trasama koje su u nadležnosti tog tijela ili između dva kolodvora u toj državi članici.

U tome slučaju, željeznički prijevoznici koji pružaju usluge domaćeg i međunarodnog prijevoza putnika plaćaju iste pristojbe za prometovanje na trasama koje su u nadležnosti tog tijela.

2. Pristojba predstavlja naknadu za obvezu pružanja javne usluge iz ugovora o javnoj usluzi koji su dodijeljeni u skladu s pravom Unije. Prihod od takvih pristojbi koje se uplaćuju kao naknada ne prelaze iznos

▼B

koji je nužan za pokrivanje svih ili dijela troškova koji nastaju kao posljedica obveze pružanja javne usluge uzimajući u obzir mjerodavne primitke i razumnu dobit zbog ispunjenja te obveze.

3. Pristojba se naplaćuje u skladu s pravom Unije i poštuje posebno načela pravednosti, transparentnosti, nediskriminacije i proporcionalnosti, posebno između prosječne cijene usluge za putnika i iznosa pristojbe. Ukupan iznos pristojbi koje se naplaćuju u skladu s ovim člankom ne smije ugrožavati gospodarsku održivost usluge željezničkog prijevoza putnika u odnosu na koju se pristojbe plaćaju.

4. Nadležna tijela čuvaju podatke koji su nužni za praćenje porijekla pristojbi i njihove uporabe. Države članice Komisiji dostavljaju te podatke.

5. Na temelju iskustva regulatornih tijela, nadležnih tijela i željezničkih prijevoznika i na temelju aktivnosti mreže iz članka 57. stavka 1., Komisija donosi mjere kojima se utvrđuju pojedinosti postupka i kriteriji koji se moraju slijediti kod primjene ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

Članak 13.

Uvjeti za pristup uslugama

1. Upravitelji infrastrukture osiguravaju željezničkim prijevoznicima, na nediskriminacijski način, minimalni pristupni paket iz točke 1. Priloga II.

2. Operatori uslužnih objekata pružaju svim željezničkim prijevoznicima na nediskriminirajući način pristup objektima iz točke 2. Priloga II., uključujući pristup prugom do uslužnih objekata, kao i pristup uslugama koje se pružaju u tim objektima.

3. Kako bi se mogao jamčiti transparentan i nediskriminirajući pristup uslužnim objektima iz točaka 2(a), (b), (c), (d), (g) i (i) Priloga II. i pružanju usluga u tim objektima u slučajevima kada je operator takvog uslužnog objekta pod izravnom ili neizravnom kontrolom tijela ili trgovačkog društva koje djeluje i ima vladajući položaj na nacionalnim tržištima usluga željezničkog prijevoza za koji se koristi taj objekt, operatori tih uslužnih objekata organiziraju se na takav način da su neovisni od tog tijela ili trgovačkog društva u smislu organizacije i donošenja odluka. Takva neovisnost ne podrazumijeva zahtjev za osnivanjem odvojene pravne osobe za uslužne objekte i može se ostvariti ustrojavanjem zasebnih odjela u istoj pravnoj osobi.

U odnosu na sve uslužne objekte iz točke 2. Priloga II., operator i tijelo ili trgovačko društvo moraju voditi odvojene račune, uključujući odvojene bilance stanja i račune dobiti i gubitka.

▼B

Ako poslovanjem uslužnog objekta upravlja upravitelj infrastrukture ili je operator uslužnog objekta pod izravnom ili neizravnom kontrolom upravitelja infrastrukture, poštivanje zahtjeva iz ovog stavka smatra se dokazanim ispunjenjem zahtjeva iz članka 7.

4. Na zahtjeve željezničkih prijevoznika za pristupom i pružanjem usluga u uslužnom objektu iz točke 2. Priloga II. u razumnom roku odgovara regulatorno tijelo iz članka 55. Takvi se zahtjevi mogu odbaciti samo ako postoje izvedive alternative koje im omogućuju da pružaju usluge prijevoza robe i putnika na istim ili alternativnim pravcima pod gospodarski prihvatljivim uvjetima. To ne obvezuje operatora uslužnog objekta da ulaže u resurse ili objekte s ciljem zadovoljavanja zahtjeva željezničkih prijevoznika.

Ako se zahtjevi željezničkih prijevoznika odnose na pristup uslugama i pružanje usluga u uslužnom objektu kojim upravlja operator uslužnog objekta iz stavka 3., operator uslužnog objekta obrazlaže u pismenom obliku svoju odluku o odbacivanju zahtjeva i navodi izvedive alternative u drugim objektima.

5. Ako operator uslužnog objekta iz točke 2. Priloga II. naiđe na sukob između dvaju različitih zahtjeva, pokušava zadovoljiti sve zahtjeve koliko je to moguće. Ako ne postoji izvediva alternativa i nije moguće zadovoljiti sve zahtjeve za kapacitetom za mjerodavni objekt na temelju iskazanih potreba, podnositelj zahtjeva može se žaliti regulatornom tijelu iz članka 55. koje preispituje predmet i poduzima radnje, ako je prikladno, kojima će osigurati dodjelu odgovarajućeg dijela kapaciteta podnositelju zahtjeva.

6. Ako se uslužni objekt iz točke 2. Priloga II. ne koristi barem dvije godine za redom a željeznički prijevoznici su pokazali interes za pristup tom objektu operatoru tog uslužnog objekta na temelju iskazane potrebe, vlasnik objekta objavljuje se a objekt u cijelosti ili u dijelu daje u zakup ili u najam kao željeznički uslužni objekt, osim ako operator uslužnog objekta dokaže da ga niti jedan željeznički prijevoznik ne može koristiti zbog postupka prenamjene koji je u tijeku.

7. Ako operator uslužnog objekta pruža bilo koju od usluga iz točke 3. Priloga II. kao dodatnu uslugu, on ih željezničkim prijevoznicima pruža na zahtjev na nediskriminirajući način.

8. Željeznički prijevoznici mogu od upravitelja infrastrukture ili drugih operatora uslužnog objekta zatražiti dodatne usluge iz točke 4. Priloga II., kao prateće usluge. Operator uslužnog objekta nije obavezan pružati te usluge. Ako operator uslužnog objekta odlučiti ponuditi drugima bilo koju od tih usluga, on će ih željezničkim prijevoznicima pružati na zahtjev i na nediskriminajući način.

9. Na temelju iskustava regulatornih tijela i operatora uslužnih objekata i na temelju aktivnosti mreže iz članka 57. stavka 1., Komisija može donijeti mjere kojima se određuju pojedinosti postupka i kriterija

▼B

za pristup uslugama koje će se pružati u uslužnim objektima iz točaka 2. do 4. Priloga II. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

▼M1

Članak 13.a

Zajednički informacijski sustav i sustav za izdavanje jedinstvenih karata

1. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]) i Direktivu 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([2]), države članice mogu zahtijevati da željeznički prijevoznici koji obavljaju usluge domaćeg prijevoza putnika sudjeluju u zajedničkom informacijskom sustavu i integriranom sustavu za izdavanje karata, jedinstvenih karata i rezervacija ili dati ovlasti nadležnim tijelima da uspostave takav sustav. Ako su takvi sustavi uspostavljeni, države članice osiguravaju da ne uzrokuju narušavanje tržišta ili diskriminaciju među željezničkim prijevoznicima te da njima upravlja javni ili privatni pravni subjekt ili udruženje svih željezničkih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza putnika.

2. Komisija prati razvoj željezničkog tržišta u pogledu uvođenja i uporabe zajedničkog informacijskog sustava i sustava za izdavanje jedinstvenih karata te procjenjuje potrebu za djelovanjem na razini Unije, uzimajući u obzir tržišne inicijative. Posebno uzima u obzir nediskriminirajući pristup putnika u željezničkom prometu podacima potrebnima za planiranje putovanja i rezervaciju karata. Do 31. prosinca 2022. predstavit će izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o dostupnosti takvog zajedničkog informacijskog sustava i sustava za izdavanje jedinstvenih karata, kojima će se, prema potrebi, priložiti zakonodavni prijedlozi.

3. Države članice zahtijevaju od željezničkih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza putnika da izrade planove za izvanredne situacije i osiguravaju da se tim planovima za izvanredne situacije pravilno koordinira kako bi se u smislu članka 18. Uredbe (EZ) br. 1371/2007 putnicima osigurala pomoć u slučaju većih smetnji u pružanju usluga.

▼B

ODJELJAK 5.

Prekogranični sporazumi

Članak 14.

Opća načela prekograničnih sporazuma

1. Države članice osiguravaju da odredbe u prekograničnim sporazumima ne diskriminiraju između željezničkih prijevoznika niti ograničavaju slobodu željezničkih prijevoznika da pružaju prekogranične usluge.

([1]) Uredba (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu (SL L 315, 3.12.2007., str. 14.).

([2]) Direktiva 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza (SL L 207, 6.8.2010., str. 1.).

▼B

2. Države članice obavješćuju Komisiju o bilo kojem prekograničnom sporazumu do 16. lipnja 2013. za sporazume sklopljene prije tog datuma, a u slučaju novih ili revidiranih sporazuma između država članica, prije njihovog sklapanja. Komisija odlučuje jesu li ti sporazumi u skladu s pravom Unije u roku od devet mjeseci od datuma obavijesti za sporazume sklopljene prije 15. prosinca 2012. i u roku od četiri mjeseca od obavijesti za nove ili revidirane sporazume između država članica. Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 62. stavka 2.

3. Ne dovodeći u pitanje podjelu nadležnosti između Unije i država članica, u skladu s pravom Unije, države članice obavješćuju Komisiju o svojoj namjeri da počnu pregovore o i sklope nove ili revidirane prekogranične sporazume između država članica i trećih zemalja.

4. Ako, u roku od dva mjeseca od primitka obavijesti o namjeri države članice da započne pregovore iz stavka 2., Komisija zaključi da će pregovori ugroziti ciljeve pregovora Unije koji su u tijeku s predmetnim trećim zemljama i/ili dovesti do sporazuma koji nije u skladu s pravom Unije, ona će sukladno tome obavijestiti državu članicu.

Države članice redovno obavješćuju Komisiju o takvim pregovorima i, ako je prikladno, pozivaju Komisiju da sudjeluje kao promatrač.

5. Države članice ovlaštene su privremeno primijeniti i/ili sklopiti nove ili revidirane prekogranične sporazume s trećim zemljama pod uvjetom da su oni u skladu s pravom Unije i ne ugrožavaju cilj i svrhu prometne politike Unije. Komisija donosi odluke o odobrenju. Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 62. stavka 2.

ODJELJAK 6.

Nadzorne zadaće Komisije

Članak 15.

Opseg nadzora tržišta

1. Komisija donosi nužna rješenja za nadzor tehničkih i gospodarskih uvjeta i tržišnih promjena u željezničkom prometu u Uniji.

2. U ovome kontekstu, Komisija u svoj rad uključuje predstavnike država članica, uključujući predstavnike regulatornih tijela iz članka 55. i predstavnike mjerodavnih sektora, uključujući, ako je potrebno, socijalne partnere iz željezničkog sektora, korisnike i predstavnike lokalnih i regionalnih vlasti, kako bi oni lakše mogli pratiti razvoj željezničkog sektora i tržišta, procijeniti utjecaj donesenih mjera i analizirati učinak mjera koje je planirala Komisija. Ako je prikladno, Komisija uključuje i

▼B

Europsku agenciju za željeznice, u skladu s njezinim zadaćama predviđenim u Uredbi (EZ) br. 881/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o osnivanju Europske agencije za željeznice (Uredba o Agenciji) ([1]).

3. Komisija prati korištenje mreža i razvoj okvirnih uvjeta u željezničkom sektoru, posebno pristojbe za korištenje infrastrukture, dodjelu kapaciteta, ulaganja u željezničku infrastrukturu i kvalitetu usluga željezničkog prijevoza, željezničke usluge koje su obuhvaćene ugovorom o javnim uslugama, dozvole i stupanj otvorenosti tržišta i usklađenosti između država članica, razvoj zapošljavanja i povezane društvene uvjete u željezničkom sektoru. Te aktivnosti praćenja ne dovode u pitanje slične aktivnosti u državama članicama i ulogu socijalnih partnera.

4. Komisija svake dvije godine izvješćuje Europski parlament i Vijeće o:

(a) razvoju unutarnjeg tržišta željezničkih usluga i usluga koje pružaju željeznički prijevoznici, kako je navedeno u Prilogu II.;

(b) okvirnim uvjetima iz stavka 3., uključujući za javne usluge prijevoza putnika željeznicom;

(c) stanju željezničke mreže u Uniji;

(d) korištenju prava pristupa;

(e) preprekama učinkovitijim željezničkim uslugama;

(f) ograničenjima infrastrukture;

(g) potrebi za donošenjem zakonodavnih akata.

5. U svrhu nadzora tržišta od strane Komisije, države članice dostavljaju Komisiji svake godine nužne podatke o korištenju mreža i razvoju okvirnih uvjeta u željezničkom sektoru, pritom poštujući ulogu socijalnih partnera.

6. Komisija može donijeti mjere kojima će se osigurati dosljednost u obvezama izvješćivanja država članica. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

([1]) SL L 164, 30.4.2004., str. 1.

▼B

POGLAVLJE III.

IZDAVANJE DOZVOLA ŽELJEZNIČKIM PRIJEVOZNICIMA

ODJELJAK 1.

Izdavatelj dozvola

Članak 16.

Izdavatelj dozvola

Svaka država članica imenuje tijelo koje će biti nadležno za izdavanje dozvola i ispunjavanje obveza iz ovog poglavlja.

Izdavatelj dozvola ne smije pružati željezničke usluge i neovisno je od tvrtki i pravnih osoba koje pružaju takve usluge.

ODJELJAK 2.

Uvjeti za dobivanje dozvole

Članak 17.

Opći zahtjevi

1. Prijevoznik može zatražiti dozvolu u državi članici u kojoj ima poslovni nastan.

2. Države članice ne smiju izdavati dozvole ili produljivati njihovu valjanost ako nisu ispunjeni zahtjevi iz ovog poglavlja.

3. Prijevoznik koji ispunjava zahtjeve iz ovog poglavlja ima pravo na dobivanje dozvole.

4. Prijevoznik koji ne posjeduje odgovarajuću dozvolu za usluge koje planira pružati ne smije pružati usluge željezničkog prijevoza iz ovog poglavlja.

Međutim, takva dozvola, sama po sebi, ne daje nositelju pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi.

5. Komisija donosi mjere kojima se određuju pojedinosti za uporabu zajedničkog predloška za dozvolu i, ako je potrebno, za osiguranje pravednog i učinkovitog tržišnog natjecanja na tržištima željezničkog prijevoza te detalje o postupku koji se mora slijediti kod primjene ovog članka. Ti provedbeni akti se donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

Članak 18.

Uvjeti za dobivanje dozvole

Prijevoznik koji traži izdavanje dozvole mora prije početka rada pokazati izdavatelju dozvola u predmetnoj državi članici da u bilo kojem

▼B

trenutku može zadovoljiti zahtjeve vezane uz dobar ugled, solventnost, stručnost i pokrivanje svoje građanske odgovornosti kako je navedeno u člancima 19. do 22.

Svaki prijevoznik koji zahtijeva izdavanje dozvole mora u te svrhe dati nužne podatke.

Članak 19.

Zahtjevi vezani uz dobar ugled

Države članice definiraju uvjete za ispunjenje zahtjeva dobrog ugleda kako bi osigurale da prijevoznik koji podnosi zahhtjev za izdavanje dozvole ili članovi upravljačkih tijela:

(a) nisu pravomoćno osuđeni za teško kazneno djelo, uključujući kaznena djela u gospodarskom poslovanju;

(b) nije u tijeku stečajni postupak;

(c) nisu pravomoćno osuđeni za kršenja prometnih pravila propisanih u posebnom zakonodavstvu koje se primjenjuje na prometni sektor;

(d) nisu osuđeni za ozbiljno i kontinuirano neispunjavanje obveza koje proizlaze iz socijalnog ili radnog prava, uključujući obveze vezane uz sigurnost i zdravlje na radu, i obveza koje proizlaze iz carinskog prava kada se radi o poduzeću koje planira obavljati prekogranični prijevoz robe u skladu s carinskim postupcima;

▼M1

(e) nisu osuđeni za teška kaznena djela na temelju obveza koje u skladu s nacionalnim pravom proizlaze iz obvezujućih kolektivnih ugovora, ako je primjenjivo.

▼B

Članak 20.

Zahtjevi vezani uz solventnost

1. Zahtjevi vezani uz solventnost ispunjeni su kada prijevoznik koji traži dozvolu može dokazati da može ispuniti svoje postojeće i moguće obveze, određene pod stvarnim pretpostavkama, u razdoblju od 12 mjeseci.

2. Izdavatelj dozvola provjerava solventnost na temelju godišnjih izvješća željezničkog prijevoznika ili bilance stanja, u slučaju prijevoznika koji traže izdavanje dozvole, a nisu u mogućnosti dostaviti godišnja izvješća. Svaki prijevoznik koji traži dozvolu mora dostaviti barem podatke iz Priloga III.

▼B

3. Izdavatelj dozvola smatra da je prijevoznik koji traži izdavanje dozvole nije solventan ako, kao rezultat poslovanja, ima neplaćene poreze ili doprinose za socijalno osiguranje.

4. Izdavatelj dozvola može tražiti predavanje izvješća o reviziji i prikladnih dokumenata iz banke, javne štedionice, od računovođe ili revizora. Ti dokumenti uključuju podatke iz Priloga III.

5. Komisija ima ovlasti donositi prenesene akte u skladu s člankom 60. u odnosu za određene izmjene Priloga III. Prema tome, Prilog III. može biti izmijenjen kako bi se navelo koje podatke moraju navesti prijevoznici koji traže izdavanje dozvole ili nadopunjen u svjetlu iskustva izdavatelja dozvola ili razvoja tržišta željezničkog prijevoza.

Članak 21.

Zahtjevi vezani uz stručnost

Zahtjevi vezani uz stručnost ispunjeni su kada prijevoznik koji traži izdavanje dozvole može pokazati da ima ili će imati upravu koja posjeduje znanje ili iskustvo nužno za sigurnu i pouzdanu kontrolu nad obavljanjem djelatnosti i nadzor djelatnosti iz dozvole.

Članak 22.

Zahtjevi vezani uz osiguranje od građanske odgovornosti

Ne dovodeći u pitanje pravila Unije o državnim potporama i u skladu s člancima 93., 107. i 108. UFEU-a, željeznički prijevoznik mora imati odgovarajuće osiguranje ili odgovarajuća jamstva u skladu s tržišnim uvjetima, da može pokriti, u skladu s nacionalnim i međunarodnim pravom, svoju odgovornost u slučaju nesreća, posebno u odnosu na putnike, prtljagu, robu, poštu i treće osobe. Bez obzira na tu obvezu, moraju se uzeti u obzir specifična obilježja i profil rizičnosti različitih vrsta usluga, posebno usluge željezničkog prijevoza u kulturne ili baštinske svrhe.

ODJELJAK 3.

Valjanost dozvole

Članak 23.

Prostorna i vremenska valjanost

1. Dozvola je valjana na cijelom državnom području Unije.

2. Dozvola je valjana sve dok željezničkih prijevoznik ispunjava svoje obveze propisane u ovom poglavlju. Izdavatelj dozvola može, međutim, predvidjeti redovnu reviziju. U tom slučaju, revizija se provodi barem svakih pet godina.

3. Posebne odredbe kojima se uređuje privremeno oduzimanje ili ukidanje dozvole mogu biti ugrađene u samu dozvolu.

▼B

Članak 24.

Privremena dozvola, odobrenje, privremeno oduzimanje i ukidanje

1. Ako postoji ozbiljna sumnja da željeznički prijevoznik koji posjeduje dozvolu ne ispunjava zahtjeve iz ovog poglavlja, a posebno one iz članka 18., izdavatelj dozvola može, u bilo kojem trenutku, provjeriti ispunjava li željeznički prijevoznik zaista te zahtjeve.

Ako izdavatelj dozvola smatra da željeznički prijevoznik više ne ispunjava zahtjeve, ono će privremeno oduzeti ili ukinuti dozvolu.

2. Ako izdavatelj dozvola smatra da postoji ozbiljna sumnja da željeznički prijevoznik kojem je izdana dozvola od strane izdavatelja dozvola iz neke druge države članice ispunjava zahtjeve iz ovog poglavlja, ono će bez odlaganja o tome obavijestiti to tijelo.

3. Bez obzira na stavak 1., ako je dozvola privremeno oduzeta ili ukinuta zbog nepoštivanja zahtjeva solventnosti, izdavatelj dozvola može izdati privremenu dozvolu do reorganizacije željezničkog prijevoznika, pod uvjetom da pritom nije ugrožena sigurnost. Međutim, privremena dozvola ne može biti valjana dulje od šest mjeseci od datuma izdavanja.

4. Ako željeznički prijevoznik prestane raditi na šest mjeseci ili nije počeo raditi u roku od šest mjeseci od izdavanja dozvole, izdavatelj dozvola može odlučiti da je potrebno tražiti potvrdu izdavanja dozvole ili ju privremeno oduzeti.

U odnosu na početak rada, željeznički prijevoznik može tražiti određivanje dužeg razdoblja s obzirom na posebnu prirodu usluga koje će se pružati.

5. U slučaju promjene u pravnom položaju prijevoznika i, posebno, u slučaju spajanja ili preuzimanja, izdavatelj dozvola može odlučiti da je potrebno tražiti potvrdu izdavanja dozvole. Predmetni željeznički prijevoznik može nastaviti s radom, osim ako izdavatelj dozvola odluči da je ugrožena sigurnost. U tom slučaju, potrebno je obrazložiti osnovu za donošenje takve odluke.

6. Ako željeznički prijevoznik planira značajno promijeniti ili proširiti svoje poslovanje, izdavatelj dozvola mora preispitati dozvolu.

7. Izdavatelj dozvola ne smije dopustiti željezničkom prijevozniku protiv kojeg je pokrenut stečajni ili sličan postupak da zadrži dozvolu ako je uvjereno da ne postoji realna mogućnost zadovoljavajućeg financijskog restrukturiranja u razumnom vremenskom roku.

8. Ako izdavatelj dozvola izda, privremeno oduzme, ukine ili izmijeni dozvolu, ono odmah o tome obavješćuje Europsku agenciju za željeznice. Europska agencija za željeznice o tome obavješćuje izdavatelje dozvola u drugim državama članicama.

▼B

Članak 25.

Postupak izdavanja dozvola

1. Svaka država članica mora objaviti postupak za izdavanje dozvola i o tome obavijestiti Komisiju.

2. Izdavatelj dozvola odlučuje o zahtjevu što je pije moguće, ali ne prije isteka tri mjeseca od dostave svih mjerodavnih podataka, odnosno pojedinosti iz Priloga III. Izdavatelj dozvola uzima u obzir sve dostupne podatke. Odluka se odmah priopćuje prijevozniku koji je zatražio izdavanje dozvole. Odbijanje zahtjeva mora biti obrazloženo.

3. Države članice osiguravaju da odluke izdavatelja dozvola podliježu sudskoj kontroli.

POGLAVLJE IV.

UBIRANJE PRISTOJBI ZA KORIŠTENJE ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE I DODJELA ŽELJEZNIČKOG INFRASTRUKTURNOG KAPACITETA

ODJELJAK 1.

Opća načela

Članak 26.

Učinkovito korištenje infrastrukturnog kapaciteta

Države članice osiguravaju da programi ubiranja pristojbi i dodjele željezničkog infrastrukturnog kapaciteta slijede načela iz ove Direktive i stoga omogućuju upravitelju infrastrukture oglašavanje i optimalno učinkovito korištenje dostupnog infrastrukturnog kapaciteta.

Članak 27.

Izvješće o mreži

1. Upravitelj infrastrukture dužan je, nakon savjetovanja sa zainteresiranim strankama, sastaviti i objaviti izvješće o mreži koje je dostupno uz naknadu koja nije veća od troška objave tog izvješća. Izvješće o mreži se objavljuje na barem dva službena jezika Unije. Sadržaj izvješća o mreži dostupan je besplatno u elektronskom obliku na internetskom portalu upravitelja infrastrukture i može mu se pristupiti putem javnog internetskog portala. Internetski portal uspostavljaju upravitelji infrastrukture u okviru suradnje u skladu s člancima 37. i 40.

2. Izvješće o mreži sadrži opis infrastrukture koja je dostupna željezničkim prijevoznicima te podatke o uvjetima za pristup mjerodavnoj željezničkoj infrastrukturi. Izvješće o mreži sadrži i podatke o uvjetima pristupa uslužnim objektima koji su povezani s mrežom upravitelja infrastrukture i uvjetima pružanja usluga u tim objektima ili navodi gdje su takvi podaci dostupni besplatno u elektronskom obliku. Sadržaj izvješća o mreži propisan je u Prilogu IV.

▼B

3. Izvješće o mreži se prema potrebi ažurira i mijenja.

4. Izvješće o mreži objavljuje se najkasnije četiri mjeseca prije roka za predavanje zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta.

Članak 28.

Sporazumi između željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture

Svaki željeznički prijevoznik koji pruža usluge željezničkog prijevoza sklapa s upraviteljima korištene željezničke infrastrukture nužne sporazume u skladu s javnim ili privatnim pravom. Uvjeti iz tih sporazuma moraju biti nediskriminirajući i transparentni, u skladu s ovom Direktivom.

ODJELJAK 2.

Pristojbe za infrastrukturu i usluge

Članak 29.

Uspostava, određivanje i ubiranje pristojbi

1. Države članice uspostavljaju okvir za izračun pristojbi pritom poštujući neovisnost u upravljanju utvrđen člankom 4.

U skladu s tim uvjetom, države članice određuju posebna pravila za ubiranje pristojbi ili te ovlasti prenose na upravitelja infrastrukture.

Države članice osiguravaju da izvješće o mreži sadrži okvir za izračun pristojbe i pravila za njihovo ubiranje ili da upućuje na stranicu gdje se objavljuju okvir za izračun pristojbe i pravila o ubiranju pristojbi.

Upravitelj infrastrukture određuje i ubire pristojbe za korištenje infrastrukture u skladu s utvrđenim okvirom za izračun pristojbi i pravilima za njihovo ubiranje.

Ne dovodeći u pitanje neovisnost u upravljanju iz članka 4. i pod uvjetom da je pravo izravno dodijeljeno ustavnim pravom prije 15. prosinca 2010., nacionalni parlamenti mogu imati pravo detaljno analizirati i, ako je prikladno, preispitati visinu pristojbi koje određuje upravitelj infrastrukture. Svako takvo ispitivanje osigurava da su pristojbe usklađene s ovom Direktivom, uspostavljenim okvirom za izračun pristojbe i pravilima za njihovo ubiranje.

2. Osim u slučaju posebnih dogovora iz članka 32. stavka 3., upravitelj infrastrukture osigurava da se program za ubiranje pristojbi koja se koristi temelji na istim načelima u cijeloj mreži.

3. Upravitelji infrastrukture osiguravaju da primjena programa za ubiranje pristojbi donosi jednake i nediskriminirajuće pristojbe svim željezničkim prijevoznicima koji pružaju usluge iste prirode na sličnom dijelu tržišta i da su stvarne pristojbe u skladu s pravilima propisanim u izvješću o mreži.

▼B

4. Upravitelj infrastrukture poštuje povjerljivost podataka koje su dostavili podnositelji zahtjeva.

Članak 30.

Trošak infrastrukture i izvještaji

1. Vodeći računa o sigurnosti i održavanju i unaprjeđenju kvalitete infrastrukturne usluge, upravitelje infrastrukture se potiče na smanjivanje troškova pružanja pristupa infrastrukturi i visine pristupnih pristojbi.

2. Ne dovodeći u pitanje njihovu nadležnost u odnosu na planiranje željezničke infrastrukture i financiranje, te proračunsko načelo godišnjeg izvješćivanja, ako je primjenjivo, države članice osiguravaju sklapanje ugovora, koji zadovoljava osnovna načela i parametre iz Priloga V., između nadležnog tijela i upravitelja infrastrukture na razdoblje od najviše pet godina.

Države članice osiguravaju da se ugovori koji su na snazi 15. prosinca 2012. Izmijene, ako je potrebno, s ciljem njihovog usklađivanja s ovom Direktivom, a najkasnije do 16. lipnja 2015.

3. Države članice provode poticaje iz 1. stavka putem ugovora iz stavka 2. i regulatornih mjera ili kombinacijom poticaja za smanjenje troškova u ugovoru i razine pristojbi kroz regulatorne mjere.

4. Ako država članica odluči provoditi poticaje iz stavka 1. putem regulatornih mjera, to će se temeljiti na analizi ostvarivih smanjenja troškova. Pritom se ne dovode u pitanje ovlasti regulatornog tijela da preispita pristojbe iz članka 56.

5. Uvjeti ugovora iz stavka 2. i struktura plaćanja za financiranje upravitelja infrastrukture dogovaraju se unaprijed kako bi obuhvatili cijelo ugovorno razdoblje.

6. Države članice osiguravaju da podnositelji zahtjeva i, na njihov zahtjev, potencijalni podnositelji zahtjeva, budu obaviješteni od strane nadležnog tijela i upravitelja infrastrukture i da dobiju priliku izraziti svoja stajališta o sadržaju ugovora prije njegovog potpisivanja. Ugovor se objavljuje u roku od mjesec dana od sklapanja.

Upravitelj infrastrukture osigurava dosljednost između odredaba ugovora i poslovnog plana.

7. Upravitelji infrastrukture razvijaju i čuvaju registar svoje imovine i imovine za čije su upravljanje nadležni, što će se koristiti za procjenu potrebnih sredstava za popravak ili zamjenu te imovine. Registar je popraćen pojedinostima o troškovima obnove i modernizacije infrastrukture.

8. Upravitelji infrastrukture utvrđuju metodu raspodjele troškova na različite kategorije usluga koje se nude željezničkim prijevoznicima. Države članice mogu zatražiti prethodno odobrenje. Ta se metoda ažurira s vremena na vrijeme na temelju najbolje međunarodne prakse.

▼B

Članak 31.

Načela za određivanje pristojbi

1. Pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture i uslužnih objekata plaćaju se upravitelju infrastrukture i operatoru uslužnog objekta te se koriste za financiranje njihovog poslovanja.

2. Države članice mogu zatražiti od upravitelja infrastrukture i operatora uslužnog objekta da regulatornom tijelu daju nužne podatke o pristojbama kako bi ono moglo ispunjavati svoje zadaće iz članka 56. Upravitelj infrastrukture i operator uslužnog objekta, u tome smislu, moraju pokazati da su pristojbe za uslugu koje su stvarno naplaćene željezničkom prijevozniku u skladu člancima 30. i 37., u skladu s metodologijom, pravilima i, ako je primjenjivo, omjerima iz izvješća o mreži.

3. Ne dovodeći u pitanje stavak 4. i 5. ovog članka ili članak 32., pristojbe za minimalni pristupni paket i za pristup infrastrukturi koja povezuje uslužne objekte određuju se na razini troška koji je stvarno nastao zbog pružanja željezničke usluge.

Prije 16. lipnja 2015., Komisija donosi mjere kojima se određuju način izračuna troška koji je izravno nastao kao rezultat pružanja željezničke usluge. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

Upravitelj infrastrukture može se odlučiti postupno prilagoditi načinima izračuna troška u roku od najviše četiri godine od stupanja na snagu tih provedbenih akata.

4. Pristojbe za korištenje infrastrukture iz stavka 3. mogu uključivati pristojbu koja odražava manjak kapaciteta na određenom dijelu infrastrukture za vrijeme zakrčenosti.

5. Pristojbe za korištenje infrastrukture iz stavka 3. mogu se izmijeniti kako bi se uzeo u obzir trošak onečišćenja okoliša uzrokovanog željezničkim prijevozom. Te se izmjene razlikuju prema veličini uzrokovanog onečišćenja.

Na temelju iskustva koji su stekli upravitelji infrastrukture, željeznički prijevoznici, regulatorna tijela i nadležna tijela i priznajući postojeće planove za diferencijaciju diferencijacija u visini pristojbe ovisno o razini buke, Komisija donosi provedbene mjere kojima se određuju načini utvrđivanja pristojbe za trošak učinka buke uključujući trajanje primjene i koje omogućuju diferencijaciju pristojbi za korištenje infrastrukture, tako da se uzme u obzir osjetljivost zahvaćenog područja, naročito u odnosu na veličinu zahvaćenog stanovništva, te sastav vlaka i njegov utjecaj na buku. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3. Oni ne dovode do

▼B

narušavanja tržišnog natjecanja između željezničkih prijevoznika i ne utječu na ukupnu konkurentnost željezničkog sektora.

Takve izmjene pristojbi za korištenje infrastrukture koje uzimaju u obzir trošak onečišćenja bukom podržavaju opremanje vagona najekonomičnijom tržišno dostupnom tehnologijom kočenja s niskom razinom buke.

Naplata troškova utjecaja na okoliš koja dovodi do povećanja ukupnog prihoda upravitelja infrastrukture bit će dopuštena samo ako se takva naplata pristojbe primjenjuju na cestovni prijevoz robe u skladu s pravom Unije.

Ako naplata za troškove utjecaja na okoliš uzrokuje dodatan prihod, države članice moraju odlučiti kako će se koristiti taj prihod.

Države članice osiguravaju čuvanje nužnih podataka te osiguravaju praćenje porijekla naknade troškova utjecaja na okoliš i primjene tih naknada. Države članice na zahtjev Komisiji daju te podatke.

6. Kako bi se izbjegle nepoželjne neproporcionalne fluktuacije, pristojbe iz stavaka 3., 4. i 5. mogu se raspodijeliti na razuman broj željezničkih usluga i na razumno vrijeme. Bez obzira na to, relativan iznos pristojbe odrediti kao prosjek troškova za obavljanje određenih željezničkih usluga u određenom vremenu s time da relativna visina pristojbe odgovara troškovima koji su rezultat pružanja tih željezničkih usluga.

7. Pristojba za pristup prugom unutar uslužnog objekta iz točke 2. Priloga II. i pružanje usluga u tim objektima ne prelaze trošak pružanja te usluge plus razumnu dobit.

8. Ako usluge iz točaka 3. i 4. Priloga II. kao dodatne ili prateće usluge nudi samo jedan pružatelj usluga, pristojba koja se naplaćuje za takvu uslugu ne prelazi trošak pružanja te usluge plus razumnu dobit.

9. Pristojbe se mogu naplaćivati za kapacitet koji se koristi za održavanje infrastrukture. Takve pristojbe ne smiju biti veće od neto gubitka upravitelja infrastrukture koji nastaje zbog održavanja.

10. Operator uslužnog objekta iz točaka 2., 3. i 4. Priloga II. daje upravitelju infrastrukture podatke o pristojbama koji će biti uključene u izvješće o mreži ili navodi internetsku stranicu gdje su takvi podaci dostupni besplatno u elektronskom obliku u skladu s člankom 27.

Članak 32.

Iznimke od načela za određivanje pristojbi

1. Radi potpunog povrata troškova koji su nastali upravitelju infrastrukture, država članica može, ako to tržište može podnijeti, naplaćivati marže na temelju načela učinkovitosti, transparentnosti i nediskriminacije, pritom jamčeći optimalnu tržišno natjecanje segmenata tržišta željezničkih usluga. Sustav ubiranja pristojbi mora voditi računa o povećanju produktivnosti koju ostvare željeznički prijevoznici.

▼B

Iznos pristojbi, međutim, ne isključuje korištenje infrastrukture od strane segmenata tržišta koji mogu platiti barem trošak koji nastaje izravno kao rezultat pružanja željezničke usluge plus stopu povrata koju tržište može podnijeti.

Prije nego što odobre naplatu takvih marži, države članice osiguravaju da upravitelji infrastrukture ocijene njihovu relevantnost za pojedine segmente tržišta, uzimajući u obzir barem parove iz točke 1. Priloga VI. i zadržavajući one koji su važni. Popis tržišnih segmenata koje definiraju upravitelji infrastrukture sadrže barem sljedeća tri segmenta: usluge prijevoza robe, usluge prijevoza putnika u okviru ugovora o javnoj usluzi i druge usluge prijevoza putnika.

Upravitelji infrastrukture mogu dalje razlikovati tržišne segmente prema vrsti prevezene robe i putnika.

Moraju se definirati i oni tržišni segmenti na kojima željeznički prijevoznici trenutačno nisu aktivni, ali na kojima se mogu pružati usluge za vrijeme valjanosti sustava ubiranja pristojbi. Upravitelj infrastrukture ne uključuje maržu u sustav ubiranja pristojbi za te segmente tržišta.

Popis tržišnih segmenata mora se objaviti u izvješću o mreži i preispitivati barem svakih pet godina. Regulatorno tijelo iz članka 55. nadzire taj popis u skladu s člankom 56.

2. U slučaju prijevoza robe iz i u treće zemlje na mreži čija je širina kolosijeka različita od glavne željezničke mreže u Uniji, upravitelji infrastrukture mogu odrediti veće pristojbe kako bi ostvarili potpuni povrat nastalih troškova.

3. U slučaju budućih ulagačkih projekata ili određenih ulagačkih projekata koji su dovršeni nakon 1988., upravitelj infrastrukture može odrediti ili nastaviti određivati veće pristojbe na temelju dugoročnih troškova takvih projekata ako će oni povećati učinkovitosti ili povoljnost ili oboje i inače se ne bi mogli ili se nisu mogli pokrenuti. Takvi programi ubiranja pristojbi mogu sadržavati i sporazume o podjeli rizika povezanog s novim ulaganjima.

▼M1

4. Pristojbe za korištenje željezničkih koridora koje su navedene u Uredbi Komisije (EU) 2016/919 ([1]) mogu se diferencirati kako bi se potaknulo opremanje vlakova ETCS-om koji je skladu s verzijom usvojenom Odlukom Komisije 2008/386/EZ ([2]) i s naknadnim verzijama. Takvo razlikovanje ne smije dovesti do ukupnog povećanja prihoda upravitelja infrastrukture.

([1]) Uredba Komisije (EU) 2016/919 od 27. svibnja 2016. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s „prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim” podsustavima željezničkog sustava u Europskoj uniji (SL L 158, 15.6.2016., str. 1.).

([2]) Odluka Komisije 2008/386/EZ od 23. travnja 2008. o izmjeni Priloga A Odluci 2006/679/EZ o tehničkim specifikacijama za interoperabilnost prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava i Priloga A Odluci 2006/860/EZ o tehničkim specifikacijama za interoperabilnost prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina (SL L 136, 24.5.2008., str. 11.).

▼M1

Bez obzira na tu obvezu, države članice mogu odlučiti da se ta diferencijacija pristojbi za korištenje infrastrukture ne primjenjuje na pruge iz Uredbe (EU) 2016/919 na kojima voze samo vlakovi opremljeni ETCS sustavom.

Države članice mogu odlučiti proširiti tu diferencijaciju na pruge koje nisu navedene u Uredbi (EU) 2016/919.

▼B

5. Radi sprečavanja diskriminacije, države članice će osigurati usporedivost prosječnih i marginalnih pristojbi koje upravitelj infrastrukture ubire za korištenje njegove infrastrukture te da se na usporedive usluge na istom tržišnom segmentu primjenjuju iste pristojbe. Upravitelj infrastrukture u izvješću o mreži dokazuje da sustav ubiranja pristojbi zadovoljava te zahtjeve, ako je to moguće učiniti bez otkrivanja povjerljivih poslovnih podataka.

6. Ako upravitelj infrastrukture planira izmijeniti bitne elemente sustava ubiranja pristojbi iz stavka 1. ovog članka, on ih mora objaviti barem tri mjeseca prije roka za objavu izvješća o mreži u skladu s člankom 27. stavkom 4.

Članak 33.

Popusti

1. Ne dovodeći u pitanje članke 101., 102., 106. i 107. UFEU-a i bez obzira na načelo izravnih troškova iz članka 31. stavka 3. ove Direktive, svaki popust koji se primjenjuje na pristojbe koje upravitelj infrastrukture naplaćuje željezničkom prijevozniku za bilo koju uslugu mora biti u skladu s kriterijima iz ovog članka.

2. Uz iznimku stavka 3., popusti su ograničeni na stvarnu uštedu troška administrativnog postupanja upravitelja infrastrukture. Prilikom određivanja razine popusta ne uzimaju se u obzir uštede troškova koje su već utvrđene u naplaćenoj pristojbi.

3. Upravitelji infrastrukture mogu uvesti programe koji su dostupni svim korisnicima infrastrukture za određene prometne putove i kojima odobravaju vremenski ograničene popuste kako bi potakli razvoj novih željezničkih usluga ili popuste kojima se potiče korištenje neiskorištenih pruga.

4. Popusti se mogu odnositi samo na pristojbe koje se ubiru za određeni dio infrastrukture.

5. Slični programi popusta primjenjuju se na slične usluge. Programi popusta primjenjuju se na nediskriminacijski način na sve željezničke prijevoznike.

Članak 34.

Programi kompenzacije za nenaplaćene troškove onečišćenja okoliša, nesreća i troškove infrastrukture

1. Države članice mogu uvesti vremenski ograničene programe kompenzacije za korištenje infrastrukture za nenaplaćene troškove onečišćenje okoliša, troškove nesreća i infrastrukturne troškove konkurentnih vrsta prijevoza ako iznos tih troškova prelazi iznos istih u željezničkom prijevozu.

▼B

2. Kad željeznički prijevoznik koji prima kompenzaciju uživa isključivo pravo, korisnicima se također moraju pružiti usporedive pogodnosti.

3. Korištena metodologija i izračuni moraju biti javno dostupni. Posebno mora biti moguće pokazati specifične nenaplaćene troškove konkurentne prometne infrastrukture koji su izbjegnuti na željezničkoj infrastrukturi i osigurati da se program odobrava prijevoznicima bez diskriminacije.

4. Države članice osiguravaju da je program u skladu s člancima 93., 107. i 108. UFEU-a.

Članak 35.

Program izvedbe

1. Programi ubiranja pristojbi za korištenje infrastrukture potiču željezničke prijevoznike i upravitelja infrastrukture da smanje smetnje i poboljšaju izvedbu željezničke mreže. Ovo može uključivati kazne za radnje koje uzrokuju smetnje rada na mreži, kompenzacije za prijevoznike koji su pretrpjeli štetu u slučaju smetnje te bonuse kao nagrade za izvedbu koja je bolja od očekivane.

2. Osnovna načela pristojbi koje ovise o poslovanju iz točke 2. Priloga VI. primjenjuju se na cijelu mrežu.

3. Komisija ima ovlasti donositi prenesene akte u skladu s člankom 60. vezano uz izmjene točke 2.(c) Priloga VI. Stoga se točka 2.(c) Priloga VI. može izmijeniti u svjetlu razvoja tržišta željezničkih usluga i iskustva koje su stekla regulatorna tijela iz članka 55., upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici. Takvim se izmjenama klase kašnjenja prilagođavaju najboljoj praksi u sektoru.

Članak 36.

Pristojbe za rezervaciju

Upravitelji infrastrukture mogu odrediti odgovarajuće pristojbe za kapacitet koji je dodijeljen, ali se ne koristi. Tom se pristojbom za nekorištenje potiče učinkovito korištenje kapaciteta. Ubiranje te pristojbe od podnositelja zahtjeva kojima je dodijeljena trasa vlaka obvezno je ako oni redovno ne koriste cijelu ili dio te trase. Kako bi mogli ubirati tu pristojbu, upravitelji infrastrukture u izvješću o mreži moraju navesti kriterije na temelju kojih će se određivati nekorištenje. Regulatorno tijelo iz članka 55. nadzire te kriterije u skladu s člankom 56. Tu pristojbu plaća podnositelj zahtjeva ili željeznički prijevoznik određen u skladu s člankom 41. stavkom 1. Upravitelj infrastrukture mora uvijek moći obavijestiti bilo koju zainteresiranu stranku o infrastrukturnom kapacitetu koji je već dodijeljen željezničkim prijevoznicima.

Članak 37.

Suradnja u odnosu na sustave ubiranja pristojbi u više mreža

1. Države članice osiguravaju suradnju upravitelja infrastrukture kako bi se omogućila primjena učinkovitih programa ubiranja pristojbi te

▼B

njihove dogovore s ciljem koordinacije ubiranja pristojbi u slučaju željezničkih usluga koje koriste više od jedne infrastrukturne mreže željezničkog sustava Unije. Upravitelji infrastrukture posebno imaju za cilj jamčiti optimalnu konkurentnost međunarodnih željezničkih usliga i osigurati učinkovito korištenje željezničkih mreža. S tim ciljem uspostavljaju odgovarajuće postupke u skladu s pravilima iz ove Direktive.

2. U svrhu stavka 1. ovog članka, države članice osiguravaju da upravitelji infrastrukture surađuju kako bi omogućili učinkovitu primjenu marži iz članka 32. i planova rada iz članka 35. na promet preko više od jedne mreže u okviru željezničkog sustava Unije.

ODJELJAK 3.

Dodjela infrastrukturnog kapaciteta

Članak 38.

Prava na kapacitet

1. Infrastrukturni kapacitet dodjeljuje upravitelj infrastrukture. Kada je podnositelju zahtjeva kapacitet dodijeljen, on ga ne smije prenositi na drugog prijevoznika ili uslugu.

Zabranjeno je trgovanje infrastrukturnim kapacitetom i ono može dovesti do isključenja iz daljnje dodjele kapaciteta.

Prijenosom se ne smatra kada željeznički prijevoznik koristi kapacitet prilikom obavljanja poslova podnositelja zahtjeva koji nije željeznički prijevoznik.

2. Pravo korištenja određenog infrastrukturnog kapaciteta u obliku trase vlaka može se dodijeliti podnositeljima zahtjeva najdulje na vremensko razdoblje valjanosti jednog voznog reda.

Upravitelj infrastrukture i podnositelj zahtjeva mogu sklopiti okvirni sporazum iz članka 42. za korištenje kapaciteta na odgovarajućoj željezničkoj infrastrukturi na razdoblje duže od valjanosti jednog voznog reda.

3. Prava i obveze upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva u donosu na dodjelu kapaciteta propisana su u ugovorima ili u propisima država članica.

▼M1

4. Ako podnositelj zahtjeva planira zatražiti infrastrukturni kapacitet radi obavljanja usluge prijevoza putnika u državi članici u kojoj je pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi ograničeno u skladu s člankom 11., on će o tome obavijestiti upravitelje infrastrukture i dotična regulatorna tijela najmanje 18 mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda na koji se odnosi zahtjev za kapacitetom. Kako bi dotična regulatorna tijela mogla ocijeniti potencijalni ekonomski učinak na postojeće ugovore o obavljanju javnih usluga, regulatorna tijela osiguravaju da se o tome bez neopravdanog odlaganja u roku od najviše deset dana obavijeste nadležno tijelo koje je na temelju ugovora o javnim uslugama dodijelilo

▼M1

uslugu putničkog prijevoza na tom pravcu, sva druga zainteresirana nadležna tijela s pravom ograničenja pristupa u skladu s člankom 11. i svaki željeznički prijevoznik koji izvršava ugovor o obavljanju javnih usluga na pravcu te usluge putničkog prijevoza.

▼B

Članak 39.

Dodjela kapaciteta

1. Države članice mogu propisati okvir za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta poštujući uvjet neovisnosti u upravljanju koji je propisan u članku 4. Propisuju se posebna pravila za dodjelu kapaciteta. Upravitelj infrastrukture provodi postupak dodjele kapaciteta. Upravitelj infrastrukture posebno osigurava dodjelu kapaciteta na pravedan i nediskriminirajući način i u skladu s pravom Unije.

2. Upravitelji infrastrukture poštuju povjerljivost podataka koji su im dostavljeni.

Članak 40.

Suradnja kod dodjele infrastrukturnog kapaciteta u više mreža

1. Države članice osiguravaju da upravitelji infrastrukture surađuju kako bi se omogućilo učinkovito stvaranje i dodjela infrastrukturnog kapaciteta koji se proteže na više mreža željezničkog sustava u Uniji, uključujući u okvirnim sporazumima iz članka 42. Upravitelji infrastrukture uspostavljaju odgovarajuće postupke, u skladu s pravilima iz ove Direktive, i u skladu s tim organiziraju trase vlakova koje prelaze više od jedne mreže.

Države članice osiguravaju da se predstavnici upravitelja infrastrukture čije odluke o dodjeli imaju učinka na druge upravitelje infrastrukture međusobno povežu radi koordinacije postupka dodjele ili kako bi dodijelili cjelokupni infrastrukturni kapacitet na međunarodnoj razini, ne dovodeći u pitanje posebna pravila sadržana u pravu Unije o mrežama usmjerenim na željeznički prijevoz robe. Uplatitelji infrastrukture objavljuju načela i kriterije za dodjelu kapaciteta koji su utvrđeni kao dio takve suradnje u svom izvješću o mreži u skladu sa stavkom 3. Priloga IV. U te postupke mogu biti uključeni odgovarajući predstavnici upravitelja infrastrukture iz trećih zemalja.

2. Komisija mora biti obaviještena i pozvana sudjelovati kao promatrač na glavnim sastancima na kojima se određuju zajednička načela i prakse za dodjelu infrastrukture. Regulatorna tijela dobivaju dovoljno informacija o razvoju zajedničkih načela i prakse za dodjelu infrastrukture i iz računalnih sustava dodjele za obavljanje regulatornog nadzora u skladu s člankom 56.

3. Na sastancima ili drugim aktivnostima koje se poduzimaju kako bi se omogućila dodjela infrastrukturnog kapaciteta za željezničke usluge na više mreža odluke donose samo predstavnici upravitelja infrastrukture.

4. Sudionici suradnje iz stavka 1. osiguravaju javnu dostupnost podataka o njihovim članovima, načinima rada i svim mjerodavnim kriterijima koji su bitni za procjenu o dodjeli i dodjelu infrastrukturnog kapaciteta.

▼B

5. U okviru suradnje iz stavka 1., upravitelji infrastrukture ocjenjuju potrebu, i prema potrebi, predlažu i organiziraju međunarodne trase vlaka u namjeri da olakšaju vožnje teretnih vlakova, za koje je podnesen *ad hoc* zahtjev kako je navedeno u članku 48.

Svaki upravitelj infrastrukture koji sudjeluje u suradnji dužan je dati podnositeljima zahtjeva na raspolaganje takve prethodno određene međunarodne trase vlakova.

Članak 41.

Podnositelji zahtjeva

1. Podnositelji zahtjeva mogu podnositi zahtjeve za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta. Kako bi mogli koristiti infrastrukturni kapacitet, podnositelji zahtjeva imenuju željezničkog prijevoznika koji će sklopiti sporazum s upraviteljem infrastrukture u skladu s člankom 28. To ne dovodi u pitanje pravo podnositelja zahtjeva da sklapaju sporazume s upraviteljima infrastrukture u skladu s člankom 44. stavkom 1.

2. Upravitelj infrastrukture može postaviti uvjete podnositeljima zahtjeva kako bi osigurao ostvarenje svojih opravdanih očekivanja o budućim prihodima te korištenju infrastrukture. Ti uvjeti moraju biti odgovarajući, transparenti i nediskriminirajući. Objavljuju se u izvješću o mreži iz točke 3.(b) Priloga IV. Oni mogu uključivati samo uvjet financijskog jamstva koji ne smije prelaziti određeni iznos koji je proporcionalan očekivanoj količini aktivnosti podnositelja zahtjeva i potvrdu o sposobnosti pripreme sukladnih ponuda za infrastrukturni kapacitet.

3. Prije 16. lipnja 2015., Komisija donosi provedbene mjere u kojima se navode pojedinosti kriterija koji se moraju slijediti kod primjene stavka 2. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

Članak 42.

Okvirni sporazumi

1. Ne dovodeći u pitanje članke 101., 102. i 106. UFEU-a, između upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva može se sklopiti okvirni sporazum. Taj okvirni sporazum određuje značajke infrastrukturnog kapaciteta koji je podnositelj zahtjeva zatražio te koji mu je ponuđen u vremenskom razdoblju dužem od jednog voznog reda.

U okvirnom se sporazumu ne navode detalji o trasi vlaka, ali on mora biti takav da zadovoljava legitimne komercijalne potrebe podnositelja zahtjeva. Država članica može tražiti da regulatorno tijelo iz članka 55. ove Direktive prethodno odobri takav okvirni sporazum.

2. Okvirni sporazumi ne isključuju korištenje infrastrukture od strane drugih podnositelja zahtjeva ili usluga.

3. Moguće je izmijeniti ili ograničiti uvjete okvirnog sporazuma kako bi se bolje iskoristila željeznička infrastruktura.

▼B

4. Okvirni sporazumi mogu sadržavati sankcije u slučaju potrebe za izmjenama ili raskidom sporazuma.

5. Okvirni sporazumi se u načelu sklapaju na razdoblje od pet godina i mogu se obnavljati na razdoblja jednakog trajanja. Upravitelj infrastrukture u određenim slučajevima može pristati na dulje ili kraće razdoblje. Razdoblje dulje od pet godina može se opravdati postojanjem komercijalnih ugovora, posebnih ulaganja ili rizika.

6. U slučaju usluga koje koriste specijaliziranu infrastrukturu iz članka 49. koja zahtjeva značajna i dugoročna ulaganja, koja je podnositelj zahtjeva opravdao, okvirni sporazumi mogu se sklopiti na razdoblje od 15 godina. Svako razdoblje dulje od 15 godina dopušteno je samo u iznimnim okolnostima, posebno u slučaju velikih, dugoročnih ulaganja i posebno ako je takvo ulaganje pokriveno ugovornim obvezama, uključujući višegodišnji plan amortizacije.

U takvim iznimnim slučajevima, okvirni sporazum može propisivati detaljne značajke kapaciteta koji će se dodijeliti podnositelju zahtjeva za vrijeme trajanja sporazuma. Te značajke mogu uključivati učestalost, broj i kvalitetu trasa vlaka. Upravitelj infrastrukture može smanjiti rezervirani kapacitet koji je u razdoblju od barem mjesec dana korišten manje od kvote predviđene u članku 52.

Od 1. siječnja 2010., početni okvirni sporazum može se sklapati na razdoblje od pet godina, uz mogućnost jedne obnove, na temelju značajki kapaciteta koji koriste podnositelji zahtjeva koji pružaju usluge prije 1. siječnja 2010. kako bi se uzela u obzir posebna ulaganja ili postojanje komercijalnih ugovora. Regulatorno tijelo iz članka 55. odobrava stupanje na snagu takvog sporazuma.

7. Opće odredbe svakog okvirnog sporazuma moraju biti dostupne svakoj zainteresiranoj stranci uz poštivanje povjerljivosti podataka.

8. Na temelju iskustva regulatornih tijela, nadležnih tijela i željezničkih prijevoznika i na temelju aktivnosti mreže iz članka 57. stavka 1., Komisija može donijeti mjere kojima se određuju pojedinosti postupka i kriteriji za primjenu ovog članka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

Članak 43.

Raspored za postupak dodjele

1. Upravitelj infrastrukture dužan je poštovati raspored za dodjelu kapaciteta iz Priloga VII.

2. Komisija ima ovlasti donositi prenesene akte u skladu s člankom 60. vezano uz određene izmjene Priloga VII. Prema tome, nakon savjetovanja sa svim upraviteljima infrastrukture, Prilog VII. može biti izmijenjen kako bi uzeo u obzir operativne čimbenike postupka dodjele. Te se izmjene temelje na onome što je nužno u svjetlu iskustva kako bi se osigurao učinkovit postupak dodjele i odrazile operativne potrebe upravitelja infrastrukture.

▼B

3. Upravitelji infrastrukture dogovaraju se s drugim upraviteljima infrastrukture oko toga koje će međunarodne trase vlaka biti uključene u vozni red prije početka konzultacija o nacrtu voznog reda. Prilagodbe se rade samo ako je to neizbježno.

Članak 44.

Podnošenje zahtjeva

1. Podnositelji zahtjeva mogu od upravitelja infrastrukture u skladu s javnim ili privatnim pravom zatražiti ugovor kojim se dodjeljuju prava korištenja željezničke infrastrukture uz pristojbu kako je predviđeno u odjeljku 2. poglavlja IV.

2. Zahtjevi koji se odnose na redovni vozni red moraju biti u skladu sa rokovima iz Priloga VII.

3. Podnositelj zahtjeva koji je stranka okvirnog sporazuma podnosi zahtjev u skladu s tim sporazumom.

4. U slučaju trasa vlakova koje prelaze više mreže, upravitelji infrastrukture osiguravaju da podnositelji zahtjeva mogu svoje zahtjeve predati na jednome mjestu koje je ili zajedničko tijelo koje su osnovali upravitelji infrastrukture ili jedan od uključenih upravitelja infrastrukture. Taj upravitelj infrastrukture ima dopuštenje u ime podnositelja zahtjeva zatražiti kapacitet kod drugih upravitelja infrastrukture. Taj zahtjev ne dovodi u pitanje Uredbu (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. rujna 2010. o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe ([1]).

Članak 45.

Raspored

1. Upravitelj infrastrukture, u što većoj mogućoj mjeri, ispunjava sve zahtjeve za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta, uključujući zahtjeve za trase vlaka koje prelaze više mreža, i, u što većoj mogućoj mjeri, uzima u obzir sva ograničenja za podnositelje zahtjeva, uključujući gospodarski učinak na njihovo poslovanje.

2. Upravitelj infrastrukture može dati prioritet određenim uslugama kod izrade rasporeda i usuglašavanja, ali samo u skladu s člancima 47. i 49.

3. Upravitelj infrastrukture savjetuje se sa zainteresiranim strankama o nacrtu voznog reda i daje im barem mjesec dana da daju svoje mišljenje. Zainteresirane stranke su svi oni koji su zatražili infrastrukturni kapacitet i druge stranke koje žele imati priliku komentirati kako vozni red može imati učinka na njihovu sposobnost pružanja željezničkih usluga za vrijeme valjanosti voznog reda.

4. Upravitelj infrastrukture poduzima odgovarajuće mjere kako bi se pozabavio svim spomenutim problemima.

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

▼B

Članak 46.

Postupak usuglašavanja

1. Ako upravitelj infrastrukture naiđe na sukobe između različitih zahtjeva tijekom postupka izrade rasporeda iz članka 45., on pokušava koordinirati zahtjeve i osigurati da u najboljoj mogućoj mjeri zadovolji sve zahtjeve.

2. Ako dođe do situacije koja zahtjeva usuglašavanje, upravitelj infrastrukture, u razumnim granicama, ima pravo predložiti infrastrukturni kapacitet koji se razlikuje od zatraženog.

3. Upravitelj infrastrukture pokušava sve sukobe riješiti savjetovanjem s podnositeljima zahtjeva. To savjetovanje temelji se na dostavi sljedećih podataka u razumnom roku, besplatno i u pismenom ili elektronskom obliku:

(a) trase vlaka koje svi drugi podnositelji zahtjeva traže na istim prugama;

(b) trase vlaka koje su privremeno dodijeljene svim drugim podnositeljima zahtjeva na istim prugama;

(c) alternativni pravci vlaka predloženi na mjerodavnim prugama u skladu sa stavkom 2.;

(d) sve pojedinosti kriterija koji se koriste u postupku dodjele kapaciteta.

U skladu s člankom 39. stavkom 2., ti se podaci moraju dati bez otkrivanja identiteta drugih podnositelja zahtjeva, osim ako su predmetni podnositelji zahtjeva pristali na otkrivanje podataka.

4. Načela na kojima se temelji postupak usuglašavanja navedena su u izvješću o mreži. Ona posebno odražavaju poteškoće u organizaciji međunarodnih trasa vlakova i učinak koji izmjene mogu imati na druge upravitelje infrastrukture.

5. Kad je zahtjevima za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta nemoguće udovoljiti bez usuglašavanja, upravitelj infrastrukture pokušava izaći u susret svim zahtjevima putem usuglašavanja.

6. Ne dovodeći u pitanje trenutne žalbene postupke i odredbe članka 56., u slučaju sporova vezanih uz dodjelu infrastrukturnog kapaciteta, mora postojati sustav za rješavanje sporova radi brzog rješavanja takvih sporova. Taj sustav mora biti opisan u izvješću o mreži. U slučaju primjene ovog sustava, odluka se donosi u vremenskom roku od 10 radnih dana.

Članak 47.

Zakrčena infrastruktura

1. Ako, nakon usuglašavanja traženih trasa vlakova i savjetovanja sa podnositeljima zahtjeva, nije moguće zadovoljiti zahtjeve za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta, upravitelj infrastrukture odmah proglašava zakrčenim dio infrastrukture na kojem se to dogodilo. To se čini i u slučaju infrastrukture za koju se očekuje da u skoroj budućnosti neće imati dovoljno kapaciteta.

2. Kad je infrastruktura proglašena zakrčenom, upravitelj infrastrukture provodi analizu kapaciteta predviđenu u članku 50., osim ako se već ne provodi plan povećanja kapaciteta predviđen člankom 51.

▼B

3. Ako pristojbe u skladu s člankom 31. stavkom 4. nisu naplaćene ili nisu ostvarile zadovoljavajući rezultat i infrastruktura je proglašena zakrčenom, upravitelj infrastrukture može dodatno primijeniti kriterij prednosti za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta.

4. Kriteriji za davanju prednosti uzeti će u obzir važnost usluge za društvo u odnosu na bilo koju drugu uslugu koja će zbog toga biti isključena.

Kako bi osigurale razvoj odgovarajućih usluga prijevoza, posebno kako bi ispunile zahtjeve vezane uz javne usluge ili kako bi promicale domaći i međunarodni željeznički prijevoz tereta, države članice mogu, pod nediskriminirajućim uvjetima, poduzeti sve potrebne mjere kako bi se osiguralo da se takvim uslugama da prednost pri dodjeli infrastrukturnih kapaciteta.

Države članice mogu prema potrebi upravitelju infrastrukture dodijeliti naknadu koja odgovara bilo kakvom gubitku prihoda koji je nastao zbog potrebe da se kapacitet dodijeli određenim uslugama u skladu s drugim podstavkom.

Te mjere i ta naknada uzimaju u obzir učinak tog isključenja u drugim državama članicama.

5. Pri utvrđivanju kriterija za davanje prednosti odgovarajuća se pažnja posvećuje važnosti prijevoza tereta, a naročito međunarodnog prijevoza tereta.

6. Postupci koje treba slijediti i kriteriji koje treba primjenjivati ako je infrastruktura zakrčena utvrđuju se u izvješću o mreži.

Članak 48.

***Ad hoc* zahtjevi**

1. Upravitelj infrastructure na *ad hoc* zahtjeve za pojedinačnim trasama vlakova odgovara što je ranije moguće, a u svakom slučaju u roku od pet radnih dana. Informacije o raspoloživim kapacitetima stavljaju se na raspolaganje svim podnositeljima zahtjeva koji bi možda biti zainteresirani za korištenje tih kapaciteta.

2. Upravitelji infrastrukture prema potrebi provode procjenu potrebe za rezervnim kapacitetima koji će ostati na raspolaganju u okviru konačnog voznog reda, kako bi mogli na vrijeme odgovoriti na predvidljive *ad hoc* zahtjeve za dodjelom kapaciteta. Navedeno se također primjenjuje i u slučaju zakrčene infrastrukture.

Članak 49.

Specijalizirana infrastruktura

1. Ne dovodeći u pitanje stavak 2., infrastrukturni kapaciteti smatraju se raspoloživim za uporabu svim vrstama usluga koje zadovoljavaju značajke nužne za prometovanje na navedenoj trasi vlaka.

▼B

2. Kada postoje odgovarajući alternativni pravci, upravitelj infrastrukture, nakon savjetovanja sa zainteresiranim stranama, može odlučiti da se određena infrastruktura koristi za određene vrste prometa. Ne dovodeći u pitanje članke 101., 102. i 106. UFEU-a, u slučaju donošenja takve odluke, upravitelj infrastrukture može dati prednost određenoj vrsti prometa pri dodjeli infrastrukturnog kapaciteta.

Takvo određivanje infrastrukture ne sprečava korištenje navedene infrastrukture za druge vrste prijevoza kada za to postoji raspoloživ kapacitet.

3. Ako je infrastruktura određena u skladu sa stavkom 2., to se navodi u izvješću o mreži.

Članak 50.

Analiza kapaciteta

1. Cilj je analize kapaciteta odrediti ograničenja infrastrukturnog kapaciteta koja sprečavaju ispunjavanje svih zahtjeva za kapacitetom te predložiti metode koje će omogućiti ispunjenje dodatnih zahtjeva. Analizom kapaciteta utvrđuju se razlozi zakrčenosti te mjere koje bi se mogle poduzeti u kratkoročnom i srednjoročnom razdoblju za rješavanje problema zakrčenosti.

2. Analiza kapaciteta uzima u obzir infrastrukturu, operativne postupke i prirodu različitih usluga te učinak svih tih čimbenika na infrastrukturni kapacitet. Mjere koje se razmatraju uključuju posebno usluge preusmjeravanja, promjena u voznom redu, promjena brzine i unaprjeđenja infrastrukture.

3. Analiza kapaciteta dovršit će se u roku od šest mjeseci od utvrđivanja infrastrukture zakrčenom.

Članak 51.

Plan povećanja kapaciteta

1. U roku od šest mjeseci od dovršetka analize kapaciteta, upravitelj infrastrukture priprema plan povećanja kapaciteta.

2. Plan povećanja kapaciteta izrađuje se nakon savjetovanja s korisnicima odgovarajuće zakrčene infrastrukture.

U njemu se utvrđuju:

(a) razlozi zakrčenosti;

(b) vjerojatan razvoj prometa u budućnosti;

(c) ograničenja za razvoj infrastrukture;

(d) mogućnosti i troškovi povećanja kapaciteta, uključujući vjerojatne promjene pristojbi za pristup infrastrukturi.

Na temelju analize troškova i koristi mogućih utvrđenih mjera, određuju se aktivnosti koje će se poduzeti za povećanje infrastrukturnog kapaciteta, uključujući raspored za provedbu mjera.

▼B

Plan može ovisiti o prethodnom odobrenju države članice.

3. Upravitelj infrastrukture prestaje ubirati sve pristojbe za mjerodavnu infrastrukturu u skladu s člankom 31. stavkom 4. kada:

(a) ne pripremi plan povećanja kapaciteta; ili

(b) ne ostvari napredak u aktivnostima utvrđenim u planu povećanja kapaciteta.

4. Ne dovodeći u pitanje stavak 3. ovog članka, upravitelj infrastrukture može, po odobrenju regulatornog tijela iz članka 55., nastaviti ubirati pristojbe ako:

(a) plan povećanja kapaciteta ne može biti ostvaren zbog razloga koji su izvan njegove kontrole; ili

(b) raspoložive mogućnosti nisu gospodarski ili financijski održive.

Članak 52.

Korištenje trasa vlakova

1. Upravitelj infrastrukture navodi u izvješću o mreži uvjete na temelju kojih pri određivanju prioriteta za postupak dodjele uzima u obzir razine iskorištenosti trasa vlakova u prethodnom razdoblju.

2. U slučaju zakrčene infrastrukture, upravitelj infrastrukture zahtjeva oslobađanje trase vlaka koja je, u razdoblju od barem mjesec dana, korištena ispod kvote koja je propisana u izvješću o mreži, osim ako je to posljedica ne-gospodarskih razloga koji su izvan kontrole podnositelja zahtjeva.

Članak 53.

Infrastrukturni kapacitet za potrebe održavanja mreže

1. Zahtjevi za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta za potrebe održavanja predaju se za vrijeme razdoblja izrade voznog reda.

2. Upravitelj infrastrukture mora voditi računa o učinku koji na podnositelje zahtjeva ima rezervacija infrastrukturnog kapaciteta za planirane radove održavanja.

3. Upravitelj infrastrukture, što je prije moguće, obavješćuje zainteresirane stranke o nedostupnosti infrastrukturnog kapaciteta zbog neplaniranog održavanja.

▼M1

Regulatorno tijelo može zatražiti od upravitelja infrastrukture da mu na raspolaganje stavi takve podatke, ako to smatra potrebnim.

▼B

Članak 54.

Posebne mjere koje se poduzimaju u slučaju smetnji

▼M1

1. U slučaju poremećaja u kretanju vlakova zbog tehničkog kvara ili nesreće, upravitelj infrastrukture mora poduzeti sve potrebne mjere kako bi normalizirao situaciju. U tu svrhu sastavlja plan postupanja u posebnim slučajevima u kojem navodi razna tijela koja moraju biti obaviještena u slučaju ozbiljnih incidenata ili ozbiljnih poremećaja u kretanjima vlakova. U slučaju poremećaja koji bi mogao imati utjecaj na prekogranični promet, upravitelj infrastrukture dijeli sve relevantne informacije s drugim upraviteljima infrastrukture na čiju mrežu i promet taj poremećaj može utjecati. Dotični upravitelji infrastrukture surađuju s ciljem normalizacije prekograničnog prometa.

▼B

2. U slučaju opasnosti i kad je to prijeko potrebno zbog smetnji koje su dovele do toga da infrastruktura trenutačno nije u upotrebi, raspodijeljene se trase mogu povući bez upozorenja, za vrijeme potrebno da se sustav popravi.

Upravitelj infrastrukture može, ako smatra potrebnim, zatražiti od željezničkih prijevoznika da mu stave na raspolaganje sredstva koja po njegovu mišljenju najviše mogu doprinijeti normalizaciji situacije u najkraćem roku.

3. Države članice mogu zahtijevati od željezničkih prijevoznika da budu uključeni u osiguravanje izvršavanja i praćenje njihove vlastite sukladnosti sa sigurnosnim standardima i pravilima.

ODJELJAK 4.

Regulatorno tijelo

Članak 55.

Regulatorno tijelo

1. Svaka država članica uspostavlja jedno nacionalno regulatorno tijelo za željeznički sektor. Ne dovodeći u pitanje stavak 2., to tijelo je samostalno tijelo koje je u organizacijskom, funkcionalnom, hijerarhijskom smislu i u odnosu na donošenje odluka pravno odvojeno i neovisno od bilo kojeg drugog javnog ili privatnog tijela. Ono je isto tako u organizacijskom smislu, pri donošenju odluka o financiranju, pravnoj strukturi i odlučivanju neovisno od bilo kojeg upravitelja infrastrukture, tijela za ubiranje pristojbi, tijela za dodjelu kapaciteta ili podnositelja zahtjeva. Nadalje, funkcionalno je neovisno od bilo kojeg nadležnog tijela uključenog u dodjelu ugovora o javnoj usluzi.

2. Države članice mogu osnivati regulatorna tijela koja su nadležna za nekoliko reguliranih sektora, ako ta integrirana regulatorna tijela zadovoljavaju zahtjeve za neovisnošću iz stavka 1. ovog članka. Regulatorno tijelo za željeznički sektor može u organizacijskom smislu biti

▼B

udruženo s nacionalnim tijelom za zaštitu tržišnog natjecanja iz članka 11. Uredbe Vijeća (EZ) br. 1/2003 od 16. prosinca 2002. o provedbi pravila o tržišnom natjecanju koja su propisana člancima 101. i 102. Ugovora ([1]), tijelom nadležnim za sigurnost utvrđenim Direktivom 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice ([2]) ili licenciranog nadležnog tijela iz poglavlja III. ove Direktive, ako zajedničko tijelo ispunjava zahtjeve o neovisnosti iz stavka 1. ovog članka.

3. Države članice osiguravaju da regulatorno tijelo ima zaposlenike i upravu koji jamče njegovu neovisnost. One, posebno, osiguravaju da osobe koje su odgovorne za donošenja odluka u regulatornom tijelu u skladu s člankom 56., kao što su članovi upravne, ►C1 ako je mjerodavno, budu imenovane, na temelju jasnih i transparentnih pravila koja jamče njihovu neovisnost, od strane nacionalne vlade ili vijeća ministara ili nekog drugog državnog tijela koje nema izravna vlasnička prava nad reguliranim prijevoznicima. ◄

Države članice odlučuju hoće li te osobe biti imenovane na određeno razdoblje i mogu li biti ponovno imenovane ili će njihovo imenovanje biti trajno te će moći biti razriješene samo iz disciplinskih razloga koji nisu vezani uz donošenje odluka. Postupak izbora je transparentan i temelji se na zaslugama, uključujući odgovarajuću nadležnost i mjerodavno iskustvo, po mogućnosti u području željeznica ili drugih mrežnih industrija.

Države članice moraju osigurati da su te osobe neovisne te da nemaju tržišni interes u željezničkom sektoru kao ni interes u ili poslovni odnos s bilo kojim reguliranim poduzećem ili tijelom. U tome smislu, te osobe svake godine dostavljaju izjavu o posvećenosti i izjavu o interesu u kojima navode imaju li izravni ili neizravni interes koji bi mogao ugrožavati njihovu neovisnost i koji bi mogao utjecati na njihovo obavljanje bilo koje funkcije. Te osobe ne sudjeluju u donošenju odluka koje se odnose na poduzeće s kojim su u godini prije pokretanja postupka imale izravnu ili neizravnu vezu.

Prilikom ispunjavanja zadaća regulatornog tijela one ne traže niti prihvaćaju upute bilo kojeg državnog, javnog ili privatnog tijela i imaju pune ovlasti za zapošljavanje i nadzor nad zaposlenicima regulatornog tijela.

Po isteku mandata u regulatornom tijelu, te osobe ne smiju biti zaposlene na stručnim ili upravljačkim radnim mjestima u reguliranom poduzećima ili tijelima najmanje godinu dana.

([1]) SL L 1, 4.1.2003., str. 1.
Napomena urednika: Naziv Uredbe Vijeća (EZ) br. 1/2003 prilagođen je kako bi se uzela u obzir numeracija članaka Ugovora o osnivanju Europske zajednice, u skladu s člankom 5. Ugovora iz Lisabona; izvorna uputa glasila je: članci 81. i 82. Ugovora.

([2]) SL L 164, 30.4.2004., str. 44.

▼B

Članak 56.

Zadaće regulatornog tijela

1. Ne dovodeći u pitanje članak 46. stavak 6., podnositelj zahtjeva ima pravo žaliti se regulatornom tijelu ako smatra da se prema njemu postupalo na nepravedan način, da ga se diskriminiralo ili da mu se na bilo koji drugi način naškodilo, a posebno protiv odluka koje je donio upravitelj infrastrukture ili prema potrebi željeznički prijevoznik ili operator uslužnog objekta, a odnose se na:

(a) izvješće o mreži u privremenoj i konačnoj verziji;

(b) kriterije sadržane u tom izvješću;

(c) postupak dodjele kapaciteta i njegove rezultate;

(d) program ubiranja pristojbi;

(e) razinu ili strukturu infrastrukturnih pristojbi koje mora ili će morati platiti;

(f) uvjete za pristup u skladu s člancima 10. do 13;

(g) pristup uslugama i plaćanje naknada za usluge u skladu s člankom 13;

▼M1

(h) upravljanje prometom;

(i) planiranje obnove te planirano i neplanirano održavanje;

(j) ispunjavanje zahtjeva, među ostalim o sukobu interesa, utvrđenih u članku 2. stavku 13. te člancima 7., 7.a, 7.b, 7.c i 7.d.

2. Ne dovodeći u pitanje ovlasti nacionalnih tijela za osiguravanje tržišnog natjecanja na tržištima željezničkih usluga, regulatorno tijelo ima ovlasti pratiti stanje tržišnog natjecanja na tržištima željezničkih usluga, uključujući, posebice, tržište usluga prijevoza putnika željeznicama velikih brzina, te aktivnosti upravitelja infrastrukture u odnosu na točke od (a) do (j) stavka 1. Točnije, regulatorno tijelo nadzire sukladnost s točkama od (a) do (j) stavka 1. na vlastitu inicijativu i s ciljem sprečavanja diskriminacije u odnosu na podnositelje zahtjeva. Posebice provjerava sadrži li izvješće o mreži diskriminirajuće odredbe ili se njime stvaraju diskrecijske ovlasti upravitelja infrastrukture koje se mogu upotrijebiti na diskriminirajući način u odnosu na podnositelje zahtjeva.

▼B

3. Regulatorno tijelo također usko surađuje s nacionalnim tijelom nadležnim za sigurnost u smislu Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice [1] i tijelom za izdavanje dozvola u smislu ove Direktive.

Države članice osiguravaju da ta tijela zajedno razvijaju okvir za razmjenu podataka i suradnju s ciljem sprečavanja negativnih učinaka na tržišno natjecanje ili sigurnost na tržištu željezničkih usluga. Taj

[1] SL L 191, 18.7.2008. str. 1.

▼B

okvir uključuje mehanizam kojim će regulatorno tijelo nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost i izdavanje dozvola davati preporuke vezano uz pitanja koja bi mogla imati učinka na tržišno natjecanje na tržištu željezničkih usluga i kojim će nacionalno tijelo nadležno za sigurnost davati regulatornom tijelu i tijelu za izdavanje dozvola preporuke vezano uz pitanja koja bi mogla imati utjecaja na sigurnost. Ne dovodeći u pitanje neovisnost svakog tijela u području njihove nadležnosti, tijelo će preispitati takvu preporuku prije donošenja odluka. Ako tijelo odluči odstupiti od tih preporuka, ono u svojoj odluci mora dati obrazloženje.

4. Države članice mogu odlučiti da će regulatorno tijelo dobiti zadaću donošenja neobvezujućih mišljenja na privremene verzije poslovnog plana iz članka 8. stavka 3., ugovora i plana za povećanje kapaciteta kako bi pokazalo jesu li ti instrumenti u skladu s pravilima tržišnog natjecanja na tržištima željezničkih usluga.

5. Regulatorno tijelo mora imati potrebnu organizacijsku sposobnost u smislu ljudskih i materijalnih resursa, koja je proporcionalna važnosti željezničkog sektora u državi članici.

6. Regulatorno tijelo osigurava da su pristojbe koje određuje upravitelj infrastrukture u skladu s odjeljkom 2. poglavlja IV. i da nisu diskriminirajuće. Pregovori između podnositelja zahtjeva i upravitelja infrastrukture vezano uz iznos pristojbi za korištenje infrastrukture dopušteni su samo ako se odvijaju pod nadzorom regulatornog tijela. Regulatorno tijelo mora intervenirati ako je izvjesno da su pregovori u sukobu sa zahtjevima iz ovog poglavlja.

7. Regulatorno tijelo se redovno i, u svakom slučaju, barem svake dvije godine, savjetuje s korisnicima usluga željezničkog prijevoza robe i putnika kako bi uzelo u obzir njihova mišljenja o tržištu željezničkih usluga.

8. Regulatorno tijelo ima ovlasti zatražiti potrebne podatke od upravitelja infrastrukture, podnositelja zahtjeva i bilo koje uključene treće stranke iz predmetne države članice.

Traženi se podaci moraju dostaviti u razumnom roku koji određuje regulatorno tijelo, a koje ne prelazi mjesec dana, osim ako, u iznimnim okolnostima, regulatorno tijelo pristane na, i odobri, produljenje roka, koje ne smije prelaziti dodatnih dva tjedna. Regulatorno tijelo mora moći izvršiti svoje zahtjeve odgovarajućim sankcijama, uključujući novčane kazne. Podaci koji se moraju dostaviti regulatornom tijelu uključuju sve podatke koji su potrebni regulatornom tijelu u okviru njegove zadaće rješavanja o žalbama i nadziranja tržišnog natjecanja na tržištima željezničkih usluga u skladu sa stavkom 2. To uključuje podatke koji su nužni za statističke svrhe i svrhe praćenja tržišta.

▼M1

9. Regulatorno tijelo mora uzeti u obzir sve prigovore i, ako je prikladno, zatražiti potrebne podatke te pokrenuti razgovore s relevantnim strankama u roku od mjesec dana od primitka prigovora. Ono odlučuje o svim prigovorima, poduzima radnje za popravak situacije i informira mjerodavne stranke o svojoj obrazloženoj odluci u okviru unaprijed određenog, razumnog vremenskog roka te, u svakom slučaju, u roku od šest tjedana od primitka svih potrebnih podataka. Ne dovodeći u pitanje ovlasti nacionalnih tijela za zaštitu tržišnog natjecanja vezano uz zaštitu tržišnog natjecanja na tržištu željezničkih usluga, regulatorno tijelo, ako je prikladno, odlučuje na vlastitu inicijativu o odgovarajućim mjerama koje će se poduzeti s ciljem uklanjanja diskriminacije protiv podnositelja zahtjeva, narušenosti tržišta i drugih nepoželjnih situacija na tim tržištima, posebno u odnosu na točke (a) do (j) stavka 1.

▼B

Odluka regulatornog tijela obvezujuća je za sve stranke obuhvaćene tom odlukom i ne podliježe kontroli drugog upravnog tijela. Regulatorno tijelo može izvršavati svoje odluke pomoću odgovarajućih sankcija, uključujući novčane kazne.

U slučaju žalbe protiv odluke kojom se odbija dodjela infrastrukturnog kapaciteta, ili protiv uvjeta ponude kapaciteta, regulatorno tijelo će ili potvrditi da nije potrebna izmjena odluke upravitelja infrastrukture ili će zahtijevati izmjenu te odluke u skladu s uputama koje će navesti.

10. Države članice moraju osigurati da su odluke koje odnosi regulatorno tijelo podložne sudskoj kontroli. Žalba može obustaviti provedbu odluke regulatornog tijela samo ako neposredan učinak odluke regulatornog tijela može uzrokovati nepopravljivu ili očitu pretjeranu štetu podnositelju žalbe. Ova odredba ne dovodi u pitanje ovlasti suda kojem je podnesena žalba u skladu s ustavnim pravom, ako je to primjenjivo.

11. Države članice osiguravaju objavu odluka koje je donijelo regulatorno tijelo.

▼M1

12. Regulatorno tijelo ima ovlasti provoditi revizije ili pokrenuti vanjske revizije nad upraviteljima infrastrukture, operaterima uslužnih objekata i, ako je potrebno, željezničkim prijevoznicima kako bi se provjerila usklađenost s odredbama o računovodstvenom razdvajanju iz članka 6. i odredbama o financijskoj transparentnosti iz članka 7.d. U slučaju vertikalno integriranih poduzeća te ovlasti pokrivaju sve pravne subjekte. Regulatorno tijelo ovlašteno je zatražiti sve mjerodavne informacije. Regulatorno tijelo posebno ima ovlast zatražiti od upravitelja infrastrukture, operatera uslužnog objekta i svih poduzeća ili drugih subjekata koji obavljaju ili pružaju različite vrste željezničkog prijevoza ili upravljaju različitim infrastrukturama iz članka 6. stavaka 1. i 2. i članka 13. dostavljanje svih ili dijela računovodstvenih podataka iz Priloga VIII., uz dovoljno detalja koji se smatraju nužnim i proporcionalnim.

Ne dovodeći u pitanje ovlasti nacionalnih tijela nadležnih za pitanja državnih potpora regulatorno tijelo također može izvoditi zaključke iz računâ u vezi s pitanjima državnih potpora o kojima izvješćuje navedena tijela.

▼M1

Financijski tokovi iz članka 7.d stavka 1., zajmovi iz članka 7.d stavaka 4. i 5. te dugovi iz članka 7.d stavka 7. podložni su nadzoru regulatornog tijela.

Ako je država članica odredila regulatorno tijelo kao neovisno nadležno tijelo iz članka 7.c stavka 4., regulatorno tijelo ocjenjuje sporazume o suradnji iz tog članka.

▼B

13. Komisija je ovlaštena donositi prenesene akte u skladu s člankom 60. vezano uz određene izmjene Priloga VIII. Prema tome, Prilog VIII. može se izmijeniti radi promjena u računovodstvenoj i kontrolnoj praksi i/ili radi dodavanja novih elemenata koji su nužni za provjeru računovodstvene razdvojenosti.

Članak 57.

Suradnja između regulatornih tijela

1. Regulatorna tijela razmjenjuju podatke o svom radu i načelima donošenja odluka i praksi te, posebno, razmjenjuju podatke o glavnim problemima u njihovim postupcima i problemima s tumačenjem odredbi kojima se prenosi Unijino željezničko pravo. Osim toga, surađuju u svrhu koordinacije u donošenju odluka u Uniji. U tu svrhu, surađuju i zajedno rade u okviru mreže koja se sastaje u redovnim vremenskim razmacima. Komisija je član mreže te koordinira i pruža potporu radu mreže i daje preporuke mreži, ako je prikladno. Ona osigurava aktivnu suradnju mjerodavnih regulatornih tijela.

U skladu s pravilima o zaštiti podataka iz Direktive 95/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. listopada 1995. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka ([1]) i Uredbom (EZ) br. 45/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2000. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama i tijelima Zajednice i slobodnom kretanju takvih podataka ([2]), Komisija podržava razmjenu gore navedenih podataka između članova mreže, po mogućnosti elektroničkim putem, uz zaštitu poslovnih tajni koje su dostavili mjerodavni prijevoznici.

2. Regulatorna tijela usko surađuju, uključujući putem radnih sporazuma, kako bi jedni drugima pružili potporu u zadaćama nadzora tržišta i rješavanja prigovora ili istragama.

3. U slučaju prigovora ili istrage pokrenute na vlastitu inicijativu vezano uz pitanja pristupa ili pristojbi vezanih uz međunarodne trase vlakova, kao i u okviru praćenja tržišnog natjecanja na tržištu međunarodnih željezničkih usluga, predmetno regulatorno tijelo mora se savjetovati sa regulatornim tijelima svih drugih država članica kroz koje prolazi predmetna međunarodna trasa vlaka i, ako je potrebno, s Komisijom, te od njih traži sve nužne podatke prije donošenja odluke.

([1]) SL L 281, 23.11.1995., str. 31.
([2]) SL L 8, 12.1.2001., str. 1.

▼M1

3.a Ako su za pitanja o međunarodnoj usluzi potrebne odluke dvaju ili više regulatornih tijela, dotična regulatorna tijela surađuju u pripremi svojih odluka kako bi pronašla rješenje tih pitanja. U tu svrhu dotična regulatorna tijela obavljaju svoje funkcije u skladu s člankom 56.

▼B

4. Regulatorna tijela koja su savjetovana u skladu s člankom 3. daju sve podatke kojeimaju pravo tražiti prema svom nacionalnom pravu. Ti se podaci mogu koristiti samo u svrhe rješavanja prigovora ili istrage iz stavka 3.

5. Regulatorno tijelo koje je zaprimilo prigovor ili provodi istragu na vlastitu inicijativu, prosljeđuje sve mjerodavne podatke nadležnom regulatornom tijelu kako bi ono moglo poduzeti mjere u odnosu na stranke.

6. Države članice osiguravaju da svi povezani predstavnici upravitelja infrastrukture kako je navedeno u članku 40. stavku 1. odmah dostave sve nužne podatke u svrhu rješavanja prigovora ili istrage iz stavka 3. ovog članka u skladu sa zahtjevom regulatornog tijela države članice u kojoj se nalazi povezani predstavnik. To regulatorno tijelo ima pravo prenijeti podatke vezane uz predmetnu međunarodnu trasu vlaka regulatornim tijelima iz stavka 3.

7. Na zahtjev regulatornog tijela, Komisija može sudjelovati u aktivnostima iz stavaka 2. do 6. radi olakšavanja suradnje regulatornih tijela u skladu s tim stavcima.

▼M1

8. Regulatorna tijela razvijaju zajednička načela i prakse za donošenje odluka za koje imaju ovlasti u skladu s ovom Direktivom. Takvim zajedničkim načelima i praksama obuhvaćaju se dogovori za rješavanje sporova proizašlih u okviru stavka 3.a. Na temelju iskustva regulatornih tijela i aktivnosti mreže iz stavka 1. i, ako je potrebno, radi osiguravanja učinkovite suradnje regulatornih tijela, Komisija može donositi provedbene akte kojima se utvrđuju takva zajednička načela i prakse. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.

▼B

9. Regulatorna tijela preispituju odluke i prakse povezanih upravitelja infrastrukture iz članka 37. i članka 40. stavka 1. kojima se provode odredbe ove Direktive ili na neki drugi način potiče međunarodni željeznički promet.

▼M1

10. Za odluke u vezi s infrastrukturom u dvjema državama članicama obje države članice mogu se u svakom trenutku nakon 24. prosinca 2016. složiti da zatraže koordinaciju između dotičnih regulatornih tijela kako bi se uskladio učinak njihovih odluka.

▼B

POGLAVLJE V.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 58.

Pravila javne nabave

Odredbe ove Direktive ne dovode u pitanje Direktivu 2004/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka nabave subjekata koji djeluju u sektoru vodnoga gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga ([1]).

Članak 59.

Izuzeća

1. Do 15. ožujka 2013. godine, Irska, kao država članica koja se nalazi na otoku i koja je željeznicom povezana samo s jednom drugom državom članicom, kao i Ujedinjena Kraljevina u odnosu na Sjevernu Irsku, na istoj osnovi:

(a) ne moraju povjeriti neovisnom tijelu zadaće utvrđivanja jednakog i nediskriminirajućeg pristupa infrastrukturi kako je predviđeno u prvom podstavku članka 7. stavka 1. u mjeri u kojoj taj članak obvezuje države članice da uspostave neovisna tijela za izvršavanje zadaća iz članka 7. stavka 2.;

(b) ne moraju primjenjivati zahtjeve iz članka 27., članka 29. stavka 2., članaka 38., 39. i 42., članka 46. stavaka 4. i 6., članka 47., članka 49. stavka 3. i članaka 50. do 53., 55. i 56. pod uvjetom da postoji mogućnost žalbe neovisnom tijelu na odluke o dodjeli infrastrukturnog kapaciteta ili ubiranju pristojbe, ako to pisanim putem zatraži željezničkih prijevoznik, a koje će neovisno tijelo donijeti odluku u roku od dva mjeseca od dostave svih potrebnih podataka i čija će odluka biti podložna sudskoj kontroli.

2. U slučaju kada više od jednog željezničkog prijevoznika koji je dobio dozvolu u skladu s člankom 17. ili, u slučaju Irske i Sjeverne Irske, kada jedan željeznički prijevoznik koji je dozvolu dobio negdje drugdje, preda službeni zahtjev za pružanjem konkurentnih željezničkih usluga u, prema ili iz Irske i Sjeverne Irske, o primjeni ovog izuzeća odlučuje se u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 62. stavka 2.

Izuzeća iz stavka 1. ne primjenjuju se kada željeznički prijevoznik koji pruža željezničke usluge u Irskoj ili Sjevernoj Irskoj preda službeni zahtjev za pružanjem željezničkih usluga na, prema ili iz državnog područja druge države članice, osim Irske za željezničke prijevoznike koji pružaju usluge u Sjevernoj Irskoj i Ujedinjene Kraljevine za željezničke prijevoznike koji pružaju usluge u Irskoj.

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

▼B

U roku od godinu dana od primitka odluke iz prvog podstavka ovog stavka ili obavijesti o službenom zahtjevu iz drugog podstavka ovog stavka, predmetna država članica ili članice (Irska ili Ujedinjena Kraljevina u odnosu na Sjevernu Irsku) donose propise za provedbu članaka iz stavka 1.

3. Izuzeće iz stavka 1. može se obnavljati na razdoblja od najviše pet godina. Najkasnije 12 mjeseci prije datuma isteka izuzeća, država članica koja koristi to izuzeće može Komisiji predati zahtjev za produljenjem izuzeća. Svaki takav zahtjev mora biti obrazložen. Komisija ispituje takav zahtjev i donosi odluku u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 62. stavka 2. Taj se postupak primjenjuje na bilo koju odluku vezanu uz zahtjev.

Kod donošenja odluke, Komisija uzima u obzir promjene u geopolitičkoj situaciji i na tržištu željezničkih usluga u, iz ili prema državi članici koja je zatražila produljenje izuzeća.

Članak 60.

Provedba prenesenih ovlasti

1. Ovlast donošenja prenesenih akata daje se Komisiji u skladu s uvjetima iz ovog članka.

2. Ovlast donošenja prenesenih akata iz članka 20. stavka 5., članka 35. stavka 3., članka 43. stavka 2. i članka 56. stavka 13. daje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 15. prosinca 2012. Komisija priprema izvješće o prijenosu ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja petogodišnjeg razdoblja. Prijenos ovlasti prešutno se produljuje na razdoblja istovjetnog trajanja osim ako se Europski parlament ili Vijeće usprotive takvom produljenju najkasnije tri mjeseca prije isteka svakog razdoblja.

3. Europski parlament ili Vijeće mogu ukinuti prijenos ovlasti iz članka 20. stavka 5., članka 35., stavka 3., članka 43. stavka 2. i članka 56. stavka 13. u bilo kojem trenutku. Odlukom o ukidanju prestaje prijenos ovlasti iz te odluke. Ona stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji datum naveden u odluci. Ona ne utječe na valjanost prenesenih akata koji su već na snazi.

4. Čim donese prenesene akte, Komisija istovremeno obavješćuje Europski parlament i Vijeće.

5. Preneseni akti doneseni u skladu s člankom 20. stavkom 5., člankom 35. stavkom 3., člankom 43. stavkom 2. i člankom 56. stavkom 13. stupaju na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće nisu izrazili prigovor u roku od mjesec dana od prijave tog akta Europskom parlamentu i Vijeću ili ako su, prije isteka tog roka, Europski parlament i Vijeće obavijeste Komisiju da neće imati prigovora. To se razdoblje može produžiti za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta i Vijeća.

▼B

Članak 61.

Mjere primjene

Na zahtjev države članice, regulatornog tijela ili na vlastitu inicijativu, Komisija ispituje posebne mjere koje su donijela nacionalna tijela u odnosu na primjenu ove Direktive, vezano uz uvjete pristupa željezničkoj infrastrukturi i uslugama, izdavanje dozvola željezničkim prijevoznicima, utvrđivanje pristojbe za korištenje infrastrukture i dodjelu kapaciteta u roku od 12 mjeseci od donošenja tih mjera. Komisija odlučuje u skladu s postupkom iz članka 62. stavka 2. o mogućem nastavku primjene predmetne mjere u roku od četiri mjeseca od primitka takvog zahtjeva.

Članak 62.

Odborska procedura

1. Komisiji pomaže odbor. Taj odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak, primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.

3. Pri upućivanju na ovaj stavak, primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne donese mišljenje o nacrtu provedbenog akta koji se donosi u skladu s člankom 10. stavkom 4., člankom 11. stavkom 4., člankom 12. stavkom 5., člankom 13. stavkom 9, člankom 17. stavkom 5., člankom 31. stavcima 3. i 5., člankom 32. stavkom 4. i člankom 57. stavkom 8., Komisija neće donijeti nacrt provedbenog akta i primjenjuje se treći podstavak članka 5. stavka 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 63.

Izvješće

▼M1

1. Komisija do 31. prosinca 2024. ocjenjuje učinak ove Direktive na željeznički sektor i podnosi izvješće o njezinoj provedbi Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija.

Konkretnije, u izvješću se ocjenjuje razvoj usluga prijevoza željeznicama velikih brzina i procjenjuje postojanje diskriminirajućih praksi u pogledu pristupa prugama velikih brzina. Komisija razmatra je li potrebno podnijeti zakonodavne prijedloge.

Komisija do istog datuma ocjenjuje postoje li diskriminirajuće prakse ili druge vrste narušavanja tržišnog natjecanja u vezi s upraviteljima infrastrukture koji su dio vertikalno integriranog poduzeća. Komisija prema potrebi podnosi zakonodavne prijedloge.

▼B

2. U svjetlu iskustva stečenog kroz mrežu regulatornih tijela, Komisija, do 16. prosinca 2014., podnosi Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija, izvješće

▼B

o suradnji između regulatornih tijela. Komisija, ako je potrebno, predlaže komplementarne mjere za osiguravanje integriranog regulatornog nadzora europskog tržišta željezničkih usluga, posebno za međunarodne usluge. S tim se ciljem razmatraju i zakonodavne mjere, ako je potrebno.

Članak 64.

Prenošenje

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom uključujući u odnosu na usklađenost prijevoznika, operatora, podnositelja zahtjeva, tijela i drugih pravnih osoba do 16. lipnja 2015. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kad države članice donose ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takve upute. One će uključivati i izjavu za upućivanje na postojeće zakone i druge propise na Direktive koje se stavljaju izvan snage ovom Direktivom i predstavljaju upućivanja na ovu Direktivu. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donosu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Obveze vezane uz prenošenje i provedbu poglavlja II. i IV. ove Direktive ne primjenjuju se na Cipar i Maltu dok na njihovim državnim područjima ne postoji željeznički sustav.

Članak 65.

Stavljanje izvan snage

Direktive 91/440/EEZ, 95/18/EZ i 2001/14/EZ, kako su izmijenjene direktivama iz Priloga IX. dijela A, ►C1 stavljaju se izvan snage s učinkom od 17. lipnja 2015., ne dovodeći ◄ u pitanje odredbe država članica vezane uz vremenske rokove za prenošenje u nacionalno pravo Direktiva iz dijela B Priloga IX.

Upućivanja na direktive stavljene izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom u Prilogu X.

Članak 66.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 67.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

▼B

PRILOG I.

POPIS SASTAVNIH DIJELOVA ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE

Željeznička infrastruktura sastoji se od sljedećih sastavnih dijelova, pod uvjetom da oni čine dio otvorene pruge s glavnim kolosijecima, uključujući sporedne kolosijeke, ali isključujući kolosijeke smještene unutar radionica za popravak željezničkih vozila, depoa ili spremišta za lokomotive te odvojke ili kolosijeke za privatno korištenje (industrijske kolosijeke):

— zemljište,

— pruga i pružno tijelo, posebice nasipi, odvodni kanali i jarci, zidani usjeci, propusti, obložni zidovi, zaštitni biljni pojasevi za nagibe uz prugu itd.; peroni i utovarno-istovarne rampe, uključujući putničke kolodvore i robne terminale, pješačke staze; pregradni zidovi, živice, ograde; pojasevi zaštite od požara; sklopovi za grijanje skretnica itd:, snjegobrani,

— konstrukcijske građevine: mostovi, propusti i drugi nadvožnjaci, tuneli, natkriveni usjeci i drugi podvožnjaci; potporni zidovi, konstrukcije za zaštitu od lavina, odrona kamenja, itd.,

— željezničko-cestovni prijelazi, uključujući uređaje za osiguranje sigurnosti cestovnog prometa,

— pružni gornji ustroj, posebice: tračnice, tračnice vodilice i zaštitnetračnice, pragovi i uzdužni nosači, kolosiječni pričvrsni i spojni pribor, kolosiječni zastor uključujući tucanik i pijesak; skretnice, križišta itd.; okretnice i prijenosnice (osim onih rezerviranih isključivo namijenjene za lokomotive),

— pristupni putovi za putnike i robu, uključujući pristupne ceste i pristup za putnike koji dolaze ili odlaze pješice,

— signalno-sigurnosni i telekomunikacijski uređaji na otvorenoj pruzi, u kolodvorima i na ranžirnim kolodvorima, uključujući postrojenja za proizvodnju, pretvorbu i distribuciju električne energije za signalno-sigurnosne i telekomunikacijske uređaje; zgrade za takve sustave ili postrojenja; kolosiječne kočnice,

— rasvjetni sustavi za prometne i sigurnosne svrhe,

— postrojenja za pretvorbu i prijenos električne energije za vuču vlakova; podstanice, vodovi između podstanica i kontaktne mreže, kontaktni vod i stupovi; treća tračnica s nosačima,

— zgrade koje koristi odjel za infrastrukturu, uključujući dio uređaja za naplatu prijevoznih pristojbi.

▼B

PRILOG II.

USLUGE KOJE SE PRUŽAJU ŽELJEZNIČKIM PRIJEVOZNICIMA

(iz članka 13.)

1. Minimalni pristupni paket uključuje:

   (a) obradu zahtjeva za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta;

   (b) pravo korištenja dodijeljenog kapaciteta;

   (c) korištenje željezničke infrastrukture, uključujući skretnice i čvorišta;

   (d) upravljanje prometom vlakova uključujući signalizaciju, regulaciju, prijem i otpremu vlakova te priopćavanje i pružanje informacija o kretanju vlakova;

   (e) korištenje opreme za za opskrbu električnom energijom potrebnom za vuču vlaka, gdje je na raspolaganju;

   (f) sve ostale podatke potrebne za pružanje usluge za koju je kapacitet dodijeljen.

2. Pristup, uključujući pristup prugom, mora se dati sljedećim uslužnim objektima, ako postoje, te uslugama koje se pružaju u tim objektima:

   (a) putničkim kolodvorima, kolodvorskim zgradama i drugim objektima, uključujući zaslone za prikaz informacija o vlakovima i odgovarajuće mjesto za usluge izdavanja karata;

   (b) robnim terminalima;

   (c) ranžirnim kolodvorima i objektima za formiranje vlakova, uključujući objekte za manevriranje;

   (d) garažnim kolosijecima;

   ►C2 (e) objektima za održavanje, osim objekata za pojačano održavanje posebno namijenjenih za vlakove velikih brzina ◄ ili druge vrste željezničkih vozila za koje su potrebni posebni objekti;

   (f) ostalim tehničkim objektima, uključujući objekte za čišćenje i pranje;

   (g) objektima pomorskih luka i luka unutarnjih voda koje su povezane sa željezničkom mrežom;

   (h) objektima za servisiranje;

   (i) objektima za opskrbu gorivom i opskrbu gorivom u tim objektima, za što se naknade prikazuju zasebno na računima.

3. Dodatne usluge mogu obuhvaćati:

   (a) električna energija potrebna za vuču vlakova, naknade za koju će se prikazivati na računima odvojeno od naknada za korištenje opreme za opskrbu električnom energijom, ne dovodeći u pitanje primjenu Direktive 2009/72/EZ;

   (b) prethodno zagrijavanje putničkih vlakova;

   (c) posebno prilagođene ugovore za:

      — kontrolu prijevoza opasne robe,

      — pomoć u upravljaju neuobičajenim vlakovima.

▼B

4. Prateće usluge mogu obuhvaćati:

(a) pristup telekomunikacijskim mrežama;

(b) pružanje dodatnih informacija;

(c) tehnički pregled željezničkih vozila;

(d) usluge izdavanja karata u putničkim kolodvorima;

►C2 (e) usluge pojačanog održavanja koje se pružaju u objektima ◄ za održavanje posebno namijenjenima za vlakove velikih brzina ili drugim vrstama željezničkih vozila koja zahtijevaju posebne objekte.

▼B

PRILOG III.

SOLVENTNOST

(iz članka 20.)

Podaci koje moraju dati prijevoznici koji traže dozvolu u skladu s člankom 20. obuhvaćaju sljedeće:

(a) raspoloživa financijska sredstva, uključujući stanje bankovnog računa, ugovorena prekoračenja i zajmove;

(b) novčana sredstva i imovinu koji su dostupni kao jamstvo;

(c) radni kapital;

(d) relevantne rashode, uključujući kupovne troškove plaćanja za vozila, zemljište, zgrade, uređaje i željeznička vozila;

(e) opterećenja na imovini željezničkog prijevoznika;

(f) poreze i doprinose za socijalnu sigurnost.

▼B

PRILOG IV.

SADRŽAJ IZVJEŠĆA O MREŽI

(iz članka 27.)

Izvješće o mreži iz stavka 27. sadrži sljedeće podatke:

1. Odjeljak u kojem se opisuje priroda infrastrukture koja je dostupna željezničkim prijevoznicima i uvjeti za pristup toj infrastrukturi. Podaci u ovom odjeljku moraju biti na godišnjoj osnovi usklađeni ili upućivati na registre željezničke infrastrukture koji se objavljuju u skladu s člankom 35. Direktive 2008/57/EZ.

2. Odjeljak o načelima za određivanje pristojbi i tarifama. On mora sadržavati odgovarajuće pojedinosti o programima ubiranja pristojbi te dovoljno podataka o pristojbama kao i sve druge potrebne podatke o pristupu koje se odnose na usluge iz Priloga II. koje pruža samo jedan pružatelj usluga. U njemu se navode pojedinosti o metodologiji, pravilima i, ako je primjenjivo, mjerilima koja se koriste za primjenu članka 31. do 36., u odnosu na troškove i pristojbe. Mora sadržavati podatke o promjenama pristojbi o kojima se već odlučilo ili koje su predviđene u sljedećih pet godina, ako ih ima.

3. Odjeljak o načelima i kriterijima dodjele kapaciteta. Njime se utvrđuju opće značajke infrastrukturnog kapaciteta koju željeznički prijevoznici imaju na raspolaganju i bilo koja ograničenja koja se odnose na njezino korištenje, uključujući moguće zahtjeve za dodjelu kapaciteta za održavanje. Njime se također određuju postupci i rokovi koji se odnose na postupak dodjele kapaciteta. On sadržava određene kriterije koji se primjenjuju za vrijeme tog postupka, posebno:

   (a) postupke prema kojima podnositelji zahtjeva mogu zatražiti kapacitet od upravitelja infrastrukture;

   (b) uvjete koje podnositelji zahtjeva moraju ispunjavati;

   (c) rokove za podnošenje zahtjeva za dodjelu kapaciteta i dodjelu kapaciteta te postupke koje treba slijediti prilikom podnošenja zahtjeva kao i postupke za uvrštavanje u vozni red planiranih i nepredviđenih radova na održavanju;

   (d) načela postupka usuglašavanja i sustava rješavanja sporova koji su dostupni kao dio ove procedure;

   (e) postupke koje treba slijediti i kriterije koje treba primjenjivati u slučaju zakrčenosti infrastrukture;

   (f) pojedinosti o ograničenjima korištenja infrastrukture;

   (g) uvjete pod kojima se prethodni stupanj iskorištenosti infrastrukturnog kapaciteta uzima u obzir prilikom određivanja prioriteta u postupku dodjele.

   Navode se pojedinosti mjera koje se poduzimaju za osiguranje jednakog tretmana usluga prijevoza tereta, međunarodnih usluga i zahtjeva koji su podložni ad-hoc postupku. Sadrži predložak za podnošenje zahtjeva za dodjelom kapaciteta. Upravitelj infrastrukture objavljuje iscrpne podatke o postupcima dodjele za međunarodne trase vlakova.

4. Odjeljak o podacima koji se odnose na podnošenje zahtjeva za izdavanje dozvole iz članka 25. Direktive i rješenja o sigurnosti izdana u skladu s Direktivom 2004/49/EZ ili u kojem se navodi internetska stranica na kojoj su dostupni ti podaci mora biti dostupan besplatno u elektroničkom obliku.

▼B

5. Odjeljak o postupcima rješavanja sporova i žalbenim postupcima vezanim uz pitanja pristupa željezničkoj infrastrukturi i uslugama i pristojbama koje ovise o poslovanju iz članka 35.

6. Odjeljak o pristupu i pristojbama za korištenje uslužnih objekata iz Priloga II. Operatori uslužnih objekata koji nisu pod kontrolom upravitelja infrastrukture dostavljaju podatke o pristojbama za pristup objektu i pružanju usluga te podatke o tehničkim uvjetima za pristup radi uključivanja u izvješće o mreži ili navode internetsku stranicu na kojoj su takvi podaci dostupni besplatno u elektronskom obliku.

7. Model okvirnog sporazuma između upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva u skladu s člankom 42.

▼B

PRILOG V.

OSNOVNA NAČELA I PARAMETRI UGOVORA IZMEĐU NADLEŽNIH TIJELA I UPRAVITELJA INFRASTRUKTURE

(iz članka 30.)

U ugovoru se navode odredbe članka 30. i on uključuje barem sljedeće elemente:

(1) opseg ugovora u odnosu na infrastrukturu i uslužne objekte iz Priloga II. Obuhvaća sve aspekte upravljanja infrastrukturom, uključujući održavanje i obnovu infrastrukture u uporabi. Ako je potrebno, može se obuhvatiti i izgradnja nove infrastrukture;

(2) strukturu plaćanja ili sredstava koja su dodijeljena za infrastrukturne usluge iz Priloga II., za održavanje i obnovu ili za rješavanje postojećih kašnjenja u održavanju i obnovi. Ako je potrebno, može se obuhvatiti struktura plaćanja i sredstva za novu infrastrukturu;

(3) rezultate rada u odnosu na korisnike, u obliku pokazatelja i kriterija kvalitete koji obuhvaćaju elemente kao što su:

   (a) prometovanje vlakova, u smislu brzine i pouzdanosti pruga, te zadovoljstvo korisnika;

   (b) kapacitet mreže;

   (c) upravljanje imovinom;

   (d) opseg aktivnosti;

   (e) razina sigurnosti; i

   (f) zaštita okoliša;

(4) opseg mogućeg kašnjenja u održavanju i imovina koja će se izaći iz uporabe i time izazvati drukčije financijske tokove;

(5) poticaje iz članka 30. stavka 1., osim poticaja koji se provode kroz regulatorne mjere u skladu s člankom 30. stavkom 3.;

(6) najmanje obveze izvješćivanja za upravitelja infrastrukture u smislu sadržaja i učestalosti izvješćivanja, uključujući podatke koji se objavljuju svake godine;

(7) dogovoreno trajanje ugovora, koji mora biti u skladu s trajanjem poslovnog plana upravitelja infrastrukture, koncesije ili dozvole, ako je potrebno, te okvir za izračun pristojbi i pravila koje je propisala država;

(8) pravila postupanja u slučaju velikih smetnji u radu ili hitnih situacija, uključujući planove za izvanredne situacije i prijevremeni raskid ugovora, te pravovremeno informiranje korisnika;

(9) mjere koje se poduzimaju u slučaju povrede ugovornih obveza od strane jedne od ugovornih stranaka, ili, u iznimnim slučajevima koji imaju utjecaja na dostupnost javnih sredstava: to uključuje uvjete i postupke za ponovno pregovaranje i prijevremeni raskid.

▼B

PRILOG VI.

ZAHTJEVI ZA TROŠKOVE I PRISTOJBE VEZANE UZ ŽELJEZNIČKU INFRASTRUKTURU

(iz članka 32. stavka 1. i članka 35.)

1. Parovi koje upravitelji infrastrukture moraju uzeti u obzir kod definicije popisa tržišnih segmenata radi uvođenja marži u sustav ubiranja pristojbi prema članku 32. stavku 1. uključuju barem sljedeće:

   (a) usluge prijevoza putnika nasuprot usluga prijevoza robe;

   (b) vlakovi koji prevoze opasnu robu nasuprot drugih teretnih vlakova;

   (c) nacionalne nasuprot međunarodnih usluga;

   (d) kombinirani prijevoz nasuprot izravnih vlakova;

   (e) gradske ili regionalne nasuprot međugradskih putničkih usluga;

   (f) teretni vlakovi s kontejnerima nasuprot vlakova s jednim natovarenim vagonom;

   (g) redovne nasuprot povremenih linija.

2. Plan rada iz članka 35. mora se temeljiti na sljedećim osnovnim načelima:

   (a) kako bi se postigla dogovorena razina učinkovitosti i kako se ne bi ugrozila ekonomska održivost usluge, upravitelj infrastrukture dogovara s podnositeljima zahtjeva osnovne parametre pristojbi koje ovise o poslovanju, posebno trajanje kašnjenja, maksimalni iznos plaćanja sukladno pristojbama koje ovise o poslovanju, kako za pojedine vožnje vlaka, tako i za sve vožnje vlaka željezničkog prijevoznika u određenom vremenskom razdoblju;

   (b) upravitelji infrastrukture svim željezničkim prijevoznicima priopćava vozni red na temelju kojeg se izračunavaju kašnjenja i to barem pet dana prije vožnje vlaka. Upravitelj infrastrukture može primijeniti i kraće razdoblje obavješćivanja u slučaju više sile ili izmjena voznog reda;

   (c) sva se kašnjenja pripisuju jednoj ili više kategorija ili podkategorija kašnjenja:

      1. Upravljanje radom/planiranjem za koje je odgovoran upravitelj infrastrukture

      1.1. Sastavljanje voznog reda

      1.2. Formiranje vlakova

      1.3. Pogreške u upravljanju željezničkim prometom

      1.4. Nepravilna primjena pravila prvenstva

      1.5. Osoblje

      1.6. Drugi uzroci

      2. Infrastrukturni uređaji za koje je odgovoran upravitelj infrastrukture

      2.1. Signalno-sigurnosni uređaji

      2.2. Signalno-sigurnosni uređaji na željezničko-cestovnim prijelazima

      2.3. Telekomunikacijski uređaji

      2.4. Elektroenergetski uređaji

▼B

2.5. Kolosijek

2.6. Građevinski objekti

2.7. Osoblje

2.8. Drugi uzroci

3. Uzroci u području gradnje za koje je odgovoran upravitelj infrastrukture

3.1. Planirani građevinski radovi

3.2. Nepravilnosti u izvedbi građevinskih radova

3.3. Ograničenja brzine zbog oštećenja pruge

3.4. Drugi uzroci

4. Uzroci za koje su odgovorni drugi upravitelji infrastrukture

4.1. Oni koje je uzrokovao prethodni upravitelj infrastrukture

4.2. Oni koje je uzrokovao sljedeći upravitelj infrastrukture

5. Komercijalni uzroci za koje je odgovoran željeznički prijevoznik

5.1. Prekoračenje vremena stajanja

5.2. Zahtjev željezničkog prijevoznika

5.3. Utovarne i istovarne radnje

5.4. Nepravilnosti pri utovaru i istovaru

5.5. Komercijalna priprema vlaka

5.6. Osoblje

5.7. Drugi uzroci

6. Željeznička vozila za koja je odgovoran željezničkih prijevoznik

6.1. Plan obrta željezničkih vozila i izmjene plana obrta

6.2. Formiranje vlaka od strane željezničkog prijevoznika

6.3. Problemi s putničkim vagonima (prijevoz putnika)

6.4. Problemi s teretnim vagonima (prijevoz tereta)

6.5. Problemi s vozilima, lokomotivama i motornim vlakovima

6.6. Osoblje

6.7. Drugi uzroci

7. Uzroci za koje su odgovorni drugi željeznički prijevoznici

7.1. Oni koje je uzrokovao sljedeći željeznički prijevoznik

7.2. Oni koje je uzrokovao prethodni željeznički prijevoznik

8. Vanjski uzroci za koje nije odgovoran ni upravitelj infrastrukture niti željeznički prijevoznik

8.1. Štrajk

8.2. Birokracija

8.3. Vanjski utjecaj

8.4. Učinci vremenskih i prirodnih uzroka

8.5. Kašnjenje zbog vanjskih razloga na sljedećoj mreži

8.6. Drugi uzroci

9. Sekundarni uzroci za koje nije odgovoran ni upravitelj infrastrukture ni željeznički prijevoznik

9.1. Opasni incidenti, nesreće i hazardi

▼B

9.2. Zauzetost pruge zbog kašnjenja istog vlaka

9.3. Zauzetost pruge zbog kašnjenja drugog vlaka

9.4. Obrt

9.5. Veza vlaka

9.6. Potrebna daljnja istraga;

(d) kada je to moguće, kašnjenja se pripisuju jednoj organizaciji, uzimajući u obzir odgovornost za smetnju i mogućnost ponovne normalizacije prometnih uvjeta;

(e) kod izračuna plaćanja uzima se u obzir prosječno kašnjenje željezničkih usluga sa sličnim zahtjevima za točnošću;

(f) upravitelj infrastrukture, čim je prije moguće, priopćava željezničkim prijevoznicima izračun dugovanja u skladu s pristojbama koje ovise o poslovanju. Taj izračun obuhvaća sva kašnjenja u razdoblju od najviše mjesec dana;

(g) ne dovodeći u pitanje postojeći žalbeni postupak i odredbe članka 56., u slučaju sporova vezanih uz pristojbe koje ovise o poslovanju, mora biti dostupan sustav rješavanja sporova koji će omogućiti brzo rješavanje takvih pitanja. Taj sustav rješavanja sporova mora biti nepristran. U slučaju primjena takvog sustava, odluka mora biti donesena u roku od 10 radnih dana;

(h) upravitelj infrastrukture jednom godišnje objavljuje godišnju prosječnu razinu poslovanja koju su ostvarili željeznički prijevoznici na temelju glavnih parametara dogovorenih u planu pristojbi koje ovise o poslovanju.

▼M2

PRILOG VII.

RASPORED ZA POSTUPAK DODJELE

(iz članka 43.)

1. Vozni red utvrđuje se jednom u kalendarskoj godini.

2. Promjene voznog reda vrše se u ponoć druge subote u prosincu. U slučaju prilagodbi nakon zime, posebno kako bi se uzele u obzir, ako je potrebno, promjene u voznim redovima regionalnih putničkih linija, promjene voznog reda vrše se u ponoć druge subote u lipnju i u drugim vremenskim intervalima između tih datuma prema potrebi. Upravitelji infrastrukture mogu dogovoriti različite datume i u tom slučaju obavješćuju Komisiju ako bi to moglo imati utjecaja na međunarodni promet.

3. Rok za primitak zahtjeva za kapacitet koji će se uključiti u vozni red najkasnije je 12 mjeseci prije promjene voznog reda. Upravitelj infrastrukture razmatra i zahtjeve zaprimljene nakon tog roka.

4. Najkasnije 11 mjeseci prije promjene voznog reda upravitelji infrastrukture osiguravaju uspostavu privremenih međunarodnih trasa vlakova u suradnji s drugim mjerodavnim upraviteljima infrastrukture. Upravitelji infrastrukture osiguravaju da se te trase u daljnjem postupku poštuju u najvećoj mogućoj mjeri.

5. Upravitelj infrastrukture priprema i objavljuje nacrt voznog reda najkasnije četiri mjeseca nakon roka iz točke 3.

6. Upravitelj infrastrukture odlučuje o zahtjevima koje zaprimi nakon roka iz točke 3. u skladu s postupkom objavljenim u izvješću o mreži.

   Upravitelj infrastrukture može promijeniti dodijeljenu trasu vlaka ako je to nužno da bi se osiguralo najveće moguće usklađivanje svih zahtjeva za dodjelu trase i ako na to pristane podnositelj zahtjeva kojemu je trasa dodijeljena. Upravitelj infrastrukture ažurira nacrt voznog reda najkasnije mjesec dana prije promjene voznog reda kako bi se uključile sve trase vlakova dodijeljene nakon roka iz točke 3.

7. Kad je riječ o vlakovima koji prelaze iz jedne mreže u drugu koji stižu s očekivanim kašnjenjem od najviše 10 sati, odnosno, od 14. prosinca 2019., 18 sati, upravitelj infrastrukture druge mreže ne smatra da je trasa vlaka otkazana niti traži podnošenje zahtjeva za drugu trasu vlaka, među ostalim ni ako odluči dodijeliti različitu trasu vlaka, osim ako ga podnositelj zahtjeva obavijesti da vlak neće prijeći u drugu mrežu. Upravitelj infrastrukture bez odlaganja obavješćuje podnositelja zahtjeva o ažuriranoj ili novoj trasi vlaka, među ostalim, ako se razlikuju, i o vezi između broja te trase vlaka i broja otkazane trase vlaka.

8. Kad je riječ o privremenom ograničavanju kapaciteta željezničkih pruga zbog npr. infrastrukturnih radova, među ostalim povezanih ograničenja brzine, osovinskog opterećenja, duljine vlaka, vuče ili slobodnog profila pruge ('ograničenja kapaciteta') trajanja duljeg od sedam uzastopnih dana, a uslijed čega je više od 30 % procijenjenog obujma prometa na željezničkoj pruzi po danu otkazano, preusmjereno ili zamijenjeno drugim oblicima prijevoza, predmetni upravitelji infrastrukture prvi put, u mjeri u kojoj su poznati, objavljuju sva ograničenja kapaciteta i preliminarne rezultate savjetovanja s podnositeljima zahtjeva najmanje 24 mjeseca prije promjene predmetnog voznog reda, a njihove ažurirane verzije, drugi put, najmanje 12 mjeseci prije te promjene.

▼M2

9. Predmetni upravitelji infrastrukture uspostavljaju i mehanizam koji im omogućuje da u slučaju u kojem učinak ograničenja kapaciteta nije ograničen na jednu mrežu o navedenim ograničenjima kapaciteta rasprave sa zainteresiranim podnositeljima zahtjeva, upraviteljima infrastrukture koji su se međusobno povezali navedenima u članku 40. stavku 1. i glavnim operatorima predmetnih uslužnih objekata kada se ta ograničenja prvi put objavljuju, osim ako se upravitelji infrastrukture i podnositelji zahtjeva slože da takav mehanizam nije potreban. Te zajedničke rasprave pomoći će u pripremi voznih redova, uključujući određivanje zaobilaznih trasa.

10. Prilikom prve objave ograničenja kapaciteta u skladu s točkom 8. upravitelj infrastrukture pokreće savjetovanje o predmetnim ograničenjima kapaciteta s podnositeljima zahtjeva i glavnim operatorima predmetnih uslužnih objekata. Ako je između prve i druge objave ograničenja kapaciteta potrebno koordinirati se u skladu s točkom 11., upravitelji infrastrukture drugi se put savjetuju s podnositeljima zahtjeva i glavnim operatorima predmetnih uslužnih objekata u razdoblju između završetka tog koordiniranja i druge objave ograničenja kapaciteta.

11. Prije objavljivanja ograničenja kapaciteta u skladu s točkom 8. predmetni upravitelji infrastrukture, uključujući upravitelje infrastrukture na koje bi preusmjeravanje vlakova moglo utjecati, moraju među sobom koordinirati ograničenja kapaciteta koja bi mogla uključivati otkazivanje ili preusmjeravanje trase vlaka ili zamjenu drugim oblicima prijevoza ako učinak tih ograničenja kapaciteta nije ograničen na jednu mrežu.

Koordiniranje prije druge objave dovršava se:

(a) najkasnije 18 mjeseci prije promjene voznog reda ako je više od 50 % procijenjenog obujma prometa na željezničkoj pruzi po danu otkazano, preusmjereno ili zamijenjeno drugim oblicima prijevoza dulje od 30 uzastopnih dana;

(b) najkasnije 13 mjeseci i 15 dana prije promjene razdoblja valjanosti voznog reda ako je više od 30 % procijenjenog obujma prometa na željezničkoj pruzi po danu otkazano, preusmjereno ili zamijenjeno drugim oblicima prijevoza dulje od sedam uzastopnih dana;

(c) najkasnije 13 mjeseci i 15 dana prije promjene razdoblja valjanosti voznog reda ako je više od 50 % procijenjenog obujma prometa na željezničkoj pruzi po danu otkazano, preusmjereno ili zamijenjeno drugim oblicima prijevoza najdulje sedam uzastopnih dana.

Upravitelji infrastrukture prema potrebi na uključivanje u to koordiniranje pozivaju podnositelje zahtjeva koji su aktivni na predmetnim prugama i glavne operatore predmetnih uslužnih objekata.

12. Kad je riječ o ograničenjima kapaciteta trajanja najdulje sedam uzastopnih dana koja nije potrebno objaviti u skladu s točkom 8. i zbog kojih je više od 10 % procijenjenog obujma prometa na željezničkoj pruzi otkazano, preusmjereno ili zamijenjeno drugim oblicima prijevoza, a koja su prisutna tijekom sljedećeg razdoblja valjanosti voznog reda i kojih je upravitelj infrastrukture postao svjestan najkasnije 6 mjeseci i 15 dana prije promjene voznog reda, upravitelj infrastrukture savjetuje se s predmetnim podnositeljima zahtjeva o predviđenim ograničenjima kapaciteta i izvješćuje o ažuriranim ograničenjima kapaciteta najmanje četiri mjeseca prije promjene voznog reda. Upravitelj infrastrukture precizira ponuđene trase najkasnije četiri mjeseca prije nastupanja ograničenja kapaciteta kad je riječ o putničkim vlakovima, odnosno najkasnije mjesec dana kad je riječ o teretnim vlakovima, osim ako se upravitelj infrastrukture i predmetni podnositelji zahtjeva ne slože o kraćim rokovima.

▼M2

13. Upravitelji infrastrukture mogu odlučiti primijeniti strože granične vrijednosti ograničenja kapaciteta, temeljene na nižim postocima procijenjenog obujma prometa ili kraćim trajanjima od onih iz ovog Priloga, ili primijeniti dodatne kriterije uz one iz ovog Priloga, u skladu sa savjetovanjem s podnositeljima zahtjeva i operatorima objekata. Granične vrijednosti i kriterije za grupiranje ograničenja kapaciteta objavljuju u svojim izvješćima o mreži pod točkom 3. Priloga IV.

14. Upravitelj infrastrukture može donijeti odluku o neprimjenjivanju razdoblja utvrđenih u točkama od 8. do 12. ako je ograničenje kapaciteta nužno za ponovnu uspostavu sigurnog odvijanja prometa vlakova, ako je vrijeme uvođenja ograničenja izvan njegove kontrole, ako bi primjena tih razdoblja bila neekonomična ili nepotrebno štetna za opstojnost/stanje imovine ili ako se s tim slože svi predmetni podnositelji zahtjeva. U tim slučajevima i u slučaju bilo kojih drugih ograničenja kapaciteta koja ne podliježu savjetovanju u skladu s drugim odredbama ovog Priloga, upravitelj infrastrukture bez odlaganja se savjetuje s podnositeljima zahtjeva i glavnim operatorima predmetnih uslužnih objekata.

15. Upravitelj infrastrukture pri postupanju u skladu s točkom 8., 12. ili 14. pruža sljedeće informacije:

    (a) planirani dan;

    (b) vrijeme dana i, čim ih bude moguće odrediti, sat nastupanja i prestanka ograničenja kapaciteta;

    (c) dio pruge na koji se ograničenje odnosi; i

    (d) prema potrebi, kapacitet zaobilaznih pruga.

    Upravitelj infrastrukture objavljuje te informacije ili poveznicu na mjesto gdje ih se može pronaći u svojem izvješću o mreži iz točke 3. Priloga IV. Upravitelj infrastrukture mora redovito ažurirati te informacije.

16. Kad je riječ o ograničavanju kapaciteta trajanja najmanje 30 uzastopnih dana koje utječe na više od 50 % procijenjenog obujma prometa na željezničkoj pruzi, upravitelj infrastrukture podnositeljima zahtjeva, ako to zatraže, tijekom prvog kruga savjetovanja daje usporedbu uvjeta između barem dviju alternativa ograničenja kapaciteta. Upravitelj infrastrukture razrađuje te alternative u suradnji s podnositeljima zahtjeva te na temelju informacija koje od njih primi dok podnose zahtjeve.

    Navedena usporedba za svaku alternativu uključuje najmanje:

    (a) trajanje ograničenja kapaciteta;

    (b) očekivane indikativne pristojbe za korištenje infrastrukture;

    (c) raspoloživi kapacitet na zaobilaznim prugama;

    (d) dostupne alternativne trase; i

    (e) okvirna vremena vožnje.

    Upravitelj infrastrukture se prije odabira alternative ograničenja kapaciteta savjetuje sa zainteresiranim podnositeljima zahtjeva i uzima u obzir učinak različitih alternativa na te podnositelje zahtjeva i na korisnike usluga.

17. Kad je riječ o ograničavanju kapaciteta trajanja duljeg od 30 uzastopnih dana koje utječe na više od 50 % procijenjenog obujma prometa na željezničkoj pruzi, upravitelj infrastrukture utvrđuje kriterije prema kojima se određuje koji će se vlak svake vrste usluga preusmjeriti, uzimajući u obzir komercijalna i operativna ograničenja podnositelja zahtjeva, osim ako su ta operativna ograničenja rezultat rukovoditeljskih ili organizacijskih odluka podnositelja zahtjeva, i ne dovodeći u pitanje cilj smanjenja troškova upravitelja

▼M2

infrastrukture u skladu s člankom 30. stavkom 1. Kada postupa u skladu s točkom 8., upravitelj infrastrukture u izvješću o mreži objavljuje te kriterije zajedno s privremenom dodjelom preostalog kapaciteta različitim vrstama usluga prijevoza vlakom. Nakon završetka savjetovanja i ne dovodeći u pitanje obveze upravitelja infrastrukture iz točke 3. Priloga IV., upravitelj infrastrukture na temelju povratnih informacija podnositelja zahtjeva predmetnim željezničkim prijevoznicima daje okvirnu raščlambu preostalog kapaciteta po vrsti usluge.

▼B

PRILOG VIII.

RAČUNOVODSTVENI PODACI KOJI SE DOSTAVLJAJU REGULATORNOM TIJELU NA ZAHTJEV

(iz članka 56. stavka 12.)

1. Razdvajanje računa

   (a) odvojeni računi dobiti i gubitka i bilance stanja za aktivnosti prijevoza tereta, prijevoza putnika te upravljanja infrastrukturom;

   (b) pojedinosti o pojedinačnim izvorima i uporabi javnih sredstava i drugih oblika naknade na transparentan i podroban način, uključujući iscrpan pregled protoka sredstava na poslovnim računima kako bi se moglo utvrditi na koji način su korištena ta javna sredstva i drugi oblici naknade;

   (c) kategorije troškova i dobitikoje omogućuju da se utvrdi je li došlo međusobnog subvencioniranja tih različitih aktivnosti, u skladu sa zahtjevima regulatornog tijela;

   (d) metoda raspodjele troškova između različitih aktivnosti;

   (e) ako je regulirano poduzeće dio grupe, sve pojedinosti plaćanja između poduzeća.

2. Nadzor pristojbi za pristup

   (a) različite kategorije troškova, posebno one koje daju dovoljno podataka o marginalnim/izravnim troškovima različitih usluga ili skupina usluga, radi nadzora infrastrukturnih pristojbi;

   (b) dovoljno podataka za praćenje individualnih pristojbi plaćenih za usluge (ili skupine usluga); ako to traži regulatorno tijelo; ti će podaci sadržavati podatke o opsegu pojedinih usluga, cijene pojedinih usluga i ukupan prihod od pojedinih usluga koje su platili unutarnji i vanjski korisnici;

   (c) troškovi i prihodi za pojedine usluge (ili skupine usluga) pomoću mjerodavne troškovne metode, u skladu sa zahtjevima regulatornog tijela, radi utvrđivanja mogućih cijena kojima se narušava tržišno natjecanje (unakrsno subvencioniranje, predatorske cijene i neumjereno visoke cijene).

3. Pokazatelj financijskih rezultata:

   (a) izjava o financijskim rezultatima;

   (b) sažeto izvješće o rashodima;

   (c) izvješće o rashodima za održavanje;

   (d) izvješće o operativnim rashodima;

   (e) izvješće o prihodima;

   (f) popratne napomene kojima se proširuju i objašnjavaju izvješća, ako je potrebno.

▼B

PRILOG IX.

DIO A

DIREKTIVE KOJE SU STAVLJENE IZVAN SNAGE S POPISOM NJIHOVIH UZASTOPNIH IZMJENA

(iz članka 65.)

Direktiva Vijeća 91/440/EEZ

(SL L 237, 24.8.1991., str. 25.)
Direktiva 2001/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća

(SL L 75, 15.3.2001., str. 1.)
Direktiva 2004/51/EZ Europskog parlamenta i Vijeća

(SL L 164, 30.4.2004., str. 164.)
Direktiva Vijeća 2006/103/EZ samo točka B Priloga

(SL L 363, 20.12.2006., str. 344.)
Direktiva 2007/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća samo članak 1.

(SL L 315, 3.12.2007., str. 44.)
Direktiva Vijeća 95/18/EZ

(SL L 143, 27.6.1995., str. 70.)
Direktiva 2001/13/EZ Europskog parlamenta i Vijeća

(SL L 75, 15.3.2001., str. 26.)
Direktiva 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća samo članak 29.

(SL L 164, 30.4.2004., str. 44.)
Direktiva 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća

(SL L 75, 15.3.2001., str. 29.)
Odluka Komisije 2002/844/EZ

(SL L 289, 26.10.2002., str. 30.)
Direktiva 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća samo članak 30.

(SL L 164, 30.4.2004., str. 44.)
Direktiva 2007/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća samo članak 2.

(SL L 315, 3.12.2007., str. 44.)

DIO B

POPIS VREMENSKIH ROKOVA ZA PRENOŠENJE U NACIONALNO PRAVO

(iz članka 65.)

Direktiva	Vremenski rok za prijenos
91/440/EEZ	1. siječnja 1993.
95/18/EZ	27. lipnja 1997.
2001/12/EZ	15. ožujka 2003.
2001/13/EZ	15. ožujka 2003.
2001/14/EZ	15. ožujka 2003.
2004/49/EZ	30. travnja 2006.
2004/51/EZ	31. prosinca 2005.
2006/103/EZ	1. siječnja 2007.
2007/58/EZ	4. lipnja 2009.

▼B

PRILOG X.

KORELACIJSKA TABLICA

Direktiva 91/440/EEZ	Direktiva 95/18/EZ	Direktiva 2001/14/EZ	Ova Direktiva
Članak 2. stavak 1.	Članak 1. stavak 1.	Članak 1. stavak 1., prvi podstavak	Članak 1. stavak 1.
		Članak 1. stavak 2.	Članak 1. stavak 2.
Članak 2. stavak 2.			Članak 2. stavak 1.
	Članak 1. stavak 2.		Članak 2. stavak 2.
		Članak 1. stavak 3.	Članak 2. stavak 3.
			Članak 2. stavci 4. do 9.
Članak 2. stavak 4.			Članak 2. stavak 10.
			Članak 2. stavak 11.
Članak 3.			Članak 3. stavci 1. do 8.
			Članak 3. stavci 9. do 13.
	Članak 2. točke (b) i (c)		Članak 3. stavci 14. i 15.
			Članak 3. stavci 16. i 17.
		Članak 2.	Članak 3. stavci 18. do 28.
			Članak 3. stavci 29. i 30.
Članak 4.			Članak 4.
Članak 5.			Članak 5. stavci 1. do 3.
			Članak 5. stavak 4.
Članak 6. stavci 1. i 2.			Članak 6. stavci 1. i 2.
Članak 9. stavak 4.			Članak 6. stavak 3.
Članak 6. stavak 1. drugi podstavak			Članak 6. stavak 4.
Članak 6. stavak 3. i Prilog II.		.	Članak 7. stavak 1.
		Članak 4. stavak 2. i članak 14. stavak 2	Članak 7. stavak 2.
Članak 7. stavci 1., 3. i 4.			Članak 8. stavci 1., 2. i 3.
		Članak 6. stavak 1.	Članak 8. stavak 4.

▼B

Direktiva 91/440/EEZ	Direktiva 95/18/EZ	Direktiva 2001/14/EZ	Ova Direktiva
Članak 9. stavci 1. i 2.			Članak 9. stavci 1. i 2.
Članak 10. stavci 3. i 3.a			Članak 10. stavci 1. i 2.
Članak 10. stavak 3.b			Članak 11. stavci 1., 2. i 3.
			Članak 11. stavak 4.
Članak 10. stavci 3.c i 3.e			Članak 11. stavci 5. i 6.
Članak 10. stavak 3.f			Članak 12. stavci 1. do 4.
			Članak 12. stavak 5.
		Članak 5.	Članak 13.
			Članak 14.
Članak 10. stavak b			Članak 15.
	Članak 3.		Članak 16.
	Članak 4. stavci 1. do 4.		Članak 17. stavci 1. do 4.
	Članak 5.		Članak 18.
	Članak 6.		Članak 19.
	Članak 7. stavak 1.		Članak 20. stavak 1.
	Prilog, dio I, točka (1.)		Članak 20. stavak 2.
			Članak 20. stavak 3.
	Članak 8.		Članak 21.
	Članak 9.		Članak 22.
	Članak 4. stavak 5.		Članak 23. stavak 1.
	Članak 10.		Članak 23. stavci 2. i 3.
	Članak 11.		Članak 24.
	Članak 15.		Članak 25.
		Članak 1. stavak 1., drugi podstavak	Članak 26.
		Članak 3.	Članak 27.
Članak 10. stavak 5.			Članak 28.
		Članak 4. stavci 1. i 3. do 6.	Članak 29.
		Članak 6. stavci 2 .do 5.	Članak 30.
		Članak 7.	Članak 31.

▼B

Direktiva 91/440/EEZ	Direktiva 95/18/EZ	Direktiva 2001/14/EZ	Ova Direktiva
		Članak 8.	Članak 32.
		Članak 9.	Članak 33.
		Članak 10.	Članak 34.
		Članak 11.	Članak 35.
		Članak 12.	Članak 36.
			Članak 37.
		Članak 13.	Članak 38.
		Članak 14. stavci 1. i 3.	Članak 39.
		Članak 15.	Članak 40.
		Članak 16.	Članak 41.
		Članak 17.	Članak 42.
		Članak 18.	Članak 43.
		Članak 19.	Članak 44.
		Članak 20. stavci 1., 2. i 3.	Članak 45. stavci 1., 2. i 3.
			Članak 45. stavak 4.
		Članak 20. stavak 4.	Članak 45. stavak 5.
		Članak 21.	Članak 46.
		Članak 22.	Članak 47.
		Članak 23.	Članak 48.
		Članak 24.	Članak 49.
		Članak 25.	Članak 50.
		Članak 26.	Članak 51.
		Članak 27.	Članak 52.
		Članak 28.	Članak 53.
		Članak 29.	Članak 54.
		Članak 30. stavak 1.	Članak 55
		Članak 30. stavak 2.	Članak 56. stavak 1.
		Članak 31.	Članak 57
Članak 12.			Članak 58.
Članak 14.a		Članak 33. stavci 1., 2. i 3.	Članak 59.
			Članak 60.
		Članak 34. stavak 2.	Članak 61.

▼B

Direktiva 91/440/EEZ	Direktiva 95/18/EZ	Direktiva 2001/14/EZ	Ova Direktiva
Članak 11.a		Članak 35. stavci 1., 2. i 3.	Članak 62.
Članak 10. stavak 9.			Članak 63.
		Članak 38.	Članak 64.
			Članak 65.
	Članak 17	Članak 39.	Članak 66.
Članak 16.	Članak 18.	Članak 40.	Članak 67.
			Prilog I.
		Prilog II.	Prilog II.
	Prilog		Prilog III.
		Prilog I.	Prilog IV.
			Prilog V.
			Prilog VI.
		Prilog III.	Prilog VII.
			Prilog VIII.