Streda 16. novembra 2011

4. poveruje svojho generálneho tajomníka, aby podpísal akt hneď potom, čo sa overí, že všetky postupy boli náležite ukončené, a aby s generálnym tajomníkom Rady zabezpečil jeho uverejnenie v *Úradnom vestníku Európskej únie*;

5. poveruje svojho predsedu, aby postúpil túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

Zriadenie jednotného európskeho železničného priestoru ***I

P7_TA(2011)0503

Legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu zo 16. novembra 2011 o návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie) (KOM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(2013/C 153 E/41)

(Riadny legislatívny postup – prepracovanie)

Európsky parlament,

— so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (KOM(2010)0475),

— so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C7-0268/2010),

— so zreteľom na článok 14 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a jej Protokol č. 26 o službách všeobecného záujmu,

— so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,

— so zreteľom na svoje uznesenie zo 17. júna 2010 o vykonávaní smerníc prvého železničného balíka ([1]),

— so zreteľom na odôvodnené stanovisko predložené v rámci protokolu (č. 2) o uplatňovaní zásad subsidiarity a proporcionality luxemburskou poslaneckou komorou, ktorá sa domnieva, že návrh legislatívneho aktu nie je v súlade so zásadou subsidiarity,

— so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru zo 16. marca 2011 ([2]),

— so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov z 28. januára 2011 ([3]),

— so zreteľom na medziinštitucionálnu dohodu z 28. novembra 2001 o systematickejšom používaní techniky prepracovania právnych aktov ([4]),

— so zreteľom na list Výboru pre právne veci z 26. mája 2011, adresovaný Výboru pre dopravu a cestovný ruch, v súlade s článkom 87 ods. 3 rokovacieho poriadku,

— so zreteľom na článok 87 a článok 55 rokovacieho poriadku,

— so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A7-0367/2011),

([1]) Ú. v. EÚ C 236 E, 12.8.2011, s. 125.
([2]) Ú. v. EÚ C 132, 3.5.2011, s. 99.
([3]) Ú. v. EÚ C 104, 2.4.2011, s. 53.
([4]) Ú. v. ES C 77, 28.3.2002, s. 1.

A. keďže podľa konzultačnej pracovnej skupiny právnych služieb Európskeho parlamentu, Rady a Komisie predmetný návrh neobsahuje žiadne zásadné zmeny okrem tých, ktoré sú ako také označené v návrhu, a keďže pokiaľ ide o kodifikáciu nezmenených ustanovení platných aktov spolu s uvedenými zmenami, predmetom návrhu je iba jasná a jednoduchá kodifikácia týchto ustanovení bez zmeny ich podstaty,

1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní, pričom berie do úvahy odporúčania konzultačnej pracovnej skupiny právnych služieb Európskeho parlamentu, Rady a Komisie;

2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh alebo ho nahradiť iným textom;

3. poveruje svojho predsedu, aby postúpil túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

P7_TC1-COD(2010)0253

Pozícia Európskeho parlamentu prijatá v prvom čítaní 16. novembra 2011 na účely prijatia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/…/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ([1]),

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ([2]),

v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

(1) Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva ([3]), smernica Rady 95/18/ES z 19. júna 1995 o udeľovaní licencií železničným podnikom ([4]) a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry ([5]) boli podstatným spôsobom zmenené a doplnené v rokoch 2004 a 2007. Keďže sú potrebné ďalšie zmeny a doplnenia a vzhľadom na prepojenie týchto právnych ustanovení, je z dôvodu prehľadnosti vhodné tieto smernice prepracovať a spojiť do jedného aktu.

([1]) Ú. v. EÚ C 132, 3.5.2011, s. 99.
([2]) Ú. v. EÚ C 104, 2.4.2011, s. 53.
([3]) Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25.
([4]) Ú. v. ES L 143, 27.6.1995, s. 70.
([5]) Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29.

Streda 16. novembra 2011

(2) Väčšia integrácia dopravného sektora Únie je dôležitým prvkom dobudovania vnútorného trhu a železnice sú životne dôležitou časťou dopravného sektora Únie v snahe dosiahnuť udržateľnú mobilitu.

(2a) Napriek cieľom železničného balíka z roku 2001 („prvý železničný balík", konkrétne smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc spoločenstva [1]***, smernica 2001/13/ES Európskeho parlamentu a Rady z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom*** [2] ***a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES sa podiel sektora železničnej dopravy na doprave v poslednom desaťročí nezvýšil, čo znamená, že na podporu sektora je potrebné ďalšie zlepšenie súčasných právnych predpisov. Z toho vyplýva, že súčasná reorganizácia je nevyhnutná.*** **[PDN 1]**

(2b) Početné postupy uplatňované voči členským štátom vo veci porušovania právnych predpisov poukazujú na to, že platné právne predpisy vedú k rozdielnemu výkladu a že prvý železničný balík je potrebné vyjasniť a zlepšiť, aby sa zabezpečilo skutočné otvorenie európskeho železničného trhu. **[PDN 2]**

(2c) Investície do rozvoja a údržby železničnej infraštruktúry sú stále nedostatočné na to, aby zabezpečili rozvoj a konkurencieschopnosť tohto odvetvia. **[PDN 3]**

(2d) Smernice, ktoré patria do prvého železničného balíka, nezabránili značnej variabilite v štruktúre a úrovni poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a vo forme a trvaní prideľovacieho procesu. **[PDN 4]**

(2e) Netransparentné trhové podmienky sú jednoznačnou prekážkou konkurencieschopných železničných služieb. **[PDN 5]**

(3) Efektívnosť železničného systému by sa mala zlepšovať, aby sa integrovala do konkurencieschopného trhu, pričom by sa mali brať do úvahy špeciálne charakteristiky železníc.

(3a) Rozličné systémy sociálneho zabezpečenia existujúce v železničnom sektore jednotlivých členských štátov predstavujú riziko nečestnej hospodárskej súťaže medzi novými železničnými prevádzkovateľmi a etablovanými železničnými podnikmi, čo si vyžaduje harmonizáciu, pri ktorej treba rešpektovať špecifiká odvetvia a jednotlivých členských štátov. **[PDN 6]**

(3b) Je nutné poskytnúť záruky, že regulačné orgány si budú plniť svoje povinnosti v oblasti dohľadu, aby sa zabezpečilo nediskriminačné prostredie medzi železničnými podnikmi, vykonávanie náležitých politík spoplatňovania a súlad so zásadou oddelenia výkazov. **[PDN 7]**

(3c) Na dokončenie európskeho železničného priestoru je nevyhnutná komplexná interoperabilita systému železničnej dopravy na európskej úrovni. Európskej železničnej agentúre by sa mali udeliť náležité právomoci a poskytnúť náležité zdroje na rýchlejšie dosiahnutie tohto cieľa, okrem iného aj pokiaľ ide o rozvoj spoločných noriem certifikácie koľajových vozidiel a bezpečnostných systémov a systémov návestenia. **[PDN 8]**

(4) Regionálna, mestská a prímestská doprava, ako aj dopravné činnosti vo forme kyvadlových prepráv cez tunel pod Lamanšským prielivom by mali byť vyňaté z rozsahu pôsobnosti tejto smernice. **Z *rozsahu pôsobnosti tejto smernice sa vynímajú aj historické a múzejné železnice.*** **[PDN 9]**

---

[1] Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 1.
[2] Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 26.

(5) Aby železničná doprava bola efektívna a schopná súťaže s ostatnými druhmi dopravy, členské štáty by mali zabezpečiť, aby železničné podniky mali štatút nezávislého prevádzkovateľa správajúceho sa komerčným spôsobom a prispôsobujúceho sa potrebám trhu.

(6) Aby sa zabezpečil budúci rozvoj a efektívna prevádzka železničného systému, malo by sa rozlišovať medzi poskytovaním dopravných služieb a prevádzkou infraštruktúry. Vzhľadom na túto situáciu je nevyhnutné, aby boli tieto dve činnosti oddelene riadené a mali oddelené výkazy***, čím sa dosiahne transparentnosť, ktorá zabezpečí, aby sa verejné finančné prostriedky nepresmerovali na iné obchodné činnosti***. **[PDN 10]**

(6a) Musí sa zabezpečiť prísne oddelenie výkazov manažérov infraštruktúry a železničných podnikov. Verejné finančné prostriedky vyčlenené na jednu z týchto oblastí činnosti by sa nemali prevádzať na inú oblasť činnosti. Tento zákaz by sa mal jasne uviesť v účtovných pravidlách každej oblasti činnosti. Členský štát a vnútroštátny regulačný orgán by mali zabezpečiť účinné uplatňovanie tohto zákazu. **[PDN 11]**

(6b) Bez ohľadu na typ podniku musia všetci prevádzkovatelia železničnej dopravy rešpektovať právne predpisy o sociálnej ochrane a zdraví, aby sa zabránilo sociálnemu dumpingu a nečestnej hospodárskej súťaži. **[PDN 12]**

(6c) Aby sa železničnej doprave umožnilo konkurovať cestnej doprave, mali by sa zjednotiť rozdielne súbory vnútroštátnych predpisov, ako sú predpisy o bezpečnosti železničnej dopravyo používaní sprievodných dokumentov, zoraďovaní vlakov a príslušnej súvisiacej dokumentáciii signálov a označeniach používaných na usmerňovanie vlakov, opatreniach a kontrolách vykonávaných v súvislosti s prepravou nebezpečného tovaru a o jednotných postupoch pri registrácii a monitorovaní nákladov odpadu. **[PDN 13]**

(7) Princíp slobody poskytovania služieb by sa mal uplatňovať v železničnom sektore, berúc do úvahy špecifické charakteristiky tohto sektora.

(8) Aby sa posilnila konkurencia pri poskytovaní železničných služieb s cieľom zabezpečiť pre užívateľov viac pohodlia a lepšie služby, členské štáty by si mali ponechať všeobecnú zodpovednosť za rozvoj vhodnej železničnej infraštruktúry.

(9) Pri absencii spoločných pravidiel prideľovania infraštrukturálnych nákladov by členské štáty mali po konzultácii s manažérom infraštruktúry stanoviť pravidlá ustanovujúce železničným podnikom povinnosť platby za použitie železničnej infraštruktúry. Také pravidlá by nemali diskriminovať medzi železničnými podnikmi.

(10) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby manažér infraštruktúry a existujúce železničné podniky vo verejnom vlastníctve alebo verejne spravované železničné podniky mali riadnu finančnú štruktúru pri náležitom zohľadnení pravidiel Únie v oblasti štátnej pomoci.

(10a) EÚ by mala hľadať možnosti alternatívnych zdrojov financovania európskych projektov v železničnej doprave prostredníctvom inovatívnych finančných nástrojov, napríklad projektových dlhopisov EÚ, s cieľom stimulovať súkromné investície a zlepšiť prístup k rizikovému kapitálu. Trh železničnej dopravy sa zároveň musí zatraktívniť pre alternatívnych, súkromných investorov prostredníctvom jasného a transparentného právneho rámca. **[PDN 14]**

Streda 16. novembra 2011

(10b) Členské štáty a manažéri infraštruktúry by mali mať možnosť financovať investičné projekty v oblasti infraštruktúry zo zdrojov iných ako priame štátne príspevky, napr. prostredníctvom financovania zo súkromného sektora. **[PDN 15]**

(11) Efektívna ***osobná a*** nákladná doprava, najmä cezhraničná ***a predovšetkým v prípadoch, keď odlišné rozchody koľají stále predstavujú fyzickú prekážku hospodárskej súťaže***, si vyžaduje ***bezodkladné*** opatrenia potrebné na otvorenie ~~trhu~~ ***trhov v jednotlivých členských štátoch a na vytvorenie hospodárskej súťaže***. **[PDN 16]**

(12) Aby sa zabezpečilo uplatňovanie práv prístupu v celej Únii na jednotnej a nediskriminačnej báze, je vhodné zaviesť licencie pre železničné podniky.

(13) V prípade trás s medziľahlými zastávkami by sa novým účastníkom trhu malo povoliť, aby nechali cestujúcich nastúpiť a vystúpiť na trase s cieľom zabezpečiť, aby boli tieto prepravy hospodársky životaschopnými a aby sa zabránilo znevýhodneniu možných konkurentov v porovnaní s existujúcimi prevádzkovateľmi.

(14) Zavedenie nových medzinárodných služieb osobnej dopravy s otvoreným prístupom a s medziľahlými zastávkami ~~by nemalo slúžiť na otvorenie trhu vnútroštátnej osobnej dopravy, ale~~ by sa malo zamerať len na zastávky, ktoré dopĺňajú medzinárodnú trasu. Hlavným účelom ~~nových~~ ***týchto*** služieb by mala byť preprava cestujúcich v rámci medzinárodnej trasy. Pri posúdení, či je hlavným účelom služby preprava cestujúcich v rámci medzinárodnej trasy, by sa mali zohľadniť kritériá, ako je podiel obratu a objemu odvodený z počtu cestujúcich vo vnútroštátnej alebo medzinárodnej osobnej doprave, a dĺžka prepravy. Posúdenie hlavného účelu služby by mal na požiadanie zainteresovanej strany vykonať príslušný vnútroštátny regulačný orgán. **[PDN 17]**

(15) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave [1] oprávňuje členské štáty a miestne orgány zadávať verejné zákazky na poskytnutie služby, ktoré môžu obsahovať výlučné práva na poskytovanie určitých služieb. Je preto nevyhnutné zabezpečiť, aby ustanovenia uvedeného nariadenia boli v súlade so zásadou otvorenia medzinárodnej osobnej dopravy hospodárskej súťaži.

(15a) Nariadenie (ES) č. 1370/2007 členským štátom umožňuje, aby zabezpečili zachovanie zamestnaneckých práv pracovníkov aj v rámci oddelenia poskytovania dopravných služieb od riadenia infraštruktúry, čo by mohlo zahŕňať i transfer podniku. **[PDN 18]**

(16) Otvorenie medzinárodnej osobnej dopravy hospodárskej súťaži môže mať vplyv na organizáciu a financovanie služieb osobnej železničnej dopravy poskytovanej na základe verejnej zákazky na poskytnutie služby. Členské štáty by mali mať možnosť obmedziť právo prístupu na trh, ak by toto právo ohrozilo hospodársku rovnováhu týchto verejných zákaziek na poskytnutie služby a ak príslušný regulačný orgán uvedený v článku 55 ***a prípadne sieť regulačných orgánov stanovená v článku 57*** tejto smernice udelí súhlas na základe objektívnej ekonomickej analýzy vyplývajúcej zo žiadosti príslušných orgánov, ktoré zadali verejnú zákazku na poskytnutie služby. **[PDN 19]**

[1] Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1.

(17) Posúdenie, či by hospodárska rovnováha verejnej zákazky na poskytnutie služby mohla byť ohrozená, by malo zohľadniť vopred určené kritériá, ako je vplyv na ziskovosť akýchkoľvek služieb, ktoré sú zahrnuté vo verejnej zákazke na poskytnutie služby, vrátane následných vplyvov na čisté náklady, ktoré znáša príslušný orgán verejnej moci, ktorý zadal zákazku, dopyt cestujúcich, stanovenie ceny lístkov, postupy vydávania lístkov, umiestnenie a počet zastávok na oboch stranách hranice a načasovanie a frekvenciu navrhnutej novej služby. V súlade s takýmto posúdením a rozhodnutím príslušného regulačného orgánu členské štáty môžu udeliť, upraviť alebo uprieť právo prístupu k požadovanej medzinárodnej osobnej doprave vrátane vyberania poplatkov od prevádzkovateľa novej služby medzinárodnej osobnej železničnej dopravy na základe ekonomickej analýzy a v súlade s právom Únie a so zásadami rovnosti a nediskriminácie.

(18) S cieľom prispieť k prevádzkovaniu služieb osobnej dopravy na trasách, ktoré plnia záväzky služieb vo verejnom záujme, by malo byť umožnené členským štátom splnomocniť relevantné orgány zodpovedné za tieto služby, aby uložili poplatky vzťahujúce sa na osobnú dopravu, ktorá patrí do právomoci týchto orgánov. Tieto poplatky by mali prispievať k financovaniu záväzkov služieb vo verejnom záujme stanovených vo verejných zákazkách na poskytnutie služby.

(18a) Vývoj na trhu poukázal na to, že je dôležité posilniť úlohu regulačných orgánov. Ak majú tieto orgány zohrávať kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní spravodlivých podmienok na rovnaký prístup, potrebujú mať na plnenie tejto úlohy k dispozícii finančné prostriedky, ako aj primerané množstvo pracovníkov a logistické vybavenie. **[PDN 20]**

(18b) Vnútroštátny regulačný orgán musí byť nezávislým regulačným orgánom, ktorý má právomoc konať z vlastnej iniciatívy a uskutočňovať vyšetrovanie a ktorý zároveň môže vydávať stanoviská a vynútiteľné rozhodnutia s cieľom zabezpečiť otvorený trh bez bariér, v ktorom môže slobodne a nerušene prebiehať hospodárska súťaž. **[PDN 21]**

(19) Vnútroštátny regulačný orgán by mal fungovať takým spôsobom, aby sa zabránilo konfliktu záujmov a akejkoľvek možnej účasti na zadávaní posudzovaných verejných zákaziek na poskytnutie služby, ***bez toho, aby bola dotknutá možnosť financovania tohto orgánu z vnútroštátneho rozpočtu alebo z poplatkov v rámci odvetvia železničnej dopravy, ako aj možnosť zverejňovania relevantných informácií***. Právomoc regulačného orgánu by sa mala rozšíriť s cieľom umožniť posúdenie účelu medzinárodnej dopravy a v prípade potreby možného hospodárskeho vplyvu na existujúce verejné zákazky na poskytnutie služby. **[PDN 22]**

(19a) Vnútroštátny regulačný orgán by mal byť z hľadiska organizácie, finančného rozhodovania, právnej štruktúry a prijímania rozhodnutí úplne nezávislý od každého manažéra infraštruktúry, spoplatňovacieho orgánu, prideľovacieho orgánu alebo od žiadateľa. Vnútroštátny regulačný orgán musí mať nevyhnutnú administratívnu kapacitu, pokiaľ ide o personál a zdroje, aby zabezpečil otvorený a transparentný trh v železničnej doprave. Požadovaný počet zamestnancov by mal priamo súvisieť s potrebami trhu a mal by sa podľa toho meniť. Tento orgán by mal rozhodovať v akejkoľvek sťažnosti, konať z vlastnej iniciatívy, vyšetrovať prípady sporov a monitorovať vývoj na trhu. Podporu by mu malo poskytovať regulačné oddelenie Komisie. Vnútroštátny regulačný orgán by mal okrem toho viesť databázu návrhov rozhodnutí, ktorá je dostupná Komisii. **[PDN 23]**

(20) S cieľom investovať do dopravných služieb, ktoré využívajú špecializovanú infraštruktúru, ako sú napríklad vysokorýchlostné trate, žiadatelia potrebujú právnu istotu s ohľadom na význam rozsiahlych a dlhodobých investícií.

Streda 16. novembra 2011

(21) Vnútroštátne regulačné orgány by ~~si~~ mali ***vytvoriť sieť pod záštitou Komisie s cieľom posilniť spoluprácu vypracovávaním spoločných zásad a výmenou najlepších postupov a informácií.*** Ak je to dôležité v jednotlivých prípadoch, ***mali by tiež*** koordinovať zásady a prax posudzovania, či je ohrozená hospodárska rovnováha verejnej zákazky na poskytnutie služby. Mali by postupne vypracovať ***spoločné európske*** usmernenia založené na svojich skúsenostiach. ***Na základe skúseností tejto siete regulačných orgánov by Komisia mala predložiť legislatívny návrh na zriadenie európskeho regulačného orgánu.*** **[PDN 24 a 25]**

(22) S cieľom zaistiť spravodlivú hospodársku súťaž medzi železničnými podnikmi ~~mal robiť rozdiel medzi poskytovaním~~ ***poskytovanie*** dopravných služieb a ~~prevádzkou~~ ***prevádzka*** servisných zariadení by ***mali byť transparentným a nediskriminačným spôsobom riadenéregulačným orgánom v súlade s postupmi stanovenými v tejto smernici***. ~~Vzhľadom na túto situáciu je pre tieto dva druhy činnosti potrebné, aby boli riadené nezávisle v samostatných právnych subjektoch. Takáto nezávislosť nemusí znamenať zriadenie samostatného orgánu alebo spoločnosti pre každé servisné zariadenie.~~ **[PDN 26]**

(22a) Zlepšený prístup k informačným službám a predaju lístkov v osobných staniciach by mal dopĺňať iné regulačné iniciatívy zamerané na telematické aplikácie pre cestujúcich. **[PDN 138]**

(23) V záujme zabezpečenia spoľahlivých a primeraných služieb je potrebné zaistiť, aby železničné podniky vždy spĺňali požiadavky týkajúce sa dobrej povesti, finančnej spôsobilosti, ***sociálnych noriem*** a odbornej spôsobilosti. **[PDN 27]**

(24) Na ochranu zákazníkov a príslušných tretích strán je ~~dôležité~~ ***nevyhnutné*** zabezpečiť, aby boli železničné podniky dostatočne poistené na krytie zodpovednosti. ***Umožniť by sa malo aj krytie zodpovednosti v prípade nehody formou záruk poskytnutých bankami alebo inými podnikmi, pod podmienkou, že toto krytie je ponúknuté za trhových podmienok, nevedie k štátnej pomoci a neobsahuje prvky diskriminujúce iné železničné podniky.*** **[PDN 28]**

(25) Od ~~železničného podniku~~ ***všetkých železničných podnikov*** by sa malo vyžadovať plnenie ***tak*** vnútroštátnych pravidiel***, ako aj*** pravidiel Únie týkajúcich sa poskytovania železničných služieb uplatňovaných nediskriminačným spôsobom, ktoré sú určené na to, aby zabezpečili ~~podniku~~ ***podnikom***, že ~~môže~~ ***môžu*** celkom bezpečne a s ***maximálnym zreteľom na existujúce povinnosti v oblasti*** ~~náležitom zohľadnení zdravotných a~~ sociálnych podmienok***, ochrany zdravia*** a práv zamestnancov a spotrebiteľov pokračovať vo ~~svojej činnosti~~ ***svojich činnostiach*** na ~~špecifických~~ ***všetkých*** úsekoch trate. **[PDN 29 a 30]**

(26) Postupy udeľovania, udržiavania a zmeny a doplnenia prevádzkových licencií železničných podnikov by mali byť transparentné v súlade so zásadou nediskriminácie.

(26a) V súčasnosti sa ešte stále a príliš často neodôvodnene robia prekážky udeľovaniu licencií koľajovým vozidlám železničných podnikov, čo vedie k narušeniu prístupu na trh. Bolo by preto vhodné, aby sa Európskej železničnej agentúre v tejto súvislosti udelili významné právomoci. Od Komisie sa preto žiada, aby v rámci revízie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra ([1]), preskúmala, či možno právomoci Európskej železničnej agentúry v tejto oblasti rozšíriť. **[PDN 31]**

([1]) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

(27) Na zabezpečenie transparentného a nediskriminačného prístupu k železničnej infraštruktúre a k službám týkajúcim sa železničnej dopravy pre všetky železničné podniky sa všetky informácie požadované s cieľom využiť prístupové práva majú uverejňovať v podmienkach použitia siete, ***a to aj vo forme, ktorá je prístupná pre osoby so zdravotným postihnutím alebo osoby so zníženou mobilitou***. **[PDN 32]**

(28) Výsledkom vhodných režimov prideľovania kapacity železničnej infraštruktúry bude, v spojení s konkurujúcimi si prevádzkovateľmi, lepšia rovnováha medzi jednotlivými druhmi dopravy.

(29) Podpora optimálneho využívania železničnej infraštruktúry vedie k zníženiu nákladov spoločnosti na dopravu.

(30) Výsledkom vhodných režimov spoplatňovania železničnej infraštruktúry spojených s vhodnými režimami spoplatňovania ostatnej dopravnej infraštruktúry a v spojení s konkurujúcimi si prevádzkovateľmi by mala byť optimálna rovnováha medzi rôznymi druhmi dopravy na udržateľnom základe.

(31) Režimy spoplatňovania a prideľovania kapacity by mali umožňovať rovnaký a nediskriminačný prístup pre všetky podniky a mali by sa pokúsiť spravodlivo a nediskriminačne čo možno najviac splniť potreby všetkých užívateľov a typov prepravy.Režimy spoplatňovania a prideľovania kapacity by mali umožňovať spravodlivú hospodársku súťaž pri poskytovaní služieb železničnej dopravy.

(33) V rámci stanovenom členskými štátmi by režimy spoplatňovania a prideľovania kapacity mali stimulovať manažérov železničnej infraštruktúry na optimalizáciu využívania ich infraštruktúry.

(34) Železničné podniky by mali z režimov prideľovania kapacity dostať jasné a jednoznačné údaje, ktoré im umožnia prijímať racionálne rozhodnutia.

(35) Každý režim spoplatnenia vysiela ekonomické signály užívateľovi; je dôležité, aby tieto signály pre železničné podniky boli ~~konzistentné~~ ***jednoznačné a jasné*** a aby ich viedli k racionálnym ***a udržateľným*** rozhodnutiam. **[PDN 33]**

(36) Na zohľadnenie potrieb užívateľov alebo potenciálnych užívateľov kapacity železničnej infraštruktúry pri plánovaní ich obchodov a potrieb zákazníkov a investorov je dôležité, aby manažér infraštruktúry zabezpečil, že prideľovanie kapacity infraštruktúry sa uskutočňuje spôsobom, ktorý odráža nutnosť udržania a zlepšenia úrovne spoľahlivosti služieb.

(37) Železničné podniky a manažéri infraštruktúry by mali byť motivovaní v záujme minimalizácie porúch a zvýšenia výkonnosti siete.

(38) Členské štáty by mali mať možnosť umožniť nákupcom služieb železničnej dopravy priamy vstup do procesu prideľovania kapacity.

(39) Je dôležité brať do úvahy obchodné požiadavky žiadateľov, ako aj manažérov infraštruktúry.

Streda 16. novembra 2011

(40) Je dôležité ponechať manažérom infraštruktúry z hľadiska prideľovania jej kapacity čo najvyššiu pružnosť, ktorá by však mala byť konzistentná s uspokojovaním racionálnych požiadaviek žiadateľa.

(40a) Žiadateľov ponúkajúcich služby jednovozňových zaťažovacích vlakov je potrebné podporiť, aby sa rozšíril potenciálny trh pre nových zákazníkov železníc. Preto je dôležité, aby manažér infraštruktúry týchto žiadateľov zohľadňoval pri prideľovaní kapacity s cieľom umožniť im v plnej miere využiť tento právny rámec a rozšíriť podiel trhu železničnej dopravy o nové odvetvia. **[PDN 34]**

(41) V procese prideľovania kapacity sa musí zabrániť tomu, aby rozvoj obchodnej činnosti iných podnikov, ktoré disponujú právami na používanie infraštruktúry alebo chcú také práva získať, bol obmedzovaný neprimeranými prekážkami.

(42) Režimy prideľovania kapacity a spoplatňovania musia prípadne zohľadňovať skutočnosť, že rôzne komponenty siete železničnej infraštruktúry boli možno vyvinuté so zreteľom na rôznych hlavných užívateľov.

(43) Keďže rôzni užívatelia a rôzne typy užívateľov budú mať často rôzny vplyv na kapacitu infraštruktúry a potreby rôznych služieb by mali byť primerane vyrovnané.

(44) Služby poskytované na základe zákazky verejnému orgánu si môžu vyžadovať špeciálne pravidlá potrebné na zabezpečenie ich príťažlivosti pre užívateľov.

(45) Režimy spoplatňovania a prideľovania kapacity musia brať na zreteľ účinky zvyšujúceho sa vyťaženia kapacity infraštruktúry a napokon aj jej nedostatok.

(46) Rôzne horizonty plánovania rôznych typov dopravy by mali zabezpečiť uspokojenie žiadostí o kapacitu infraštruktúry, ktoré sú predložené po zostavení ročného cestovného poriadku siete.

(47) Na zabezpečenie optimálneho výsledku pre železničné podniky je potrebné overenie využívania kapacity infraštruktúry v prípade, keď je v záujme uspokojenia potrieb užívateľov potrebná koordinácia žiadostí o kapacitu infraštruktúry.

(48) Z hľadiska ich monopolného postavenia by sa od manažérov infraštruktúry malo vyžadovať overenie dostupnej kapacity infraštruktúry a metód jej zvýšenia v prípade, keď proces prideľovania kapacity infraštruktúry nemôže splniť požiadavky užívateľov.

(49) Nedostatok informácií o žiadostiach ostatných železničných podnikov a o prekážkach vo vnútri systému môžu sťažiť železničným podnikom ich snahu o optimalizáciu žiadostí o kapacitu infraštruktúry.

(50) Je dôležité zabezpečiť lepšiu koordináciu režimov prideľovania tak, aby sa zvýšila príťažlivosť železnice v doprave, ktorá využíva sieť niekoľkých manažérov infraštruktúry, najmä pri medzinárodnej doprave. ***V tejto súvislosti sa javí žiaduce vytvoriť európsky regulačný orgán.*** **[PDN 35]**

(51) Je dôležité minimalizovať narušovanie hospodárskej súťaže, ktoré môže nastať z dôvodu podstatných rozdielov v zásadách spoplatňovania buď medzi železničnými infraštruktúrami, alebo medzi rôznymi druhmi dopravy.

(52) Je žiaduce definovať tie zložky služieb infraštruktúry, ktoré sú pre prevádzkovateľa podstatné, aby mohol poskytovať službu, a ktoré by mali byť poskytované za minimálne prístupové poplatky.

(53) Sú potrebné ***zvýšené*** investície do železničnej infraštruktúry***, predovšetkým už tej existujúcej,*** a režimy spoplatňovania infraštruktúry by mali motivovať manažérov infraštruktúry k tomu, aby realizácia primeraných investícií bola ekonomicky výhodná ***a environmentálne trvalo udržateľná***. **[PDN 36]**

(54) Na vytvorenie primeranej a spravodlivej úrovne poplatkov za infraštruktúru musia manažéri infraštruktúry zaznamenávať a stanoviť hodnotu svojich aktív a dobre chápať nákladové faktory spojené s prevádzkou infraštruktúry.

(55) Je žiaduce zabezpečiť, aby sa pri rozhodovaní v oblasti dopravy bral zreteľ na externé náklady a aby spoplatnenie železničnej infraštruktúry mohlo prispievať k internalizácii externých nákladov koherentným a vyváženým spôsobom v rámci všetkých druhov dopravy.

(56) Je dôležité zabezpečiť také poplatky vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave, aby železnice mohli uspokojovať požiadavky trhu; preto by mali byť poplatky za používanie infraštruktúry stanovené vo výške nákladov, ktoré priamo vyplývajú z prevádzky vlakových služieb.

(57) Celková úroveň nákladovej návratnosti prostredníctvom poplatkov za infraštruktúru ovplyvňuje nevyhnutnú úroveň príspevkov z verejných prostriedkov. Členské štáty môžu stanoviť rôzne úrovne celkovej nákladovej návratnosti. Akýkoľvek systém spoplatnenia používania infraštruktúry by však mal umožňovať dopravu, ktorá dokáže pokrývať prinajmenšom dodatočne vzniknuté náklady využívania železničnej siete.

(58) Železničná infraštruktúra predstavuje prirodzený monopol. Z toho dôvodu je potrebné motivovať manažérov infraštruktúry k znižovaniu nákladov a k efektívnemu riadeniu ich infraštruktúry.

(58a) S cieľom zvýšiť podiel prepravy tovaru a osôb po železnici v pomere k ostatným druhom dopravy je žiaduce, aby pri internalizácii externých nákladov členské štáty zabezpečili, aby diferencované poplatky nemali žiaden nepriaznivý vplyv na finančnú rovnováhu manažérov infraštruktúry. Ak by manažéri infraštruktúry aj napriek tomu utrpeli v dôsledku diferencovaných poplatkov stratu, odporúča sa, aby členské štáty tento rozdiel upravili s náležitým zreteľom na pravidlá poskytovania štátnej pomoci. **[PDN 37]**

~~(59) Rozvoj železničnej dopravy by sa mal dosiahnuť okrem iného s využitím dostupných nástrojov Únie bez toho, aby boli dotknuté už stanovené priority.~~ **[PDN 38]**

(60) Zľavy udelené železničným podnikom sa musia vzťahovať na skutočne dosiahnuté úspory nákladov na správu, a to najmä úspory nákladov na transakcie. Zľavy sa môžu využiť aj na podporu efektívneho využitia infraštruktúry.

~~(61) Pre železničné podniky a manažéra infraštruktúry je žiaduce, aby boli motivovaní na minimalizáciu porúch siete.~~ **[PDN 39]**

Streda 16. novembra 2011

~~(62) Prideľovanie kapacity je spojené s nákladmi manažéra infraštruktúry a mala by sa vyžadovať ich úhrada.~~ **[PDN 40]**

(63) Efektívne riadenie a spravodlivé a nediskriminačné používanie železničnej infraštruktúry si vyžaduje zriadenie ~~regulačného orgánu, ktorý dozerá~~ ***vnútroštátnych regulačných orgánov***, ***ktoré dozerajú*** na uplatňovanie pravidiel stanovených v tejto smernici a ~~pôsobí~~ ***pôsobia*** ako odvolací orgán bez ohľadu na možnosť súdneho preskúmania. **[PDN 41]**

(64) Aby sa zohľadnila špecifická geopolitická a geografická situácia niektorých členských štátov a osobitá organizácia sektora železničnej dopravy v rôznych členských štátoch pri súčasnom zabezpečení integrity vnútorného trhu, sú potrebné špecifické opatrenia.

(65) ~~Komisia by mala byť splnomocnená na prispôsobenie príloh k tejto smernici. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky smernice, musia byť prijaté ako delegované akty v súlade s článkom 290 zmluvy.~~ ***S cieľom zabezpečiť riadne monitorovanie trhu železničnej dopravy a spoľahlivú reguláciu s ohľadom na vyberanie poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a prideľovanie kapacity železničnej infraštruktúry by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ), pokiaľ ide o kritériá a postupy, ktoré je potrebné dodržiavať pri monitorovaní trhu v súlade s článkom 15, niektoré prvky podmienok používania siete podľa článku 27, niektoré zásady spoplatňovania podľa článku 31, dočasné zníženie poplatku za Európsky systém riadenia vlakov (ETCS) podľa článku 32, niektoré prvky systému výkonnosti podľa článku 35, požiadavky na žiadateľov o infraštruktúru podľa článku 41, časový plán procesu prideľovania podľa článku 43, regulačné výkazy podľa článku 56a a spoločné princípy a postupy v súvislosti s rozhodnutiami regulačných orgánov. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočňovala vhodné konzultácie, a to aj na odbornej úrovni. Komisia by pri príprave a vypracovávaní delegovaných aktov mala zabezpečiť súčasné, včasné a náležité odoslanie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.*** **[PDN 42]**

(66) ~~Opatrenia potrebné na vykonanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu (1).~~ ***V záujme zabezpečenia jednotných podmienok na vykonávanie tejto smernice by sa vykonávacie právomoci mali preniesť na Komisiu. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (2)*** **[PDN 43]**.

(67) V súlade so zásadami subsidiarity a proporcionality, ako je uvedené v článku 5 Zmluvy o Európskej únii, ciele tejto smernice, a to posilniť rozvoj železníc Únie, stanoviť širšie zásady týkajúce sa udeľovania licencií železničných podnikov a koordinovať opatrenia v členských štátoch v súvislosti s prideľovaním kapacity železničnej infraštruktúry a s poplatkami za jej používanie, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov vzhľadom na evidentný medzinárodný rozmer vydávania takých licencií a prevádzkovania významných prvkov železničných sietí, a vzhľadom na potrebu zabezpečiť spravodlivé a nediskriminačné podmienky prístupu k infraštruktúre a tieto ciele možno preto z dôvodu ich nadnárodných účinkov lepšie dosiahnuť na úrovni Únie. Táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutý na dosiahnutie týchto cieľov.

~~(1) Ú. v. EÚ L 184, 17.7.1999, s. 23.~~

(2) Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

(68) Povinnosť transponovať túto smernicu do vnútroštátneho práva by sa mala obmedziť na tie ustanovenia, ktoré predstavujú podstatnú zmenu v porovnaní s predchádzajúcimi smernicami. Povinnosť transponovať ustanovenia, ktoré sa podstatne nezmenili, vyplýva z predchádzajúcich smerníc.

(69) Členský štát, ktorý nemá železničný systém a v blízkej budúcnosti ho zrejme nebude mať, by mal neprimeranú a zbytočnú povinnosť transponovať a vykonávať túto smernicu. Takéto členské štáty by mali byť preto oslobodené od uvedenej povinnosti.

(70) V súlade s bodom 34 Medziinštitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva [1] sa členské štáty vyzývajú, aby pre seba a v záujme Únie vypracovali a zverejnili vlastné tabuľky, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať zhodu medzi touto smernicou a opatreniami na jej transpozíciu.

(71) Táto smernica by sa mala uplatňovať bez toho, aby boli dotknuté lehoty stanovené v prílohe XI časti B, do ktorých majú členské štáty dosiahnuť súlad s predchádzajúcimi smernicami,

(71a) So zreteľom na uznesenia Európskeho parlamentu z 12. júla 2007 [2]***a zo 17. júna 2010*** [3]***o vykonávaní prvého železničného balíka a so zreteľom na vykonávanie smernice 2001/12/ES by Komisia mala predložiť legislatívny návrh na oddelenie manažéra infraštruktúry a prevádzkovateľa do konca roku 2012. Keďže železničná doprava nie je zatiaľ plne otvorená, Komisia by mala predložiť legislatívny návrh na otvorenie trhu k uvedenému dátumu.*** **[PDN 44]**

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. V tejto smernici sa stanovujú:

a) pravidlá vzťahujúce na správu železničnej infraštruktúry a na realizáciu železničných dopravných výkonov železničnými podnikmi, ktoré sú usadené alebo majú byť usadené v niektorom z členských štátov uvedené v kapitole II,

b) kritériá týkajúce sa vydávania, obnovovania alebo zmeny licencií členským štátom určených pre železničné podniky, ktoré sú usadené alebo sa usadia v Únii uvedené v kapitole III,

c) princípy a postupy pre stanovenie a vyberanie poplatkov za využívanie železničnej infraštruktúry a pri prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry uvedené v kapitole IV.

2. Táto smernica sa uplatňuje na železničnú infraštruktúru používanú vo vnútroštátnej a medzinárodnej železničnej doprave.

---

[1] Ú. v. EÚ C 321, 31.12.2003, s. 1.
[2] ***Ú. v. EÚ C 175 E, 10.7.2008, s. 551.***
[3] ***Ú. v. EÚ C 236 E, 12.8.2011 s. 125.***

Streda 16. novembra 2011

Článok 2

Vyňatia z rozsahu pôsobnosti

1. Kapitola II sa neuplatní na železničné podniky, ktoré prevádzkujú mestskú dopravu, prímestskú dopravu alebo regionálnu dopravu.

2. Členské štáty môžu z uplatňovania kapitoly III vyňať:

a) železničné podniky, ktoré prevádzkujú služby osobnej železničnej dopravy na miestnej alebo regionálnej izolovanej železničnej infraštruktúre;

b) železničné podniky, ktoré vykonávajú len železničnú mestskú alebo prímestskú prepravu cestujúcich;

c) železničné podniky, ktoré vykonávajú len regionálnu železničnú nákladnú dopravu;

d) železničné podniky, ktoré prevádzkujú služby nákladnej dopravy na železničnej infraštruktúre, ktorá je v súkromnom vlastníctve a existuje len pre potreby vlastníka infraštruktúry pre jeho vlastnú nákladnú dopravu.

2a. Členské štáty môžu z uplatňovania článkov 6, 7, 8 a 13 a kapitoly IV vyňať:

— ***železničné podniky, ktoré prevádzkujú len služby nákladnej železničnej dopravy na železničnej infraštruktúre manažovanej týmito podnikmi pred …*** (*)***, ktorá má odlišný rozchod koľají než hlavná železničná sieť v členskom štáte a je spojená železničnou infraštruktúrou na území tretej krajiny – pokiaľ manažovaná infraštruktúra nie je uvedená v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ zo 7. júla 2010 o základných usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete*** ([1]). **[PDN 134 a 135]**

3. Členské štáty môžu z uplatňovania kapitoly IV vyňať:

a) miestne alebo regionálne izolované siete na osobnú dopravu na železničnej infraštruktúre;

b) siete určené len na mestskú alebo prímestskú železničnú osobnú dopravu;

c) regionálne siete na regionálnu nákladnú dopravu vykonávanú železničnými podnikmi, ktoré nie sú zahnuté do odseku 1, pokiaľ kapacitu na uvedenej sieti nepožaduje iný žiadateľ;

d) železničnú infraštruktúru, ktorá je v súkromnom vlastníctve a existuje len pre potreby vlastníka infraštruktúry na jeho vlastnú nákladnú dopravu;

e) prepravné činnosti vo forme služieb železničnej dopravy vykonávané tranzitom cez Úniu.

Členské štáty môžu určiť lehoty a konečné termíny časového plánu prideľovania kapacít, ktoré sú odlišné od lehôt a termínov stanovených v článku 43 ods. 2, prílohe VIII ods. 4 písm. b) a prílohe IX ods. 3, 4 a 5, pre medzinárodné vlakové trasy určené na základe spolupráce s manažérmi infraštruktúry z tretích krajín v prípade siete, ktorej rozchod koľaje sa odlišuje od rozchodu hlavnej železničnej siete v Únii. **[PDN 45]**

(*) Dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice.
([1]) Ú. v. EÚ L 204, 5.8.2010, s. 1.

3a. Členské štáty môžu z uplatňovania článku 31 ods. 5 vyňať vozidlá, ktoré sú prevádzkované alebo sú určené na prevádzku z tretích krajín a do tretích krajín, premávajúce na sieťach, ktorých rozchod koľaje sa odlišuje od rozchodu hlavnej železničnej siete v Únii. **[PDN 46]**

4. Táto smernica, s výnimkou článkov 6 ods. 1, 10, 11, 12 a 28, sa neuplatňuje na podniky, ktorých vlaková prevádzka sa obmedzuje výhradne na kyvadlovú prepravu cestných vozidiel cez tunel pod Lamanšským prielivom, ani na prepravné činnosti vo forme kyvadlovej prepravy cestných vozidiel cez tunel pod Lamanšským prielivom.

5. Členské štáty môžu vylúčiť z uplatňovania článkov 10, 11, 12 a 28 služby železničnej dopravy, ktoré sa vykonávajú tranzitom cez Úniu a ktoré sa začínajú a končia mimo územia Únie.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „železničný podnik“ znamená každý verejnoprávny alebo súkromný podnik, licencovaný podľa tejto smernice, ktorého hlavným predmetom činnosti je poskytovanie služieb s cieľom zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik zabezpečuje trakciu; zahŕňa to aj podniky, ktoré zabezpečujú len trakciu;

2. „manažér infraštruktúry“ znamená každý orgán alebo firmu, zodpovednú najmä za zriadenie, správu a udržiavanie železničnej infraštruktúry vrátane riadenia premávky, prevádzkovania, riadenia, zabezpečenia a návestenia ~~Funkciou manažéra infraštruktúry na sieti alebo časti siete môžu byť poverené rôzne orgány alebo podniky;~~ ***v súlade s platnými bezpečnostnými predpismi. Manažér infraštruktúry má tieto základné funkcie: rozhodovanie o prideľovaní vlakovej trasy vrátane určenia a posúdenia dostupnosti a prideľovania individuálnych vlakových trás a rozhodovanie o spoplatňovaní infraštruktúry vrátane stanovenia a vyberania poplatkov a o investíciách do infraštruktúry;*** **[PDN 47]**

2a. „regulačný orgán“ znamená orgán, ktorý dohliada na správne uplatňovanie príslušných predpiso v členskom štátev, nie je v žiadnom prípade zapojený do tvorby politiky a je úplne nezávislý od podnikov, predovšetkým podnikov uvedených v bodoch 1 a 2; **[PDN 48]**

3. „železničná infraštruktúra“ znamená položky definované ~~v prílohe I.A k nariadeniu Komisie (EHS) č. 2598/70 z 18. decembra 1970 stanovujúce obsah rôznych položiek účtovnej osnovy podľa prílohy I k nariadeniu (EHS) č. 1108/70 zo 4. júna 1970 (†), ktoré sú z dôvodu jasnosti uvedené~~ v prílohe I k tejto smernici; **[PDN 49]**

4. „medzinárodná nákladná doprava“ znamená dopravné služby, pri ktorých vlak prekročí aspoň jednu hranicu členského štátu; vlak môže byť spojený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu a stanicu určenia, ak všetky vozne prekročia aspoň jednu hranicu;

5. „medzinárodná osobná doprava“ znamená službu osobnej dopravy, pri ktorej vlak prekročí aspoň jednu hranicu členského štátu a ktorej základným účelom je preprava cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch; vlak môže byť spojený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu a stanicu určenia, ak všetky vozne prekročia aspoň jednu hranicu;

~~(†) Ú. v. ES L 278, 23.12.1970, s. 1.~~

6. „mestská a prímestská doprava“znamená dopravné služby realizované s cieľom splnenia dopravných potrieb mestského centra alebo aglomerácie spolu s dopravnými potrebami medzi takým centrom alebo aglomeráciou a oblasťami, ktoré ich obklopujú;

7. „regionálna doprava“ znamená dopravné služby realizované s cieľom splniť dopravné potreby ***jedného*** regiónu ***alebo pohraničných regiónov***; **[PDN 50]**

8. „tranzit“ znamená prekročenie územia Únie bez naloženia alebo vyloženia tovaru a/alebo bez nastúpenia alebo vystúpenia cestujúcich na území Únie;

9. „licencia“ znamená oprávnenie vydané podniku členským štátom, ktorým sa uznáva jeho spôsobilosť poskytovať služby železničnej dopravy; táto spôsobilosť sa môže obmedziť na zabezpečenie špecifických typov služieb;

10. „licenčný orgán“ znamená subjekt zodpovedný za udeľovanie licencií v členskom štáte;

11. „pridelenie“ znamená pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry vykonané manažérom infraštruktúry;

12. „žiadateľ“ znamená železničný podnik a ďalšie osoby alebo právne subjekty, ako sú príslušné orgány podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007, odosielatelia, špeditéri a prevádzkovatelia kombinovanej dopravy, ktorí majú verejný alebo komerčný záujem na získaní kapacity infraštruktúry s cieľom poskytovať služby železničnej dopravy na svojom príslušnom území;

13. „preťažená infraštruktúra“ znamená prvok infraštruktúry, na ktorom aj po koordinácii rôznych žiadostí o kapacitu nemôže byť v určitých obdobiach plne uspokojený dopyt po kapacite;

14. „plán na zvýšenie kapacity“ znamená opatrenie alebo súbor opatrení spolu s časovým rozvrhom ich realizácie určené na zmiernenie kapacitných problémov vedúce k vyhláseniu prvku infraštruktúry za „preťaženú infraštruktúru“;

15. „koordinácia“ znamená postup, ktorým sa manažér infraštruktúry a žiadatelia pokúšajú riešiť situácie, ktoré vznikajú pri konkurenčných žiadostiach o kapacitu infraštruktúry;

16. „rámcová dohoda“ znamená právne záväznú všeobecnú dohodu podľa verejného alebo súkromného práva stanovujúcu práva a povinnosti žiadateľa a manažéra infraštruktúry týkajúce sa prideľovanej kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaných poplatkov na obdobie dlhšie než je jedno obdobie, na ktoré platí cestovný poriadok siete;

17. „kapacita infraštruktúry“ znamená možnosť naplánovať na určité obdobie vlakové trasy požadované na prvku infraštruktúry;

18. „sieť“ znamená celú železničnú infraštruktúru, ktorú spravuje manažér infraštruktúry;

19. „podmienky používania siete“ znamenajú podrobný súpis všeobecných pravidiel, lehôt, postupov a kritérií režimov spoplatňovania a prideľovania kapacity, vrátane iných informácií potrebných na podanie žiadostí o pridelenie kapacity;

20. „vlaková trasa“ znamená kapacitu infraštruktúry potrebnú na jazdu vlaku medzi dvoma miestami v priebehu daného obdobia;

21. „cestovný poriadok siete“ znamená údaje určujúce všetky plánované pohyby vlakov a koľajových vozidiel, ktoré sa uskutočnia na príslušnej infraštruktúre počas obdobia jeho platnosti.

KAPITOLA II

ROZVOJ ŽELEZNÍC ÚNIE

ODDIEL 1

Nezávislosť riadenia

Článok 4

Nezávislosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry

1. Členské štáty zabezpečia, aby železničné podniky priamo alebo nepriamo vlastnené alebo kontrolované členskými štátmi mali, pokiaľ ide o riadenie, správu a vnútornú kontrolu správnych, hospodárskych a účtovných záležitostí štatút nezávislosti, v súlade s ktorým disponujú najmä s majetkom, rozpočtom a účtami oddelenými od štátu.

2. Pri rešpektovaní rámcových a špecifických pravidiel pre stanovenie poplatkov a pre prideľovanie infraštruktúry stanovených členskými štátmi, zodpovedá manažér infraštruktúry za vlastné riadenie, správu a vnútornú kontrolu.

2a. Manažér infraštruktúry riadi vlastné služby v oblasti informačných technológií s cieľom zabezpečiť náležitú ochranu citlivých obchodných informácií. **[PDN 51]**

2b. Členské štáty tiež zabezpečia, aby tak železničné podniky, ako aj manažéri infraštruktúry, ktorí nie sú od seba úplne nezávislí, zodpovedali za svoju personálnu politiku. **[PDN 52]**

Článok 5

Riadenie železničných podnikov podľa obchodných zásad

1. Členské štáty umožnia, aby železničné podniky prispôsobili svoje činnosti trhu, a tie činnosti, za ktoré budú zodpovedné ich riadiace orgány, mohli riadiť tak, aby efektívne a primerané služby v požadovanej kvalite ponúkali s čo najnižšími možnými nákladmi.

Železničné podniky sú riadené podľa zásad platných pre obchodné spoločnosti bez ohľadu na to, kto ich vlastní. To sa vzťahuje aj na záväzky služby vo verejnom záujme, ktoré sú im ukladané členskými štátmi ako aj na zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ktoré uzavrú s príslušnými orgánmi štátu.

2. Železničné podniky stanovujú svoj podnikateľský plán vrátane investičných a finančných plánov. Cieľom tohto plánovania je vyrovnaná finančná štruktúra podnikov a uskutočnenie ďalších cieľov technického, obchodného a finančného riadenia podniku; 1 podniky musia uviesť aj prostriedky na dosiahnutie týchto cieľov.

3. Vzhľadom na základné politické usmernenia vydané každým členským štátom a na vnútroštátne plány alebo zmluvy, ktoré môžu byť viacročné, vrátane finančných a investičných plánov, môžu železničné podniky najmä:

Streda 16. novembra 2011

a) bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článkov 7, 29 a 39, určiť svoju vnútornú organizáciu,

b) bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1370/2007, kontrolovať ponuku a poskytovanie služieb a stanovovať ich ceny,

c) rozhodovať o zamestnancoch, majetku a obstarávaní,

d) zvyšovať svoj podiel na trhu, vyvíjať nové technológie a nové služby a zavádzať inovačné techniky riadenia,

e) v oblastiach príbuzných železničnej doprave vyvíjať novú obchodnú činnosť.

4. Ak členský štát priamo alebo nepriamo vlastní alebo kontroluje železničný podnik, jeho kontrolné práva v súvislosti s riadením nepresahujú rámec práv týkajúcich sa riadenia, ktoré majú akcionári v súkromných akciových spoločnostiach na základe vnútroštátneho obchodného práva. Ako sa uvádza v odseku 3, politické usmernenia, ktoré štát môže určiť pre spoločnosti v kontexte výkonu kontroly zo strany akcionárov, môžu mať len všeobecný charakter a nesmú zasahovať do osobitných obchodných rozhodnutí riadenia. **[PDN 1]**

ODDIEL 2

Oddelenie správy infraštruktúry, a prepravných činností, ako aj oddelenie rôznych typov prepravných činností

Článok 6

Transparentné oddelenie výkazov

1. Členské štáty zabezpečia vedenie a zverejňovanie oddelených výkazov zisku a strát ako aj súvah oddelene za obchodné činnosti týkajúce sa poskytovania dopravných služieb železničnými podnikmi na jednej strane, a na strane druhej za obchodné činnosti pri správe železničnej infraštruktúry. Prevod verejných prostriedkov z jedného úseku do druhého nie je povolený.

2. Členské štáty môžu okrem toho stanoviť, že sa obe tieto úseky činností budú vykonávať v organizačne oddelených divíziách v rámci toho istého podniku alebo že správu infraštruktúry a prepravných činností prevezmú samostatné subjekty ***s cieľom zabezpečiť rozvoj hospodárskej súťaže, nepretržité investície a nákladovú efektívnosť poskytovania služieb železničnej dopravy***.

3. Členské štáty zabezpečia, aby boli výkazy ziskov a strát a súvaha vedené a zverejňované na jednej strane za obchodné činnosti týkajúce sa poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy a na druhej strane za činnosti týkajúce sa poskytovania služieb osobnej dopravy. Verejné finančné prostriedky vynaložené na činnosti týkajúce sa zabezpečovania dopravných služieb poskytovaných ako verejné služby sa vykazujú samostatne v prípade každej verejnej zákazky na poskytnutie služby v príslušných výkazoch a nesmú sa prevádzať na činnosti súvisiace s poskytovaním iných dopravných služieb alebo akúkoľvek inú obchodnú činnosť.

4. ***S cieľom zabezpečiť úplnú transparentnosť nákladov na infraštruktúru sa*** výkazy pre rôzne oblasti aktivít uvedených v odsekoch 1 a 3 sa vedú tak, aby umožnili monitorovanie uplatňovania ~~zákazu prevádzať verejné finančné prostriedky z jednej oblasti činnosti do druhej~~***súladu s týmtio odsekmi a monitorovanie používania príjmov pozostávajúcich*** z ***poplatkov za infraštruktúru,*** zisku z ***iných obchodných činností a*** z ***verejných a súkromných finančných prostriedkov poskytnutých manažérovi infraštruktúry. Príjmy manažéra infraštruktúry v žiadnom prípade nepoužíva železničný podnik, subjekt alebo firma, ktoré železničný podnik riadia, pretože to môže posilniť ich postavenie na trhu alebo im umožniť získať ekonomické výhody pred inými železničnými podnikmi. Ustanovenia tohto odseku nebráni tomu, aby bol pod dohľadom regulačného orgánu uvedeného v článku 55 uhradený použitý kapitál, ktorý manažérovi infraštruktúry poskytol subjekt alebo firma riadiaca železničný podnik, a to vrátane úrokov podľa trhových podmienok.*** **[PDN 53]**

Článok 7

Nezávislosť základných funkcií manažéra infraštruktúry

1. Členské štáty zabezpečia, že funkcie, od ktorých závisí nestranný a nediskriminačný prístup k infraštruktúre, ~~uvedené v prílohe II~~ ***ako je vymedzené v článku 3 ods. 3***, budú zverené orgánom alebo firmám, ktoré samy neposkytujú žiadne železničné dopravné služby. Bez ohľadu na organizačnú štruktúru musí byť tento cieľ preukázateľne dosiahnutý. ***Pri riadení premávky v sieti má však zásadnú úlohu spolupráca železničných podnikov a manažérov infraštruktúry.***

~~V súlade s postupom uvedeným v článku 60 môže byť príloha II zmenená a doplnená vzhľadom na získané skúsenosti.~~

Členské štáty však môžu poveriť železničné podniky alebo iné subjekty prispievaním k rozvoju železničnej infraštruktúry napríklad prostredníctvom investovania, údržby a financovania.

2. Ak nie je manažér infraštruktúry svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislý od ktoréhokoľvek železničného podniku, funkcie opísané v oddieloch 3 a 4 kapitoly IV vykonávajú spoplatňovací orgán a prideľovací orgán, ktoré sú svojou právnou formou, organizačne alebo rozhodovacími právomocami nezávislé od ktoréhokoľvek železničného podniku.

3. Keď sa ustanovenia oddielov 2 a 3 kapitoly IV tejto smernice vzťahujú na základné funkcie manažéra infraštruktúry, rozumie sa, že sa uplatňujú na spoplatňovací orgán alebo prideľovací orgán v prípade ich príslušných právomocí.

3a. Komisia najneskôr do 31. decembra 2012 predloží návrh smernice, ktorá bude obsahovať ustanovenia o oddelení manažmentu infraštruktúry a prepravných činností, ako aj návrh na otvorenie trhu vnútroštátnej osobnej dopravy, ktorý nebude znamenať zníženie kvality služieb železničnej dopravy a zabezpečí záväzky služieb vo verejnom záujme. **[PDN 54 a 137]**

ODDIEL 3

Finančné ozdravenie

Článok 8

Riadne financovanie manažéra infraštruktúry

1. Členské štáty rozvinú železničnú infraštruktúru svojho štátu, v prípade potreby s prihliadnutím na všeobecné potreby Únie. Na tento účel uverejnia najneskôr do … (*) ***a po konzultácii so zúčastnenými stranami vrátane príslušných miestnych a regionálnych orgánov, odborov, sektorových zväzov a zástupcov užívateľov služieb*** stratégiu rozvoja železničnej infraštruktúry založenú na princípe riadneho a udržateľného financovania systému železníc s cieľom uspokojiť budúce potreby v oblasti mobility. Stratégia sa bude vzťahovať aspoň na obdobie ~~piatich~~ rokov a bude obnoviteľná.

2. ***Vždy, keď príjmy nepostačujú na pokrytie finančných potrieb manažéra infraštruktúry, bez toho, aby bol dotknutý rámec spoplatňovania stanovený v článkoch 31 a 32 tejto smernice, a s*** náležitým zohľadnením článkov 93, 107 a 108 ZFEÚ ~~môžu~~ členské štáty ***prideľujú*** manažérovi infraštruktúry aj finančné prostriedkyzodpovedajúce jeho úlohám, rozsahu infraštruktúry a finančným požiadavkám, najmä na financovanie nových investícií.

(*) Dva roky od nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

Streda 16. novembra 2011

3. V rámci všeobecnej politiky stanovenej štátom a pri zohľadnení stratégie rozvoja železničnej infraštruktúry uvedenej v odseku 1 prijme manažér infraštruktúry podnikateľský plán vrátane investičných a finančných programov. Plán je určený na optimálne a efektívne využívanie, zabezpečovanie a rozvoj infraštruktúry pri vyrovnanom finančnom rozpočte a stanovení spôsobov na dosiahnutie týchto cieľov. Manažér infraštruktúry zabezpečuje, aby sa pred schválením ~~podnikateľského~~ ***investičného*** plánu, ***pokiaľ ide o podmienky prístupu a využívania infraštruktúry, jej charakter, poskytovanie a rozvoj,*** uskutočnili konzultácie so žiadateľmi ***nediskriminačným spôsobom.***. Regulačný orgán uvedený v článku 55 vydáva nezáväzné stanovisko, či ~~je~~ podnikateľský plán ~~primeraný na dosiahnutie týchto cieľov~~ ***nediskriminuje žiadateľov***.

4. Členské štáty zabezpečujú, že vo výkazoch manažéra infraštruktúry príjmy pozostávajúce z poplatkov za infraštruktúru, zisku z iných obchodných činností***, nenávratných prostriedkov zo súkromných zdrojov*** a financovania štátom ***vrátane prípadných záloh od štátu*** budú za bežných obchodných podmienok a v priebehu obdobia nie viac ako ~~troch~~ ***dvoch*** rokov aspoň v rovnováhe s výdavkami na infraštruktúru ~~vrátane prípadných záloh od štátu~~ ***vrátane prípadného udržateľného financovania dlhodobých aktív***. **[PDN 55]**

Bez toho, aby bol dotknutý prípadný dlhodobý cieľ, aby náklady na infraštruktúru všetkých druhov dopravy na základe spravodlivej a nediskriminačnej hospodárskej súťaže medzi rôznymi druhmi dopravy niesli užívatelia, pokiaľ je železničná doprava schopná súťažiť s inými druhmi dopravy, môže členský štát podľa princípov spoplatňovania uvedených v článkoch 31 a 32 od manažéra infraštruktúry vyžadovať, aby zabezpečil rovnováhu medzi príjmami a výdavkami bez štátneho financovania.

Článok 9

Transparentné odpustenie dlhu

1. Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá Európskej únie týkajúce sa štátnej pomoci, a v súlade s článkami 93, 107 a 108 ZFEÚ členské štáty vytvoria vhodné mechanizmy, ktoré prispejú k tomu, aby sa zadlženosť železničných podnikov, ktoré vlastnia alebo riadia verejné orgány, znížila do tej miery, aby neprekážala riadnemu finančnému hospodáreniu a zlepšeniu ich finančnej situácie.

2. Členské štáty na účely uvedené v odseku 1 vyžadujú vytvorenie oddeleného účtu na amortizáciu dlhov v účtovníctve týchto podnikov.

V súvahe jednotky môžu byť účtované až do úplného splatenia všetky pôžičky, ktoré si podnik vzal na financovanie investícií alebo na krytie deficitov vzniknutých pri poskytovaní železničných dopravných služieb alebo pri správe železničnej infraštruktúry. Dlhy z činnosti dcérskych spoločností sa nemôžu brať do úvahy.

3. Odseky 1 a 2 sa nevzťahujú na dlhy ani na splatné úroky z takýchto dlhov, ktoré vznikli podnikom po ~~15. marci 2001 alebo po dátume pristúpenia k Únii v prípade členských štátov, ktoré pristúpili k Únii po 15. marci 2001~~ … (*). **[PDN 56]**

ODDIEL 4

Prístup k železničnej infraštruktúre a službám

Článok 10

Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre

1. Železničným podnikom spadajúcim do pôsobnosti tejto smernice sa za rovnoprávnych, nediskriminačných a transparentných podmienok udelí prístup k infraštruktúre všetkých členských štátov na účely prevádzkovania všetkých druhov služieb železničnej nákladnej dopravy. To zahŕňa traťový prístup do prístavov.

(*) Dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

2. Železničným podnikom patriacim do rozsahu pôsobnosti tejto smernice sa udelí právo prístupu k infraštruktúre všetkých členských štátov na účely prevádzkovania služieb medzinárodnej osobnej dopravy. Železničné podniky majú právo nechať v rámci prevádzkovania služieb medzinárodnej osobnej dopravy cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici umiestnenej na medzinárodnej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte.

Právo prístupu k infraštruktúre členských štátov, v ktorých podiel medzinárodnej prepravy cestujúcich vlakom tvorí viac než polovicu obratu cestujúcich železničných podnikov v týchto členských štátoch, sa udelí do 31. decembra 2011.

Na základe žiadosti dotknutých príslušných orgánov alebo zainteresovaných železničných podnikov určí príslušný regulačný orgán alebo orgány uvedené v článku 55 to, či je základným účelom služby preprava cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch.

Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre nesmú v žiadnom prípade viesť k tomu, že cestujúci nebudú môcť získať informácie o ceste z jedného miesta do druhého alebo o kúpe lístka, a to bez ohľadu na počet prevádzkovateľov v železničnej doprave poskytujúcich na celom úseku alebo jeho časti služby osobnej dopravy medzi týmito dvoma miestami. **[PDN 57]**

Komisia ~~môže prijať~~ ***prijme na základe skúseností regulačných orgánov do … (*). e*** vykonávacie opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú uplatňovať pri vykonávaní tohto odseku. Tieto opatrenia zamerané na zabezpečenie vykonávania tejto smernice za rovnakých podmienok sa prijímajú ako vykonávacie akty v súlade ***s postupom preskúmania uvedeným v*** článku 64 ods. 3. **[PDN 58]**

Článok 11

Obmedzenie práva prístupu a práva nechať cestujúcich nastúpiť a vystúpiť

1. Členské štáty môžu obmedziť právo prístupu stanovené v článku 10 k dopravným službám medzi miestom odchodu a miestom určenia, na ktoré sa vzťahuje jedna alebo viac verejných zákaziek na poskytnutie služby, ktoré sú v súlade s platným právom Únie. Takéto obmedzenie nemôže svojím účinkom obmedziť právo nechať cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici umiestnenej na medzinárodnej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte okrem prípadu, ak by výkon tohto práva narušil hospodársku rovnováhu verejnej zákazky na poskytnutie služby.

2. To, či by sa narušila hospodárska rovnováha verejnej zákazky na poskytnutie služby, určí príslušný regulačný orgán alebo orgány uvedené v článku 55 na základe objektívnej ekonomickej analýzy a na základe vopred určených kritérií, po podaní žiadosti zo strany ktorýmkoľvek z nasledujúcich subjektov:

a) príslušného orgánu alebo príslušných orgánov, ktoré zadali verejnú zákazku na poskytnutie služby,

b) akýchkoľvek iných zainteresovaných príslušných orgánov, ktoré majú právo obmedziť prístup podľa tohto článku,

c) manažéra infraštruktúry alebo

d) železničného podniku, ktorý plní verejnú zákazku na poskytnutie služby.

(*) 18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice

Streda 16. novembra 2011

Príslušné orgány a železničné podniky poskytujúce služby vo verejnom záujme poskytnú príslušnému regulačnému orgánu alebo orgánom primerané informácie potrebné na to, aby sa dospelo k rozhodnutiu. Regulačný orgán posúdi poskytnuté informácie, podľa potreby konzultuje so všetkými príslušnými stranami a ~~v primeranom, vopred určenom čase~~ informuje príslušné strany o svojom odôvodnenom rozhodnutí, ~~ale v každom prípade~~ do ~~dvoch mesiacov~~ ***jedného mesiaca*** od ~~získania všetkých príslušných informácií~~ ***doručenia žiadosti uvedenej v odseku 2***. **[PDN 59]**

3. Regulačný orgán odôvodní svoje rozhodnutie a stanoví lehotu, do ktorej, a podmienky, za ktorých môže o nové posúdenie tohto rozhodnutia požiadať ktorýkoľvek z týchto subjektov:

a) dotknutý príslušný orgán alebo príslušné orgány,

b) manažér infraštruktúry,

c) železničný podnik, ktorý plní verejnú zákazku na poskytnutie služby, alebo

d) železničný podnik, ktorý sa snaží získať prístup.

4. Komisia ~~môže prijať~~ ***prijme na základe skúseností regulačných orgánov do … (*)*** vykonávacie opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú uplatňovať pri vykonávaní odsekov 1, 2 a 3 tohto článku. Tieto opatrenia zamerané na zabezpečenie vykonávania tejto smernice za rovnakých podmienok sa prijímajú ako vykonávacie akty v súlade ***s postupom preskúmania uvedeným v*** článku 64 ods. 3. **[PDN 60]**

5. Členské štáty môžu tiež obmedziť právo nechať cestujúcich nastúpiť a vystúpiť na staniciach v rámci toho istého členského štátu na trase medzinárodnej osobnej dopravy, ak bolo výlučné právo na prepravu cestujúcich medzi týmito stanicami udelené na základe koncesnej zmluvy uzatvorenej pred 4. decembrom 2007 na základe spravodlivej verejnej súťaže a v súlade s príslušnými zásadami práva Únie. Toto obmedzenie môže platiť počas trvania pôvodnej zmluvy alebo 15 rokov, a to podľa toho, ktoré z týchto období je kratšie.

6. Členské štáty zabezpečia, aby rozhodnutia uvedené v odsekoch 1, 2, 3 a 5 podliehali súdnemu preskúmaniu.

Článok 12

Poplatok pre železničné podniky poskytujúce služby osobnej dopravy

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 11 ods. 2, môžu členské štáty za podmienok ustanovených v tomto článku splnomocniť orgán zodpovedný za železničnú osobnú dopravu, aby uložil železničným podnikom poskytujúcim osobnú dopravu poplatok za prevádzku trás, ktoré spadajú do právomoci tohto orgánu a ktoré sa nachádzajú medzi dvoma stanicami v tomto členskom štáte.

V takom prípade platí pre železničné podniky, ktoré poskytujú vnútroštátnu alebo medzinárodnú osobnú železničnú dopravu, rovnaký poplatok vyplývajúci z prevádzkovania tých tratí, ktoré spadajú do právomoci uvedeného orgánu.

2. Poplatok je určený na to, aby poskytol tomuto orgánu náhradu za záväzky služby vo verejnom záujme ustanovené v zmluvách o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, ktoré boli zadané v súlade s právom Únie. Príjem z takýchto poplatkov uhradený ako náhrada nesmie presiahnuť to, čo je potrebné na pokrytie všetkých nákladov alebo ich časti, ktoré vznikli pri plnení relevantných záväzkov služieb vo verejnom záujme pri zohľadnení príslušných príjmov a primeraného zisku z plnenia týchto záväzkov.

(*) 18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

3. Poplatok je uložený súlade s právom Únie, a to najmä v súlade so zásadou spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality, najmä medzi priemernou cenou prepravy pre cestujúcich a úrovňou poplatkov. Celkové poplatky uložené podľa tohto odseku nesmú ohroziť hospodársku uskutočniteľnosť železničnej osobnej dopravy, na ktorú sa tieto poplatky vzťahujú.

4. Príslušné orgány uchovávajú informácie potrebné na to, aby bolo možné zistiť zdroj poplatkov a ich použitie. Členské štáty poskytnú tieto informácie Komisii.

***Komisia pripraví komparatívnu analýzu metód stanovovania výšky poplatkov v členských štátoch s cieľom zaviesť jednotnú metódu výpočtu určenia výšky poplatkov.* [PDN 61]**

Článok 13

Podmienky prístupu k službám

1. ~~Železničné podniky majú~~ ***Manažéri infraštruktúry zabezpečia všetkým železničným podnikom*** na nediskriminačnom základe ~~nárok na~~ minimálny prístupový balík uvedený v bode 1 prílohy III.

2. ~~Služby uvedené~~ ***Prevádzkovatelia servisných zariadení umožnia všetkým železničným podnikom prístup, vrátane traťového prístupu, k zariadeniam uvedeným*** v bode 2 prílohy III ~~poskytujú~~ ***a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach*** nediskriminačným spôsobom ~~všetci prevádzkovatelia servisných zariadení~~***pod dohľadom regulačného orgánu, ako sa ustanovuje v článku 56***.

Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia ***uvedeného v bode 2 prílohy III*** patrí k orgánu alebo firme, ktorá je tiež *aktívna*a má dominantné postavenie aspoň na jednom z trhov so službami železničnej dopravy, na ktorom sa zariadenie využíva, prevádzkovateľ musí byť svojou ~~právnou~~ ***organizačnou*** formou~~, organizačne~~ a rozhodovacími právomocami nezávislý od tohto orgánu alebo firmy. ***Prevádzkovateľ servisného zariadenia a tento orgán alebo firma musia mať oddelené účty vrátane osobitných súvah a výkazov ziskov a strát.***

Žiadosti železničných podnikov v súvislosti s prístupom k servisnému zariadeniu sa ***vybavia v časovej lehote stanovenej vnútroštátnym regulačným orgánom a*** môžu ***sa*** zamietnuť len vtedy, keď existujú reálne alternatívy, ktoré železničným podnikom umožňujú prevádzkovať príslušnú službu nákladnej alebo osobnej dopravy na tej istej trase v hospodársky prijateľných podmienkach. ~~Povinnosť preukázať existenciu reálnej alternatívy plní~~ ***Ak*** prevádzkovateľ servisného zariadenia ***zamietne prístup k tomuto zariadeniu, musí navrhnúť hospodársky a technicky schodnú alternatívu a písomne zdôvodniť svoje zamietnutie. Prevádzkovateľovi servisného zariadenia sa zamietnutím neukladá povinnosť investovať do zdrojov alebo zariadení s cieľom vyhovieť všetkým žiadostiam železničných podnikov.***

Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia zistí rozpory medzi rôznymi žiadosťami, snaží sa ich čo najlepšie zosúladiť. Ak nie je dostupná žiadna reálna alternatíva a nie je možné uspokojiť všetky žiadosti príslušného zariadenia o kapacitu na základe preukázaných potrieb, regulačný orgán uvedený v článku 55 prijme buď z vlastnej iniciatívy, alebo na základe sťažnosti ***žiadateľa*** vhodné opatrenia s ***prihliadnutím na potreby všetkých príslušných zúčastnených strán s*** cieľom zabezpečiť, aby sa primeraná časť kapacity vyčlenila pre železničné podniky iné ako tie, ktoré sú súčasťou orgánu alebo firmy, ku ktorej patrí prevádzkovateľ zariadenia. Na obdobie ~~5~~ ***desiatich*** rokov od začatia prevádzky však môžu byť novo vybudované údržbárske a iné technické zariadenia vyvinuté pre ~~špecifické~~ nové ***vysokorýchlostné*** koľajové vozidlá ***uvedené v rozhodnutí Komisie 2008/232/ES z 21. februára 2008 o technickej špecifikácii pre interoperabilitu týkajúcu sa subsystému Železničné koľajové vozidlá systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc [1]*** vyhradené na používanie jedného železničného podniku.

[1] Ú. v. EÚ L 84, 26.3.2008, s. 132.

Streda 16. novembra 2011

Ak sa servisné zariadenie nepoužíva aspoň ~~dva roky za sebou~~ ***rok a železničný podnik prejavil prevádzkovateľovi danej služby svoj záujem o prístup k tomuto zariadeniu na základe preukázaných potrieb***, jeho majiteľ ho ponúkne na lízing alebo prenájom ***na činnosti súvisiace so železničným odvetvím, okrem prípadov, keď prevádzkovateľ takéhoto zariadenia preukáže, že pretrvávajúci proces prestavby bráni tomu, aby ho využíval niektorý zo železničných podnikov***.

3. Ak ~~manažér infraštruktúry~~ ***prevádzkovateľ služby*** ponúka niektoré zo služieb opísaných v bode 3 prílohy III ako doplnkové služby, poskytne ich na žiadosť železničného podniku nediskriminačným spôsobom.

4. Železničné podniky môžu požadovať od manažéra infraštruktúry alebo od iných ~~poskytovateľov~~ ***prevádzkovateľov servisného zariadenia*** ďalšie vedľajšie služby uvedené v bode 4 prílohy III. Manažér infraštruktúry nie je povinný takéto služby poskytnúť.

~~5 V súlade s postupom uvedeným v článku 60 sa môže príloha III zmeniť a doplniť vzhľadom na získané skúsenosti.~~ **[PDN 62 a 162]**

ODDIEL 5

Cezhraničné dohody

Článok 14

Všeobecné zásady cezhraničných dohôd

1. ~~Akékoľvek ustanovenia cezhraničných dohôd medzi členskými štátmi,~~ ***Členské štáty zabezpečia***, ***aby cezhraničné dohody,*** ktoré~~diskriminujú medzi železničnými podnikmi~~ ***uzavrú, neboli voči určitým železničným podnikom diskriminačné*** alebo ~~obmedzujú~~ ***aby neobmedzovali***slobodu železničných podnikov prevádzkovať cezhraničné služby ~~sa týmto odstraňujú~~. **[PDN 63]**

Tieto dohody sa oznamujú Komisii. Komisia preskúma súlad takýchto dohôd s touto smernicou a v súlade s poradným postupom uvedeným v článku 64 ods. 2 rozhodne, či príslušné dohody možno uplatňovať aj naďalej. Komisia oznámi svoje rozhodnutie Európskemu parlamentu, Rade a členským štátom.

2. Bez toho, aby bolo dotknuté rozdelenie právomocí medzi Úniou a členskými štátmi, a v súlade s právom Únie sú rokovania o cezhraničných dohodách medzi členskými štátmi a tretími krajinami a ich vykonávanie predmetom postupu spolupráce medzi členskými štátmi a Komisiou.

Komisia môže prijať vykonávacie opatrenia, v ktorých ~~podrobne určí postup, ktorý sa má uplatňovať pri vykonávaní tohto~~ ***spresní možnosti postupu spolupráce uvedeného v prvom pododseku***. Tieto ***vykonávacie*** opatrenia zamerané na zabezpečenie vykonávania tejto smernice za rovnakých podmienok sa prijímajú ako vykonávacie akty v súlade s ~~článkom 63 ods. 3~~ ***poradným postupom uvedeným v článku 64 ods. 2***. **[PDN 64]**

ODDIEL 6

Monitorovacie úlohy komisie

Článok 15

Rozsah monitorovania trhu

1. Komisia vypracuje potrebné mechanizmy na monitorovanie technických***, sociálnych*** a ekonomických podmienok a vývoja trhu ***vrátane vývoja zamestnanosti, ako aj dodržiavania príslušného práva Únie*** v oblasti európskej železničnej dopravy.

2. V tejto súvislosti Komisia zapojí užšie do svojej práce zástupcov členských štátov ***vrátane zástupcov regulačných orgánov uvedených v článku 55*** a ***zástupcov*** príslušných sektorov vrátane ~~užívateľov~~ ***príslušných miestnych a regionálnych orgánov a sociálnych partnerov a používateľov železničného sektora*** tak, aby mohli lepšie monitorovať vývoj železničného sektora a vývoj trhu, posúdiť vplyv prijatých opatrení a analyzovať dosah opatrení plánovaných Komisiou. ***V prípade potreby Komisia prizve aj Európsku železničnú agentúru.***

3. Komisia monitoruje využívanie sietí a vývoj rámcových podmienok v železničnom sektore, najmä spoplatňovanie infraštruktúry, prideľovanie kapacity, innvestície do železničnej infraštruktúry, vývoj v súvislosti s cenami a kvalitou služieb železničnej dopravy, služby železničnej dopravy zahrnuté do verejných zákaziek na poskytnutie služby, udeľovanie licencií***, stupeň otvorenia trhu, podmienky zamestnania*** a ***sociálne podmienky*** a stupeň harmonizácie medzi členskými štátmi ***a v rámci nich, predovšetkým v oblasti sociálnych práv***. ~~Zabezpečí aktívnu spoluprácu medzi príslušnými regulačnými orgánmi členských štátov.~~

4. Komisia podáva ~~pravidelnú~~ ***každé dva roky*** správu Európskemu parlamentu a Rade o:

a) vývoji vnútorného trhu so službami železničnej dopravy ***a službami týkajúcimi sa železničnej dopravy vrátane stupňa otvorenosti trhu***;

b) rámcových podmienkach vrátane služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave;

ba) vývoji zamestnanosti, pracovných a sociálnych podmienok v sektore;

c) stave európskej železničnej siete;

d) využití prístupových práv;

e) prekážkach na ceste k efektívnejším službám železničnej dopravy;

f) obmedzeniach infraštruktúry

g) potrebe právnych predpisov.

5. ~~Na účely monitorovania trhu zo strany Komisie jej členské štáty poskytujú každý rok informácie uvedené v prílohe IV, ako aj všetky iné potrebné údaje požadované Komisiou.~~ ***Na účely monitorovania trhu zo strany Komisie jej členské štáty poskytujú každý rok tieto informácie, ako sú uvedené v prílohe IV, ako aj všetky iné potrebné údaje požadované Komisiou:***

a) vývoj výkonnosti železničnej dopravy a náhrada za záväzky služieb vo verejnom záujme;

b) stupeň otvorenosti trhu a spravodlivej hospodárskej súťaži v každom členskom štáte a podiel železničných podnikov na celkovej výkonnosti dopravy;

c) zdroje a činnosti regulačných orgánov na zabezpečenie ich fungovania ako odvolacích orgánov;

d) vývoj dôležitý z hľadiska reštrukturalizácie etablovaných železničných podnikov a prijatia/vykonávania vnútroštátnych stratégií v oblasti dopravy v priebehu predchádzajúceho roka;

Streda 16. novembra 2011

e) významné školiace iniciatívy/opatrenia v oblasti železničnej dopravy prijaté v členskom štáte v priebehu predchádzajúceho roka;

f) zamestnanosť a sociálne podmienky, pokiaľ ide o železničné podniky, manažérov infraštruktúry a iné spoločnosti vyvíjajúce činnosť v sektore železničnej dopravy na konci predchádzajúceho roka;

g) investície do vysokorýchlostnej železničnej siete v priebehu predchádzajúceho roka;

h) dĺžka železničnej siete na konci predchádzajúceho roka;

i) poplatky za traťový prístup v priebehu predchádzajúceho roka;

j) existencia systému výkonnosti vytvoreného v súlade s článkom 35 tejto smernice;

k) počet platných licencií vydaných príslušným vnútroštátnym orgánom;

l) štádium zavádzania ERTMS (European Rail Traffic Management System);

m) počet nebezpečných udalostí, nehôd a vážnych nehôd, ako ich vymedzuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva [1]***, ku ktorým došlo na sieti v priebehu predchádzajúceho roka;***

n) ďalší dôležitý vývoj;

o) vývoj na trhoch údržby a stupeň otvorenosti trhu pre služby údržby.

V súlade s postupom uvedeným v ~~článku 60~~ ***článku 60a*** môže byť príloha IV zmenená a doplnená vzhľadom na získané skúsenosti ***s cieľom aktualizovať informácie, ktoré sú potrebné na monitorovanie trhu železničnej dopravy***. **[PDN 65]**

KAPITOLA III

UDEĽOVANIE LICENCIÍ ŽELEZNIČNÝM PODNIKOM

ODDIEL 1

Orgán zodpovedný za vydávanie licencií

Článok 16

Orgán zodpovedný za vydávanie licencií železničným podnikom

Každý členský štát určí orgán zodpovedný za vydávanie licencií a plnenie povinností stanovených v tejto kapitole.

Určený orgán samotný neposkytuje služby železničnej dopravy a je nezávislý od podnikov alebo subjektov, ktoré takéto služby poskytujú.

[1] Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.

ODDIEL 2

Podmienky získania licencie

Článok 17

Všeobecné požiadavky

1. Železničný podnik je oprávnený požiadať o licenciu v členskom štáte, v ktorom je usadený, za predpokladu, že členské štáty alebo príslušníci členských štátov vlastnia spolu viac ako 50 % tohto železničného podniku a vykonávajú nad ním účinnú kontrolu, či už priamo alebo nepriamo prostredníctvom jedného alebo viacerých sprostredkovateľských podnikov, pokiaľ nie je ustanovené inak v dohode s treťou krajinou, ktorej je Únia zmluvnou stranou.

2. Členský štát nevydá licenciu, alebo nerozšíri jej platnosť, ak nie sú splnené požiadavky tejto kapitoly.

3. Železničný podnik, ktorý spĺňa požiadavky stanovené v tejto kapitole, je oprávnený získať licenciu.

4. Žiadnemu železničnému podniku nebude dovolené poskytovať železničné dopravné služby, ktoré sú predmetom tejto kapitoly, pokiaľ mu nebola udelená primeraná licencia na služby, ktoré má vykonávať.

Táto licencia však sama osebe neoprávňuje jej držiteľa na prístup k železničnej infraštruktúre.

5. Komisia ~~môže prijať~~ ***prijme*** vykonávacie opatrenia, v ktorých ~~podrobne určí postup, ktorý~~ ***spresní možnosti postupov***, ***ktoré*** sa ***uplatňujú*** ~~má uplatňovať~~ pri ~~vykonávaní tohto článku, vrátane~~ ***vydávaní licencií a vytvorení*** spoločného vzoru licencie ***v súlade s požiadavkami stanovenými v oddiele 2***. Tieto ***vykonávacie*** opatrenia zamerané na zabezpečenie vykonávania tejto smernice za rovnakých podmienok sa prijímajú ako vykonávacie akty v súlade s ~~článkom 63 ods. 3~~ ***poradným postupom uvedeným v článku 64 ods. 2***. **[PDN 66]**

Článok 18

Podmienky získania licencie

Železničný podnik musí byť schopný preukázať licenčným orgánom príslušného členského štátu pred začatím svojej činnosti, že bude môcť kedykoľvek splniť požiadavky týkajúce sa dobrej povesti, finančnej a odbornej spôsobilosti a krytia zodpovednosti za škodu, uvedené v článkoch 19 až 22.

Na tieto účely poskytne každý žiadateľ všetky relevantné informácie.

Článok 19

Požiadavky týkajúce sa dobrej povesti

Členské štáty stanovia podmienky, kedy je splnená požiadavka dobrej povesti tak, aby zabezpečili, abyže každý žiadajúci železničný podnik alebo osoby poverené jeho riadením:

a) neboli odsúdení za spáchanie závažných trestných činov vrátane trestných činov obchodnej povahy;

b) nebol na nich vyhlásený konkurz;

Streda 16. novembra 2011

c) neboli odsúdení za spáchanie závažných trestných činov za porušenie osobitných právnych predpisov platných v oblasti dopravy;

d) neboli odsúdení za ~~závažné alebo opakované~~ ***žiadne*** porušenie záväzkov vyplývajúcich zo sociálneho alebo pracovného práva vrátane záväzkov vyplývajúcich z právnych predpisov týkajúcich sa bezpečnosti***, bezpečnosti*** a ochrany zdravia zamestnancov a záväzkov týkajúcich sa colného práva v prípade podniku, ktorý chce vykonávať cezhraničnú nákladnú prepravu podliehajúcu colným postupom. **[PDN 67]**

Článok 20

Požiadavky týkajúce sa finančnej spôsobilosti

1. Požiadavky týkajúce sa finančnej spôsobilosti sú splnené, ak žiadajúci železničný podnik môže preukázať, že je schopný splniť svoje skutočné a potenciálne záväzky stanovené podľa reálnych odhadov na obdobie 12 mesiacov. ***Licenčné orgány overia finančnú spôsobilosť prostredníctvom ročnej účtovnej závierky železničného podniku alebo v prípade, ak žiadajúci podnik nemôže predložiť ročnú účtovnú závierku, prostredníctvom súvahy.*** **[PDN 68]**

2. Na tieto účely každý žiadateľ poskytne ~~aspoň~~ ***podrobné*** údaje ~~uvedené v prílohe V~~ ***týkajúce sa týchto aspektov:***

a) dostupné prostriedky vrátane prostriedkov uložených v bankách, záruk na bankový úver a pôžičiek;

b) fondy a aktíva použiteľné ako záruky;

c) prevádzkový kapitál;

d) príslušné náklady vrátane nákladov na nákup vzťahujúcich sa na vozidlá, pozemky, budovy, zariadenia a koľajové vozidlá;

e) zaťaženie podnikových aktív;

f) dane a príspevky na sociálne zabezpečenie. **[PDN 69]**

3. Licenčný orgán nepovažuje žiadateľa za finančne spôsobilého vtedy, ak má značné nedoplatky na daniach alebo sociálnom zabezpečení, ktoré sú výsledkom činnosti podniku. **[PDN 70]**

4. Licenčný orgán môže požadovať najmä predloženie audítorskej správy a vhodných dokumentov z banky, sporiteľne, od účtovníka alebo audítora. Tieto dokumenty musia obsahovať informácie týkajúce sa aspektov uvedených v písm. a) až f) odseku 2 tohto článku. **[PDN 71]**

~~V súlade s postupom uvedeným v článku 60 môže byť príloha V zmenená a doplnená vzhľadom na získané skúsenosti.~~ **[PDN 72]**

Článok 21

Požiadavky týkajúce sa odbornej spôsobilosti

Požiadavky na odbornú spôsobilosť sú splnené, keď železničný podnik podávajúci žiadosť môže preukázať, že má alebo bude mať organizáciu riadenia podniku, ktorá má znalosti alebo skúsenosti potrebné na vykonávanie bezpečnej a spoľahlivej prevádzkovej kontroly a dozoru nad druhom činností špecifikovaných v licencii. ***Podnik preukáže pri predkladaní žiadosti aj to, že má bezpečnostné osvedčenie vymedzené v článku 10 smernice 2004/49/ES.*** **[PDN 73]**

Článok 22

Požiadavky týkajúce sa zodpovednosti za škodu

Bez toho, aby bola dotknutá kapitola III nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ***z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave*** [1], železničný podnik musí byť primerane poistený ***alebo mať na základe trhových podmienok primerané záruky*** v súlade s vnútroštátnym alebo medzinárodným právom na krytie svojich záväzkov v prípade nehôd, najmä s ohľadom na náklad, poštu a tretie strany. ***Úroveň krytia stanovená ako primeraná sa môže diferencovať, aby zohľadnila špecifiká služieb, najmä v prípade železničných prevádzok na účely kultúrneho dedičstva využívajúcich verejnú železničnú sieť.*** **[PDN 140]**

ODDIEL 3

Platnosť licencie

Článok 23

Priestorová a časová platnosť

1. Licencia je platná na celom území Únie.

2. Licencia je platná, pokiaľ železničný podnik spĺňa povinnosti stanovené v tejto kapitole. Licenčný orgán však môže prijať opatrenie na pravidelné preskúmanie. Ak sa tak rozhodne, preskúmanie sa uskutoční aspoň raz za päť rokov.

3. Osobitné ustanovenia upravujúce dočasné pozastavenie platnosti alebo zrušenie licencie môžu byť začlenené do samotnej licencie.

Článok 24

Dočasná licencia, pozastavenie jej platnosti a schválenie

1. Ak existuje vážna pochybnosť o tom, či železničný podnik, ktorý má licenciu, spĺňa požiadavky oddielov 2 a 3 tejto kapitoly, a najmä požiadavky článku 18, licenčný orgán môže kedykoľvek overiť, či tento železničný podnik v skutočnosti spĺňa tieto požiadavky.

Ak sa licenčný orgán presvedčí, že železničný podnik už nedokáže plniť požiadavky, dočasne pozastaví platnosť licencie alebo ju zruší.

2. Ak sa licenčný orgán členského štátu ubezpečí, že sú vážne pochybnosti vzhľadom na súlad s požiadavkami stanovenými v tejto kapitole u železničného podniku, ktorému bola licencia vydaná licenčným orgánom iného členského štátu, bezodkladne o tom informuje tento licenčný orgán.

3. Bez ohľadu na odsek 1, ak je platnosť licencie dočasne pozastavená alebo je licencia zrušená z dôvodu nesúladu s požiadavkami finančnej spôsobilosti, licenčný orgán môže udeliť dočasnú licenciu počas reorganizácie železničného podniku za predpokladu, že nie je ohrozená bezpečnosť. Dočasná licencia neplatí však dlhšie ako šesť mesiacov po dátume jej vydania.

4. Ak železničný podnik zastavil prevádzku na šesť mesiacov alebo nezačal prevádzku do šiestich mesiacov od udelenia licencie, licenčný orgán môže rozhodnúť o opätovnom predložení licencie na schválenie alebo o pozastavení jej platnosti.

[1] Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 14.

Pokiaľ ide o začatie prevádzky, železničný podnik môže požiadať o stanovenie dlhšieho obdobia, berúc do úvahy osobitnú povahu poskytovaných služieb.

5. V prípade zmeny ovplyvňujúcej právnu situáciu podniku, najmä v prípade zlúčenia alebo fúzie, licenčný orgán môže rozhodnúť, že licencia musí byť znovu predložená na schválenie. Príslušný železničný podnik môže pokračovať v prevádzke, pokiaľ licenčný orgán nedospeje k rozhodnutiu, že je ohrozená bezpečnosť. V tomto prípade sa uvedú dôvody takéhoto rozhodnutia.

6. Ak železničný podnik zamýšľa významne zmeniť alebo rozšíriť svoje činnosti, predloží licenciu licenčnému orgánu na preskúmanie.

7. Licenčný orgán nepovolí železničnému podniku ponechať si licenciu, ak sa proti tomuto podniku začalo konkurzné alebo podobné konanie a ak je tento orgán presvedčený, že nie je reálny predpoklad uspokojivej finančnej reštrukturalizácie v prijateľnom časovom období.

8. Ak licenčný orgán vydá licenciu, pozastaví jej platnosť, zruší alebo zmení licenciu, dotknutý členský štát o tom bezodkladne informuje Komisiu. Komisia bezodkladne informuje ostatné členské štáty.

Článok 25

Postup udeľovania licencií

1. Postupy udeľovania licencií uverejní dotknutý licenčný orgán a informuje o tom Európsku železničnú agentúru.

2. Licenčný orgán prijme rozhodnutie týkajúce sa žiadosti čo možno najskôr, ale najneskôr do troch mesiacov po získaní všetkých relevantných informácií, najmä údajov uvedených v prílohe V. Licenčný orgán zohľadňuje všetky dostupné informácie. Rozhodnutie sa bezodkladne oznámi žiadajúcemu železničnému podniku. V odmietnutí sa uvedú dôvody, z ktorých vychádza.

3. Členské štáty zabezpečia, že rozhodnutia licenčného orgánu sa podrobia právnemu preskúmaniu.

KAPITOLA IV

VYBERANIE POPLATKOV ZA POUŽÍVANIE ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY A PRIDEĽOVANIE KAPACITY ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

ODDIEL 1

Všeobecné zásady

Článok 26

Efektívne využívanie kapacity infraštruktúry

Členské štáty zabezpečia, aby sa systémy spoplatňovania a prideľovania kapacity železničnej infraštruktúry spravovali princípmi stanovenými v tejto smernici, a tak umožňovali manažérovi infraštruktúry obchodovať a optimálne efektívne využívať dostupnú kapacitu infraštruktúry.

Článok 27

Podmienky používania siete

1. Manažér infraštruktúry po konzultácii so zainteresovanými stranami vrátane regulačného orgánu uvedeného v článku 55 vypracuje a zverejní podmienky používania siete, ktoré možno získať za poplatok nepresahujúci náklady na ich zverejnenie. Podmienky používania siete sa zverejňujú aspoň v dvoch úradných jazykoch ~~inštitúcií~~ Únie***, jedným z nich je angličtina***. Ich obsah je bezplatne k dispozícii v elektronickom formáte prostredníctvom webového portálu Európskej železničnej agentúry. **[PDN 75]**

2. Podmienky používania siete stanovia charakter infraštruktúry, ktorá je k dispozícii železničným podnikom. Obsahujú ***tieto*** informácie, ktoré stanovujú podmienky prístupu k príslušnej železničnej infraštruktúre a servisným zariadeniam: ~~Obsah podmienok používania siete je uvedený v prílohe VI.~~

a) Časť udávajúcu charakter infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a podmienky prístupu k nej;

b) Časť o princípoch spoplatňovania a tarifách;

c) Časť o princípoch a kritériách prideľovania kapacity. Prevádzkovatelia servisných zariadení, ktorí nepodliehajú kontrole manažérov infraštruktúry, poskytujú informácie o poplatkoch za získanie prístupu k zariadeniu a za poskytovanie služieb a informácie o technických podmienkach prístupu, ktoré sa zahrnú do podmienok používania siete;

d) Časť o informáciách týkajúcich sa žiadosti o licenciu podľa článku 25 a o bezpečnostné osvedčenie v železničnej doprave vydávané v súlade so smernicou 2004/49/ES;

e) Časť o informáciách týkajúcich sa postupov riešenia sporov a odvolania, pokiaľ ide o otázky prístupu k železničnej infraštruktúre a službám a o systém výkonnosti podľa článku 35;

f) Časť o informáciách týkajúcich sa prístupu k servisným zariadeniam uvedeným v prílohe III a jeho spoplatňovania;

g) Vzorovú dohodu na účely uzavretia rámcových dohôd medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom v súlade s článkom 42.

Informácie uvedené v podmienkach používania siete sa každoročne aktualizujú a musia byť v súlade s registrami železničnej infraštruktúry, ktoré sa uverejňujú v súlade s článkom 35 smernice Európskeho parlament a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve ([1]), alebo musia odkazovať na tieto registre. Informácie o infraštruktúre, ktorá sa primerane neudržiava a ktorej kvalita sa znižuje, sa poskytujú užívateľom včas.

Informácie uvedené v písm. a) až g) môže Komisia zmeniť, doplniť a konkretizovať so zreteľom na skúsenosti v súlade s prílohou VI na základe postupu uvedeného v článku 60a. **[PDN 76]**

V súlade s postupom uvedeným v článku 60a môže byť príloha VI zmenená a doplnená vzhľadom na získané skúsenosti.

([1]) Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

3. Podmienky používania siete sa aktualizujú a menia a dopĺňajú podľa potreby.

4. Podmienky používania siete sa uverejnia najneskôr štyri mesiace pred konečným termínom podávania žiadostí o kapacitu infraštruktúry.

Článok 28

Dohody medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry

Každý železničný podnik vykonávajúci železničné dopravné služby uzavrie podľa verejného alebo súkromného práva s manažérmi používanej železničnej infraštruktúry potrebné dohody. Podmienky týchto dohôd musia byť nediskriminačné a transparentné a musia byť v súlade s ustanoveniami tejto smernice.

ODDIEL 2

Poplatky za infraštruktúru a služby

Článok 29

Zavedenie, vymedzenie a vyberanie poplatkov

1. Členské štáty zriadia spoplatňovací rámec, pričom budú rešpektovať nezávislosť riadenia podnikov stanovenú v článku 4.

S výhradou podmienky nezávislosti riadenia podniku zavedú členské štáty aj špecifické pravidlá spoplatňovania alebo delegujú takú právomoc na manažéra infraštruktúry.

Členské štáty zaisťujú, aby sa spoplatňovací rámec a pravidlá spoplatňovania uverejnili v podmienkach používania siete.

Bez toho, aby tým bola dotknutá nezávislosť riadenia podniku stanovená v článku 4, a za predpokladu, že toto právo bolo priamo prenesené ústavným zákonom najmenej dva roky pred dňom nadobudnutia účinnosti tejto smernice, národný parlament môže mať právo skontrolovať a v prípade potreby revidovať úroveň poplatkov, ktoré stanovil manažér infraštruktúry. Takouto prípadnou revíziou sa zabezpečí, aby poplatky boli v súlade s touto smernicou a so zavedeným rámcom a pravidlami spoplatňovania. **[PDN 141/rev]**

Poplatok za používanie infraštruktúry stanovuje a vyberá manažér infraštruktúry.

2. Členské štáty zabezpečia, že manažéri infraštruktúry navzájom spolupracujú v záujme umožnenia uplatňovania efektívnych režimov spoplatňovania prevádzky služieb železničnej dopravy týkajúcich sa viac než jednej siete infraštruktúry. Manažéri infraštruktúry sa hlavne usilujú o čo najlepšiu konkurencieschopnosť medzinárodnej železničnej dopravy a zabezpečenie efektívneho využívania železničných sietí.

Členské štáty zabezpečia, aby zástupcovia manažérov infraštruktúry, ktorých rozhodnutia týkajúce sa spoplatňovania majú vplyv na iné infraštruktúry, ~~spolupracovali v záujme koordinácie spoplatňovania~~ ***spolu*** koordinovali spoplatňovanie alebo spoplatňovanie na účely využívania príslušnej infraštruktúry na medzinárodnej úrovni. **[PDN 77]**

3. Pokiaľ nie sú prijaté špecifické opatrenia podľa článku 32 ods. 2, manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby bol režim spoplatňovania založený na rovnakých princípoch, ktoré platia pre celú ich sieť.

4. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby výsledkom používania režimov spoplatňovania boli rovnocenné a nediskriminačné poplatky pre rôzne železničné podniky, ktoré zabezpečujú služby rovnakého charakteru na podobnej časti trhu, a aby boli skutočne uplatňované poplatky v súlade s pravidlami stanovenými v podmienkach používania siete.

5. Manažér infraštruktúry rešpektuje obchodné tajomstvo, pokiaľ ide o informácie, ktoré mu poskytnú žiadatelia.

Článok 30

Náklady na infraštruktúru a výkazy

1. Manažér infraštruktúry môže pri náležitom zohľadnení bezpečnosti, zachovania a zvyšovania kvality služieb infraštruktúry využívať stimuly zamerané na znižovanie nákladov spojených s poskytovaním infraštruktúry a úrovne prístupových poplatkov.

2. Členské štáty zabezpečia, aby sa odsek 1 vykonal prostredníctvom zmluvnej dohody medzi príslušným orgánom a manažérom infraštruktúry na obdobie minimálne ~~piatich~~ ***siedmich*** rokov, v ktorom sa stanoví financovanie štátom.

3. Podmienky zmluvy a štruktúra platieb dohodnuté na zabezpečenie financovania manažéra infraštruktúry sa dohodnú vopred na celé zmluvné obdobie.

~~V súlade s postupom uvedeným v článku 60 môžu byť základné~~ ***Základné*** princípy a ~~obmedzenia~~ ***kritériá*** takýchto dohôd ***sú*** uvedené v prílohe VII. ~~zmenené a doplnené vzhľadom na získané skúsenosti~~.

Členské štáty uskutočnia konzultácie so zainteresovanými stranami aspoň jeden mesiac pred podpísaním dohody a do jedného mesiaca od jej uzavretia ju uverejnia.

Manažér infraštruktúry zaistí súlad svojho podnikateľského plánu s ustanoveniami zmluvného dojednania.

~~Regulačný orgán uvedený v článku 55 posúdi primeranosť plánovaného strednodobého až dlhodobého príjmu manažéra infraštruktúry z hľadiska plnenia dohodnutých cieľov v oblasti výkonnosti a aspoň mesiac pred podpísaním dohody navrhne príslušné odporúčania.~~

~~Ak má príslušný orgán v úmysle odporúčania nedodržať, musí regulačnému orgánu predložiť zdôvodnenia.~~ **[PDN 78]**

4. Manažéri infraštruktúry zostavia a vedú inventár majetku, ktorý spravujú, a uvádzajú v ňom jeho súčasnú hodnotu, ako aj podrobné údaje o nákladoch na obnovu a modernizáciu infraštruktúry.

5. Manažér infraštruktúry a prevádzkovateľ servisných zariadení stanovujú metodiku rozdelenia nákladov medzi rôzne ponúkané služby v súlade s prílohou III a typy koľajových vozidiel, pričom vychádzajú z najlepších dostupných poznatkov o pôvode nákladov a z princípov spoplatňovania uvedených v článku 31. Členské štáty môžu požadovať jej predchádzajúce schválenie. Táto metóda sa z času na čas aktualizuje podľa najlepšej medzinárodnej praxe.

Streda 16. novembra 2011

Článok 31

Princípy spoplatňovania

1. Poplatky za používanie železničnej infraštruktúry a servisných zariadení sa platia manažérovi infraštruktúry a prevádzkovateľovi servisného zariadenia a používajú sa na financovanie ich podnikateľskej činnosti.

2. Členské štáty požadujú od manažéra infraštruktúry a prevádzkovateľa servisného zariadenia, aby poskytli regulačnému orgánu všetky potrebné informácie o uložených poplatkoch. Manažér infraštruktúry a prevádzkovateľ servisného zariadenia musia byť v tomto ohľade schopní preukázať každému železničnému podniku, že poplatky za infraštruktúru a služby skutočne účtované železničnému podniku podľa článkov 30 až 37 zodpovedajú metodológii, pravidlám a prípadne rozsahu stanoveným v podmienkach používania siete.

3. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 4 alebo 5 tohto článku alebo článok 32, poplatky za minimálny prístupový balík sa stanovia na základe nákladov, ktoré sú priamo vynaložené na prevádzku vlaku podľa bodu 1 prílohy VIII.

V súlade s postupom uvedeným ~~v článku 60~~ ***v článku 60a*** môže byť bod 1 prílohy VIII zmenený a doplnený vzhľadom na získané skúsenosti.

4. Poplatky za infraštruktúru môžu zahŕňať poplatok, ktorý odráža nedostatok kapacity identifikovateľného úseku infraštruktúry počas obdobia preťaženia.

5. ~~Ak sa v právnych predpisoch Únie týkajúcich sa cestnej nákladnej dopravy povoľuje účtovanie nákladov súvisiacich s pôsobením hluku, poplatky~~ ***Poplatky*** za infraštruktúru sa ~~musia upraviť v záujme zohľadnenia nákladov súvisiacich~~ ***upravia tak, aby sa zohľadnili náklady súvisiace*** s pôsobením hluku v dôsledku prevádzky vlaku v súlade s bodom 2 prílohy VIII. ***Táto úprava poplatkov za infraštruktúru umožní kompenzovať investície do vybavenia koľajových vozidiel dostupnou, ekonomicky najvhodnejšou technológiou využívajúcou nízko hlukové brzdy. Členské štáty zabezpečia, aby zavedenie diferencovaných poplatkov nemalo negatívny vplyv na finančnú rovnováhu manažéra infraštruktúry. Pravidlá európskeho spolufinancovania sa upravia tak, aby umožnili spolufinancovanie vybavenia železničného vozového parku s cieľom znížiť hlučnosť, ako je to už v prípade ERTMS.***

V súlade s postupom uvedeným ~~v článku 60~~ ***v článku 60a*** môže byť bod 2 prílohy VIII zmenená a doplnená vzhľadom na získané skúsenosti, a to najmä s cieľom určiť prvky diferencovaných poplatkov za infraštruktúru***, za predpokladu, že to nepovedie k narušeniu hospodárskej súťaže v sektore železničnej dopravy alebo s cestnou dopravou na úkor železničnej dopravy***.

Poplatky za infraštruktúru sa môžu upraviť tak, aby zohľadnili ostatné environmentálne náklady spôsobené prevádzkou vlaku neuvedené v bode 2 prílohy VIII. Každá takáto úprava, ktorá môže viesť k internalizácii externých nákladov vynaložených v súvislosti s uvoľňovaním látok znečisťujúcich ovzdušie v dôsledku prevádzky vlaku, sa diferencuje podľa rozsahu spôsobených účinkov.

Účtovanie iných environmentálnych nákladov, ktorého výsledkom je zvýšenie celkového príjmu manažéra infraštruktúry, je však povolené len vtedy, ak sa také spoplatnenie ~~povoľuje~~ ***uplatňuje*** v práve Únie v prípade cestnej nákladnej dopravy. Ak sa spoplatňovanie týchto environmentálnych nákladov v prípade cestnej nákladnej dopravy nepovoľuje v práve Únie, nesmie taká úprava spôsobiť celkovú zmenu príjmov manažéra infraštruktúry.

Ak spoplatňovanie environmentálnych nákladov vedie k dodatočným príjmom, o použití tohto príjmu ***v prospech dopravných systémov*** rozhodujú členské štáty. Príslušné orgány uchovávajú informácie potrebné na to, aby bolo možné zistiť zdroj účtovania environmentálnych nákladov a jeho použitie. Členské štáty pravidelne poskytujú tieto informácie Komisii. **[PDN 79]**

6. Aby sa zabránilo nežiaducim neprimeraným výkyvom, poplatky uvedené v odsekoch 3, 4 a 5 sa môžu spriemerovať za primerané rozpätie vlakových služieb a za príslušné obdobie. Relatívna výška poplatku za používanie infraštruktúry napriek tomu musí zodpovedať nákladom spôsobeným dopravnými službami.

7. Tento článok sa netýka poskytovania služieb uvedených v bode 2 prílohy III. V každom prípade, uložený poplatok za takéto služby nesmie presiahnuť výšku nákladov na ich poskytnutie plus primeraný zisk.

8. V prípade, ak služby uvedené v bodoch 3 a 4 prílohy III ako doplnkové a vedľajšie služby ponúka len jeden poskytovateľ, potom stanovené poplatky za služby nesmú presiahnuť výšku nákladov potrebných na ich zabezpečenie plus primeraný zisk.

9. Poplatky sa môžu vyberať za využitie kapacity určenej na účely údržby infraštruktúry. Také poplatky nesmú presiahnuť čistú stratu na výnosoch, ktorá vznikne manažérovi infraštruktúry v dôsledku výdavkov na údržbu.

10. Prevádzkovateľ zariadenia poskytujúceho služby uvedené v bodoch 2, 3 a 4 prílohy III poskytuje manažérovi infraštruktúry informácie o poplatkoch, ktoré majú byť súčasťou podmienok používania siete v súlade s článkom 27.

Článok 32

Výnimky z princípov spoplatňovania

1. Aby sa dosiahla plná návratnosť nákladov vynaložených manažérom infraštruktúry, môže členský štát ***oprávniť manažéra infraštruktúry***, ***aby***, ak to trh unesie ~~a~~ ***, vyberal príplatky*** na základe efektívnych, transparentných a nediskriminačných princípov, ~~zvýšiť príplatky,~~ pričom sa musí udržať optimálna konkurencieschopnosť~~, najmä v medzinárodnej nákladnej~~ ***sektora*** železničnej dopravy. Systém spoplatňovania zohľadní zvýšenie produktivity, ktorú dosiahli železničné podniky.

Úroveň poplatkov však nesmie vylučovať používanie infraštruktúry trhovými segmentmi, ktoré môžu zaplatiť aspoň náklady, ktoré sú priamo vynaložené na prevádzku železničnej dopravy navýšené o mieru výnosnosti, ktorú môže trh uniesť.

Pred schválením výberu takýchto príplatkov členský štát musí zaručiť, aby manažér infraštruktúry vyhodnotil ich význam pre konkrétne trhové segmenty. V zozname trhových segmentov, ktorý určia manažéri infraštruktúry, sa uvedú aspoň tri nasledujúce segmenty: nákladná doprava, osobná doprava v rámci zmlúv na poskytovanie služieb vo verejnom záujme a ďalšie služby osobnej dopravy. Manažéri infraštruktúry môžu trhové segmenty ďalej rozlišovať.

Vymedzia sa aj trhové segmenty, v rámci ktorých železničné podniky aktuálne nevyvíjajú činnosť, ale ktoré môžu poskytovať služby počas obdobia platnosti systému spoplatňovania. V prípade týchto trhových segmentov manažér infraštruktúry nezahrnie príplatok do systému spoplatňovania.

Streda 16. novembra 2011

Zoznam trhových segmentov sa uverejňuje v podmienkach používania siete a prehodnocuje sa najmenej raz za päť rokov.

~~Tieto~~ ***Ďalšie*** trhové segmenty sa ***stanovia podľa postupu uvedeného*** ~~zriaďujú~~ v ~~súlade s kritériami stanovenými~~ v bode 3 prílohy VIII.~~pod podmienkou získania predchádzajúceho súhlasu regulačného orgánu. V prípade trhových segmentov, v rámci ktorých sa neuskutočňuje doprava, sa príplatky nesmú zahrnúť do systému spoplatňovania.~~

~~V súlade s postupom uvedeným v článku 60 môže byť príloha VIII bod 3 zmenený a doplnený vzhľadom na získané skúsenosti.~~

1a. Pre nákladnú dopravu z tretích krajín a do tretích krajín, ktorá sa prevádzkuje na sieti s iným rozchodom koľají, než má hlavná sieť v Únii, môžu manažéri infraštruktúry stanoviť vyššie poplatky, s cieľom zabezpečiť plnú návratnosť vynaložených nákladov.

2. V prípade špecifických budúcich investičných projektov alebo špecifických investičných projektov dokončených po roku 1988 môže manažér infraštruktúry stanoviť alebo ďalej uplatňovať vyššie poplatky založené na dlhodobých nákladoch takých projektov, ak zvýšia výkonnosť alebo nákladovú efektívnosť alebo obe a nemohli by sa inak realizovať alebo by sa neboli mohli realizovať. Také systémy spoplatnenia môžu zahŕňať dohody o deľbe rizika spojeného s novými investíciami.

3. Vlaky vybavené ETCS premávajúce na tratiach vybavených národnými systémami riadenia, zabezpečenia a návestenia využívajú dočasné zníženie poplatku za infraštruktúru v súlade s prílohou VIII bodom 5. ***Manažér infraštruktúry musí byť schopný zabezpečiť, aby toto zníženie neviedlo k strate výnosov. Zníženie sa kompenzuje vyššími poplatkami na rovnakej železničnej trase vlakov, ktoré nie sú vybavené ETCS.***

V súlade s postupom uvedeným ~~v článku 60~~ ***v článku 60a*** môže byť bod 5 prílohy VIII zmenený a doplnený vzhľadom na získané skúsenosti ***s cieľom viac podporovať ERTMS***.

4. Aby sa zabránilo diskriminácii, zabezpečí sa, aby akékoľvek z daných priemerných a marginálnych poplatkov manažéra infraštruktúry za rovnaké používanie jeho infraštruktúry boli porovnateľné a aby porovnateľné služby na tom istom segmente trhu podliehali rovnakým poplatkom. Manažér infraštruktúry preukáže v podmienkach používania siete, bez toho, aby zverejnil obchodné informácie dôvernej povahy, že systém spoplatnenia spĺňa tieto požiadavky.

5. Ak má manažér infraštruktúry v úmysle upraviť základné prvky systému spoplatňovania uvedené v odseku 1, musí ich zverejniť minimálne tri mesiace pred konečným termínom na zverejnenie podmienok používania siete podľa článku 27 ods. 4.

Členské štáty sa môžu rozhodnúť zverejniť spoplatňovací rámec a pravidlá spoplatňovania, ktoré sa uplatňujú osobitne na medzinárodnú nákladnú dopravu z tretích krajín a do tretích krajín prevádzkovanú na sieti s rozchodom iným, než je rozchod hlavnej železničnej siete v Únii, aj pomocou iných nástrojov a v iných termínoch, než sú stanovené v článku 29 ods. 1, ak si to vyžaduje zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže. **[PDN 80]**

Článok 33

Zľavy

1. Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102, 106 a 107 ZFEÚ, a bez ohľadu na princíp priamych nákladov ustanovený v článku 31 ods. 3 tejto smernice, každá zľava z poplatkov vyberaných manažérom infraštruktúry od železničných podnikov za akékoľvek služby musí byť v súlade s kritériami stanovenými v tomto článku.

2. S výnimkou odseku 3 zľavy nesmú presiahnuť skutočnú úsporu správnych nákladov manažéra infraštruktúry. Pri stanovení úrovne zľavy sa nesmie brať na zreteľ žiadna úspora nákladov už započítaných vo vyberaných poplatkoch.

3. Manažéri infraštruktúry môžu na špecifické prepravné prúdy zaviesť režimy dostupné všetkým užívateľom a poskytnúť časovo limitované zľavy na podporu rozvoja nových železničných dopravných služieb alebo zľavy podporujúce používanie veľmi málo využívaných tratí.

4. Zľavy sa môžu týkať len poplatkov vyberaných na špecifickom úseku infraštruktúry.

5. Podobné režimy zliav sa uplatnia na podobné dopravné služby. Režimy zliav sa uplatňujú nedisrkiminačným spôsobom na všetky železničné podniky.

Článok 34

Systémy kompenzácie neuhradených environmentálnych nákladov, nákladov vynaložených v dôsledku nehôd a nákladov na infraštruktúru

1. Členské štáty môžu zaviesť časovo obmedzené kompenzačné systémy týkajúce sa používania železničnej infraštruktúry, ktoré kompenzujú preukázateľne neuhradené environmentálne náklady, náklady vynaložené v dôsledku nehôd a náklady na infraštruktúru v prípade konkurenčných druhov dopravy, pokiaľ tieto presiahnu ekvivalentné náklady železničnej dopravy.

2. Ak má železničný podnik, ktorý dostal kompenzáciu, výhradné práva, kompenzácia musí byť spojená s porovnateľným prospechom pre užívateľov.

3. Použitá metodológia a vykonané kalkulácie musia byť verejne dostupné. Musí byť možné preukázať najmä špecifické neúčtované náklady, ktorými nie je zaťažená konkurenčná dopravná infraštruktúra a ktorým sa zabránilo, a musí sa zabezpečiť, aby sa pri uplatňovaní systému zaobchádzalo s podnikmi nediskriminačným spôsobom.

4. Členské štáty zabezpečia zlučiteľnosť systému s článkami 93, 107 a 108 ZFEÚ.

Článok 35

Systém výkonnosti

1. Režimy spoplatňovania infraštruktúry podporujú železničné podniky a manažéra infraštruktúry pri minimalizácii porúch a pri zvyšovaní výkonnosti železničnej siete prostredníctvom systému výkonnosti. Môžu zahŕňať pokuty za činnosti narušujúce prevádzku siete, kompenzácie pre podniky postihnuté poruchami a prémie za výkony, ktoré sú lepšie než plánované.

2. Základné princípy systému výkonnosti ~~uvedené v prílohe VIII bode 4~~ ***zahŕňajú nasledujúce prvky, ktoré*** platia pre celú sieť:

a) V záujme dosiahnutia schválenej úrovne kvality služby a neohrozenia ekonomickej uskutočniteľnosti služby sa manažér infraštruktúry po súhlase regulačného orgánu dohodne spolu so žiadateľmi na hlavných parametroch systému výkonnosti, ktorými sú najmä platby súvisiace s oneskorovaním a limity platieb splatných v rámci systému výkonnosti v súvislosti s jednotlivými jazdami vlakov, ako aj všetkými jazdami vlakov železničného podniku za dané časové obdobie.

Streda 16. novembra 2011

b) Manažér infraštruktúry oznamuje železničným podnikom cestovný poriadok, na základe ktorého sa vypočítavajú oneskorenia, a to aspoň päť dní pred jazdou vlaku.

c) Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie existujúcich odvolacích postupov a ustanovení článku 50, je v prípade sporov týkajúcich sa systému výkonnosti k dispozícii systém riešenia sporov, aby sa takéto spory mohli vyriešiť bezodkladne. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do desiatich pracovných dní.

d) Manažér infraštruktúry uverejňuje raz do roka priemernú úroveň kvality služby, ktorú dosiahli železničné podniky na základe hlavných parametrov schválených v rámci systému výkonnosti. **[PDN 81]**

V súlade s postupom uvedeným ~~v článku 60~~ ***v článku 60a*** môže byť ~~príloha VIII~~ bod 4 ***prílohy VIII, ktorý obsahuje ďalšie prvky systému výkonnosti*** zmenený a doplnený vzhľadom na získané skúsenosti. **[PDN 82]**

Článok 36

Rezervačné poplatky

Manažéri infraštruktúry môžu vyberať primeraný poplatok za pridelenú kapacitu, ktorá sa nevyužíva. Takýto poplatok sa uplatní takým spôsobom, aby motivoval k efektívnemu využitiu kapacity. Ak ~~má o vlakovú trasu, ktorá sa má prideliť~~ ***majú dvaja alebo viacerí žiadatelia*** v rámci každoročného zostavovania cestovného poriadku, ~~záujem viac ako jeden~~ ***záujem o pridelenie prekrývajúcich sa vlakových trás***, ***rezervačný poplatok hradí ten*** žiadateľ, ~~vyberá sa rezervačný poplatok~~ ***ktorému bola pridelená celá vlaková trasa, alebo jej časť, ale ktorý ju však nevyužíval***. **[PDN 83]**

Manažér infraštruktúry musí byť vždy schopný informovať ktorúkoľvek zainteresovanú stranu o kapacite infraštruktúry, ktorá už bola pridelená užívateľským železničným podnikom.

Článok 37

Spolupráca v súvislosti so systémami spoplatňovania v rámci viacerých sietí

Členské štáty zabezpečia spoluprácu manažérov infraštruktúry v záujme efektívneho uplatňovania príplatkov podľa článku 32 a systémov výkonnosti podľa článku 35 v prípade dopravy zasahujúcej do viac ako jednej siete. S cieľom optimalizovať konkurencieschopnosť medzinárodnej železničnej dopravy manažéri infraštruktúry zavedú na tento účel primerané postupy, v súlade s pravidlami ustanovenými v tejto smernici.

ODDIEL 3

Prideľovanie kapacity infraštruktúry

Článok 38

Práva na kapacitu

1. Kapacitu prideľuje manažér infraštruktúry. Keď je raz pridelená žiadateľovi, nesmie byť príjemcom prevedená na iný podnik alebo inú dopravnú službu.

Akékoľvek obchodovanie s kapacitou infraštruktúry je zakázané a má za následok vylúčenie z ďalšieho prideľovania kapacity.

Využitie kapacity železničným podnikom pri výkone obchodnej činnosti žiadateľa, ktorý nie je železničným podnikom, sa nepovažuje za prevod.

2. Právo na používanie špecifickej kapacity infraštruktúry vo forme vlakovej trasy sa môže udeliť žiadateľom maximálne na obdobie platnosti jedného cestovného poriadku siete.

Manažér infraštruktúry a žiadateľ môžu podľa článku 42 uzavrieť rámcovú dohodu o využití kapacity príslušnej železničnej infraštruktúry na dlhšie obdobie, než je jedno obdobie platnosti cestovného poriadku siete.

3. Príslušné práva a povinnosti manažérov infraštruktúry a žiadateľov z hľadiska pridelenia kapacity sa stanovia v zmluvách alebo právnych predpisoch členských štátov.

4. Ak žiadateľ mieni požiadať o kapacitu infraštruktúry s cieľom vykonávať medzinárodnú osobnú dopravu vymedzenú v článku 2, informuje o tom manažérov infraštruktúry a dotknuté regulačné orgány. S cieľom umožniť im posúdiť, či je účelom medzinárodnej dopravy prepravovať cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch a aký je možný hospodársky vplyv na existujúce verejné zákazky na poskytnutie služby, regulačné orgány zabezpečia, aby bol informovaný ktorýkoľvek príslušný orgán, ktorý zadal zákazku na vykonanie železničnej osobnej dopravy na uvedenej trase vymedzenej vo verejnej zákazke na poskytnutie služby, ktorýkoľvek iný zúčastnený príslušný orgán s právom obmedziť prístup podľa článku 9 ods. 3 a ktorýkoľvek železničný podnik plniaci verejnú zákazku na poskytnutie služby na trase uvedenej medzinárodnej osobnej dopravy.

Článok 39

Prideľovanie kapacity

1. Členské štáty môžu ustanoviť rámec na prideľovanie kapacity infraštruktúry, pričom musia dodržiavať požiadavku nezávislosti riadenia podniku stanovenú v článku 4. Stanovia sa špecifické pravidlá prideľovania kapacity. Manažér infraštruktúry zabezpečí vykonanie prideľovania kapacity. Manažér infraštruktúry zabezpečí najmä to, aby bola kapacita infraštruktúry prideľovaná spravodlivým a nediskriminačným spôsobom a v súlade s právom Únie.

2. Manažéri infraštruktúry rešpektujú obchodné tajomstvo, pokiaľ ide o informácie, ktoré sú im poskytnuté.

Článok 40

Spolupráca pri prideľovaní kapacity infraštruktúry v rámci viacerých sietí

1. Členské štáty zabezpečia, že manažéri infraštruktúry spolupracujú tak, aby umožnili efektívne vytváranie a prideľovanie kapacity infraštruktúry, ktorá zasahuje do niekoľkých sietí ako aj na základe rámcových dohôd uvedených v článku 42. Manažéri infraštruktúry stanovia primerané postupy na základe pravidiel ustanovených v tejto smernici a zodpovedajúcim spôsobom organizujú medzinárodné vlakové trasy.

Členské štáty zabezpečia, aby zástupcovia manažérov infraštruktúry, ktorých rozhodnutia týkajúce sa prideľovania majú vplyv na iných manažérov infraštruktúry, spolupracovali v záujme koordinácie prideľovania alebo v záujme prideľovania všetkej príslušnej kapacity infraštruktúry na medzinárodnej úrovni bez toho, aby boli dotknuté osobitné pravidlá zahrnuté v práve Únie v oblasti sietí zameraných na zabezpečovanie železničnej nákladnej dopravy. ***Strany zapojené do spolupráce zabezpečia, aby ich členstvo, spôsob práce a všetky príslušné kritériá, ktoré používajú na posudzovanie a prideľovanie kapacity infraštruktúry, mohli byť sprístupnené verejnosti.*** Na týchto postupoch sa môžu podieľať príslušní zástupcovia manažérov infraštruktúry z tretích krajín. **[PDN 85]**

Streda 16. novembra 2011

2. Komisia a zástupcovia regulačných orgánov, ktoré vzájomne spolupracujú v súlade s článkom 57, sú informovaní o ~~všetkých zasadaniach, na ktorých sa vypracovávajú spoločné princípy a postupy~~ ***spoločných princípoch a postupoch*** prideľovania infraštruktúry~~, a môžu sa ich zúčastniť ako pozorovatelia~~. V prípade systémov prideľovania založených na informačných technológiách tieto systémy poskytujú regulačným orgánom dostatočné informácie nato, aby im nad nimi umožnili vykonávať regulačný dohľad v súlade s ustanoveniami článku 56. **[PDN 86]**

3. Na zasadaniach alebo pri iných činnostiach konaných s cieľom prideľovať kapacitu infraštruktúry pre transsieťové vlakové služby prijímajú rozhodnutia len zástupcovia manažérov infraštruktúry.

4. Účastníci spolupráce uvedení v odseku 1 zabezpečia, aby ich členstvo, spôsob práce a všetky relevantné kritériá, ktoré používajú na posudzovanie a prideľovanie kapacity infraštruktúry, boli verejne dostupné.

5. V rámci spolupráce uvedenej v odseku 1 posúdia manažéri infraštruktúry potrebu a môžu v prípade potreby navrhovať a organizovať medzinárodné vlakové trasy, aby uľahčili prevádzku nákladných vlakov, ktoré sú predmetom žiadosti *ad hoc* podľa článku 48.

Takéto vopred dohodnuté vlakové trasy sú dostupné žiadateľom prostredníctvom ktoréhokoľvek zúčastneného manažéra infraštruktúry.

Článok 41

Žiadatelia

1. ~~Žiadosti~~ ***Žiadatelia môžu podávať žiadosti*** o pridelenie kapacity infraštruktúry ~~môžu podávať~~. ***Na účely využívania kapacity infraštruktúry*** žiadatelia v ~~zmysle tejto smernice~~ ***poveria železničný podnik uzatvorením dohody s manažérom infraštruktúry*** v ***súlade s článkom 28***. **[PDN 84]**

2. Manažér infraštruktúry môže stanoviť požiadavky pre žiadateľov, aby zabezpečil, že jeho oprávnené očakávania budúcich výnosov a využitia infraštruktúry budú splnené. Také požiadavky. Môžu zahŕňať len stanovenie finančnej záruky, ktorá nesmie prekročiť primeranú úroveň proporcionálnu k uvažovanej úrovni činnosti žiadateľa, a ubezpečenie o schopnosti pripraviť vhodné ponuky týkajúce sa kapacity infraštruktúry.

3. ~~Komisia môže prijať vykonávacie opatrenia, v ktorých podrobne určí kritériá,~~ ***Jednotlivé aspekty kritérií,*** ktoré sa majú uplatňovať pri vykonávaní odseku 2 ~~Tieto opatrenia zamerané na zabezpečenie vykonávania tejto smernice za rovnakých podmienok sa prijímajú ako vykonávacie akty~~ ***možno dopĺňať a meniť vzhľadom na získané skúsenosti*** v súlade ~~s článkom 63 ods. 3~~ ***s postupom uvedeným v článku 60a***. **[PDN 87]**

Článok 42

Rámcové dohody

1. Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102 a 106 ZFEÚ, môže byť medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom uzavretá rámcová dohoda. Rámcová dohoda spresňuje charakteristiky kapacity infraštruktúry požadovanej žiadateľom a ponúkanej žiadateľovi na obdobie presahujúce jedno obdobie platnosti cestovného poriadku siete. Rámcová dohoda nešpecifikuje podrobne vlakovú trasu, ale musí byť vypracovaná tak, aby uspokojila oprávnené obchodné potreby žiadateľa. Členský štát môže požadovať predchádzajúce schválenie tejto rámcovej dohody zo strany regulačného orgánu uvedeného v článku 55 tejto smernice.

2. Rámcové dohody nesmú vylučovať použitie príslušnej infraštruktúry inými žiadateľmi alebo dopravnými službami.

3. Rámcová dohoda musí umožňovať zmenu a doplnenie alebo obmedzenie podmienok v nej stanovených, aby bolo možné lepšie využitie železničnej infraštruktúry.

4. Rámcová dohoda môže obsahovať sankcie pre prípad zmeny alebo jej ukončenia.

5. Rámcové dohody sa v zásade uzatvárajú na obdobie piatich rokov a môžu sa predĺžiť na také isté obdobie, akým bola ich pôvodná dĺžka trvania. Manažér infraštruktúry môže v špecifických prípadoch súhlasiť s kratším alebo dlhším obdobím. Akékoľvek obdobie dlhšie než päť rokov musí byť zdôvodnené existenciou obchodných zmlúv, osobitných investícií alebo rizík.

6. Rámcové dohody na služby, ktoré využívajú špecializovanú infraštruktúru uvedenú v článku 49, ktorá si vyžaduje značné a dlhodobé investície, ktoré žiadateľ riadne odôvodní, môžu byť uzatvorené na obdobie 15 rokov. Akékoľvek obdobie dlhšie než 15 rokov je povolené len vo výnimočných prípadoch, najmä v prípade rozsiahlych, dlhodobých investícií, a najmä ak sa na takúto investíciu vzťahujú zmluvné záväzky vrátane viacročných plánov amortizácie.

V takýchto výnimočných prípadoch môže rámcová dohoda stanoviť podrobné charakteristiky kapacity, ktorá sa má poskytnúť žiadateľovi na obdobie trvania rámcovej dohody. Tieto charakteristiky môžu zahŕňať frekvenciu, objem a kvalitu vlakových trás. Manažér infraštruktúry môže znížiť vyhradenú kapacitu, ktorá sa aspoň jeden mesiac využívala menej, než je prahová kvóta stanovená v článku 52.

Počiatočná rámcová dohoda sa môže od 1. januára 2010 vypracovať na obdobie 5 rokov a môže sa obnoviť raz na základe charakteristík kapacity, ktorú využívajú žiadatelia vykonávajúci dopravu pred 1. januárom 2010, s cieľom zohľadniť špecializované investície alebo existenciu obchodných zmlúv. Regulačný orgán uvedený v článku 55 je zodpovedný za schvaľovanie nadobudnutia platnosti tejto dohody.

7. Pri rešpektovaní obchodného tajomstva sú všeobecné ustanovenia každej rámcovej dohody prístupné ktorejkoľvek zainteresovanej strane.

Článok 43

Časový plán procesu prideľovania

1. Manažér infraštruktúry sa riadi plánom prideľovania kapacity stanoveným v prílohe IX.

V súlade s postupom uvedeným ***v článku 60a*** môže byť príloha IX zmenená a doplnená vzhľadom na získané skúsenosti.

2. Manažéri infraštruktúry sa predtým, než začnú konzultácie o návrhu cestovného poriadku siete, dohodnú s ostatnými príslušnými manažérmi infraštruktúry na tom, ktoré medzinárodné vlakové trasy sa zahrnú do cestovného poriadku siete. Zmeny sú možné len vtedy, ak sú absolútne nevyhnutné***, a musia byť náležite odôvodnené***. **[PDN 88]**

Článok 44

Žiadosť

1. Žiadatelia môžu podľa verejného alebo súkromného práva požiadať manažéra infraštruktúry o uzavretie dohody udeľujúcej práva na používanie železničnej infraštruktúry za poplatok stanovený podľa oddielu 2 kapitoly IV.

2. Žiadosti týkajúce sa pravidelného cestovného poriadku siete musia byť v súlade s termínmi stanovené v prílohe IX.

3. Žiadateľ, ktorý je stranou rámcovej dohody, podáva žiadosť v súlade s touto dohodou.

4. Žiadatelia žiadajú jedného manažéra infraštruktúry o pridelenie kapacity infraštruktúry zasahujúcej do niekoľkých sietí. Tento manažér infraštruktúry je potom oprávnený konať v mene žiadateľa pri hľadaní kapacity u ostatných príslušných manažérov infraštruktúry.

5. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby o kapacitu zasahujúcu viac než jednu sieť mohol žiadateľ požiadať priamo spoločný orgán, ktorý manažéri infraštruktúry zriadili, ako napríklad jednotné kontaktné miesto pre železničné koridory.

Článok 45

Plánovanie

1. Manažér infraštruktúry, pokiaľ je to možné, vyhovie všetkým žiadostiam o kapacitu infraštruktúry vrátane žiadostí o vlakové trasy zasahujúce do niekoľkých sietí a zohľadní, pokiaľ je to možné, všetky obmedzenia týkajúce sa žiadateľov vrátane ekonomického vplyvu na ich podnikanie.

2. Manažér infraštruktúry môže uprednostniť špecifické dopravné služby v procese plánovania a koordinácie len v prípadoch uvedených v článkoch 47 a 49.

3. Manažér infraštruktúry prekonzultuje so zainteresovanými stranami návrh cestovného poriadku siete a umožní im predkladať stanoviská v lehote najmenej jedného mesiaca. Medzi zainteresované strany patria všetci, ktorí podali žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry, a iné strany, ktoré si želajú predložiť pripomienky k cestovnému poriadku siete z hľadiska jeho možného vplyvu na ich schopnosť obstarania železničných dopravných služieb počas platnosti príslušného cestovného poriadku siete.

4. Manažér infraštruktúry poskytuje žiadateľom na ich žiadosť v primeranej lehote a dostatočne včas z hľadiska procesu koordinácie uvedeného v článku 46 bezplatne a v písomnej forme na preskúmanie informácie o:

a) vlakových trasách požadovaných všetkými ostatnými žiadateľmi na tých istých trasách;

b) vlakových trasách pridelených všetkým ostatným žiadateľom a o nevybavených žiadostiach týkajúcich sa vlakových trás všetkých ostatných žiadateľov na tých istých trasách;

c) vlakových trasách pridelených všetkým ostatným žiadateľom na tých istých trasách ako počas platnosti predchádzajúceho cestovného poriadku siete;

d) zvyšnej kapacite dostupnej na príslušných trasách;

e) presne vymedzených kritériách použitých v procese prideľovania kapacity.

5. Manažér infraštruktúry prijme vhodné opatrenia potrebné na to, aby vybavil všetky vyjadrené pripomienky.

Článok 46

Koordinačný proces

1. Ak počas plánovacieho procesu uvedeného v článku 45 manažér infraštruktúry zistí rozpory medzi rôznymi žiadosťami, pokúsi sa ich vyriešiť pomocou koordinácie žiadostí tak, aby ich uspokojil čo možno najlepšie.

2. Pokiaľ vznikne situácia vyžadujúca si koordináciu, manažér infraštruktúry má právo v primeranom rozsahu navrhnúť kapacitu infraštruktúry, ktorá sa odlišuje od požadovanej kapacity.

3. Manažér infraštruktúry sa pokúsi pomocou konzultácie s príslušnými žiadateľmi vyriešiť každý rozpor.

4. Princípy, ktorými sa riadi koordinačný proces, sú ustanovené v podmienkach používania siete. Odrážajú najmä ťažkosti pri dosahovaní dohody o medzinárodných vlakových trasách a možný vplyv zmien na iných manažérov infraštruktúry.

5. Keď žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry nemôžu byť splnené bez koordinácie, manažér infraštruktúry sa pokúsi vyhovieť všetkým žiadostiam pomocou koordinácie.

6. Bez toho, aby boli dotknuté existujúce odvolacie postupy a článok 56, je v prípade sporov týkajúcich sa pridelenia kapacity infraštruktúry k dispozícii systém riešenia sporov, aby sa také spory mohli vyriešiť bezodkladne. Tento systém sa stanovuje v podmienkach používania siete. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do desiatich pracovných dní.

Článok 47

Preťažená infraštruktúra

1. Ak po koordinácii požadovaných vlakových trás a po konzultácii so žiadateľmi nie je možné primerane uspokojiť všetky žiadosti o kapacitu infraštruktúry, musí manažér infraštruktúry bezodkladne vyhlásiť príslušný úsek infraštruktúry za preťažený. Toto platí aj pri infraštruktúre, pri ktorej sa môže očakávať nedostatočná kapacita v blízkej budúcnosti.

2. Ak bola infraštruktúra vyhlásená za preťaženú, manažér infraštruktúry vykoná kapacitnú analýzu stanovenú v článku 50, pokiaľ sa už nerealizuje plán na zvýšenie kapacity stanovený v článku 51.

3. Ak poplatky podľa článku 31 ods. 4 neboli vybraté alebo sa nedosiahol uspokojivý výsledok a infraštruktúra bola vyhlásená za preťaženú, manažér infraštruktúry môže pri prideľovaní kapacity infraštruktúry navyše uplatniť kritériá priority.

4. Kritériá priority zohľadňujú význam dopravnej služby pre spoločnosť vo vzťahu ku ktorejkoľvek inej službe, ktorá bude následne vylúčená.

Aby bol v rámci toho zaručený rozvoj primeraných dopravných služieb, najmä aby spĺňal požiadavky na verejnú službu alebo podporoval rozvoj nákladnej železničnej dopravy, ***predovšetkým medzinárodnej nákladnej železničnej dopravy,*** môžu členské štáty za nediskriminačných podmienok prijať akékoľvek opatrenia, ktoré zabezpečia, že také dopravné služby budú pri prideľovaní kapacity infraštruktúry prioritné. **[PDN 89]**

Členské štáty môžu v prípade potreby poskytnúť manažérovi infraštruktúry kompenzáciu zodpovedajúcu každej strate príjmu vzťahujúcej sa na potrebu pridelenia danej kapacity niektorej dopravnej službe podľa druhého pododseku.

V týchto opatreniach a kompenzáciách sa musí zohľadniť účinok tohto vylúčenia v ostatných členských štátoch.

5. ~~Pri stanovení~~ ***Súčasťou*** kritérií priority s~~a primerane zohľadní význam nákladnej dopravy, a najmä medzinárodnej nákladnej dopravy~~ ***je nákladná doprava*** a ***predovšetkým medzinárodná nákladná doprava***. **[PDN 90]**

6. Postupy, ktoré sa majú dodržiavať, a kritériá, ktoré sa majú uplatňovať v prípade preťaženej infraštruktúry, sa uvedú v podmienkach používania siete.

Článok 48

Požiadavky *ad hoc*

1. Manažér infraštruktúry musí čo možno najskôr, ale najneskôr do piatich pracovných dní odpovedať na žiadosti *ad hoc* o jednotlivé vlakové trasy. Poskytnuté informácie o dostupnej voľnej kapacite musia byť k dispozícii všetkým žiadateľom, ktorí chcú prípadne využiť túto kapacitu.

2. Manažéri infraštruktúry v prípade potreby posúdia potrebu rezervnej kapacity, ktorú majú mať k dispozícii v rámci konečného plánovaného cestovného poriadku siete, aby mohli rýchlo reagovať na predvídateľné žiadosti *ad hoc* o kapacitu. To platí aj v prípade preťaženej infraštruktúry.

Článok 49

Špecializovaná infraštruktúra

1. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, sa kapacita infraštruktúry považuje za dostupnú na používanie pre všetky typy dopravných služieb, ktoré sú v súlade s charakteristikami potrebnými na prevádzku vlakovej trasy.

2. Ak existujú vhodné alternatívne trasy, manažér infraštruktúry môže po konzultácii so zainteresovanými stranami vymedziť určitú infraštruktúru na používanie pre špecifické typy prepravy. Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102 a 106 ZFEÚ v prípadoch, v ktorých nastane takéto vymedzenie, manažér infraštruktúry môže pri prideľovaní kapacity infraštruktúry uprednostniť tento typ prepravy.

Také vymedzenie nebráni iným typom prepravy používať takú infraštruktúru, keď je kapacita k dispozícii.

3. V prípade, ak bola infraštruktúra vymedzená podľa odseku 2, uvedie sa to v podmienkach používania siete.

Článok 50

Kapacitné analýzy

1. Cieľom kapacitných analýz je stanoviť obmedzenia kapacity infraštruktúry, ktoré bránia primeranému splneniu žiadostí o kapacitu, a navrhnúť metódy, ktoré by umožnili splnenie ďalších žiadostí. Tieto analýzy identifikujú dôvody preťaženia a opatrenia, ktoré by mohli v krátkodobom a strednodobom horizonte znížiť preťaženie.

2. Predmetom analýzy je infraštruktúra, prevádzkové postupy, charakter prevádzkovania rôznych dopravných služieb a vplyvy týchto faktorov na kapacitu infraštruktúry. Každé uvažované opatrenie musí zahŕňať najmä služby presmerovania, služby zmeny načasovania, zmeny cestovnej rýchlosti a zlepšenie infraštruktúry.

3. Kapacitné analýzy sa musia ukončiť do šiestich mesiacov po tom, čo bola infraštruktúra identifikovaná ako preťažená.

Článok 51

Plán na zvýšenie kapacity

1. Do šiestich mesiacov od dokončenia kapacitnej analýzy manažér infraštruktúry vypracuje plán na zvýšenie kapacity.

2. Plán na zvýšenie kapacity sa vypracuje po konzultácii s užívateľmi príslušnej preťaženej infraštruktúry.

Plán určí:

a) dôvody preťaženia;

b) pravdepodobný budúci vývoj prepravy;

c) prekážky v rozvoji infraštruktúry;

d) možnosti a náklady na zvýšenie kapacity vrátane pravdepodobných zmien v prístupových poplatkoch.

Na základe analýzy nákladov a výnosov možných identifikovaných opatrení plán určí aj opatrenia, ktoré sa majú prijať na zvýšenie kapacity infraštruktúry vrátane časového harmonogramu vykonávania týchto opatrení.

Plán môže byť predmetom predchádzajúceho schválenia členským štátom. Regulačný orgán uvedený v článku 55 ~~môže vydať stanovisko, či sú opatrenia identifikované v pláne primerané~~ ***dozerá***, ***aby sa konzultačný postup vykonával nediskriminačným spôsobom.*** **[PDN 91]**

Ak je transeurópska sieť alebo vlaková trasa s významným vplyvom na jednu alebo viacero transeurópskych tratí preťažená, sieť regulačných orgánov stanovená v článku 57 môže vydať stanovisko k tomu, či sú činnosti uvedené v pláne náležité. **[PDN 92]**

3. Manažér infraštruktúry zastaví vyberanie poplatkov za príslušnú infraštruktúru podľa článku 31 ods. 4 v prípadoch, keď:

a) nevypracoval plán na zvýšenie kapacity alebo

b) neurobil pokrok s opatreniami identifikovanými v pláne na zvýšenie kapacity.

Manažér infraštruktúry však môže na základe schválenia regulačného orgánu uvedeného v článku 55 pokračovať vo vyberaní poplatkov, ak:

a) plán na zvýšenie kapacity nemôže byť realizovaný z dôvodov, ktoré nemôže ovplyvniť, alebo

b) dostupné možnosti nie sú ekonomicky alebo finančne uskutočniteľné.

Článok 52

Využitie vlakových trás

1. V podmienkach používania siete manažér infraštruktúry spresňuje podmienky, ktorými sa pri stanovení priorít prideľovacieho procesu zohľadní predchádzajúca úroveň využitia vlakových trás.

2. Najmä u preťaženej infraštruktúry manažér infraštruktúry požiada o vzdanie sa vlakovej trasy, ktorá v priebehu minimálne jedného mesiaca bola využitá pod limitom stanoveným v podmienkach používania siete, pokiaľ to nebolo spôsobené inými ako ekonomickými dôvodmi, ktoré nemôže prevádzkovateľ ovplyvniť.

Článok 53

Kapacita infraštruktúry na účely údržbárskych prác

1. Požiadavky na kapacitu infraštruktúry na účely vykonania údržbárskych prác sa predložia počas plánovacieho procesu.

2. Manažér infraštruktúry primerane zohľadní vplyv kapacity infraštruktúry vyhradenej na plánované údržbárske práce na trati na žiadateľov.

3. Manažér infraštruktúry ~~včas~~ informuje zainteresované strany o neplánovaných údržbárskych prácach ***najmenej týždeň pred ich začatím***. **[PDN 93]**

Článok 54

Zvláštne opatrenia prijímané v prípade narušenia pohybu

1. V prípade narušenia pohybu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou musí manažér infraštruktúry uskutočniť všetky opatrenia potrebné na obnovenie bežného stavu. V tomto zmysle vypracuje havarijný plán, v ktorom budú uvedené rôzne subjekty, ktoré majú byť informované v prípade vážnych nehôd alebo vážneho narušenia pohybu vlakov.

1a. Manažéri infraštruktúry majú vypracované akčné plány na riešenie nehôd alebo technických porúch. **[PDN 94]**

2. V núdzových situáciách a keď je to absolútne nevyhnutné z dôvodu poruchy, ktorá zapríčiní dočasné vyradenie infraštruktúry z prevádzky, môžu byť pridelené vlakové trasy bez varovania odobraté na také dlhé obdobie, aké je potrebné na nápravu systému.

Manažér infraštruktúry, ak to považuje za nevyhnutné, môže požiadať železničné podniky, aby mu dali k dispozícii prostriedky, ktoré považuje za najvhodnejšie na čo najrýchlejšie obnovenie bežného stavu.

3. ~~Členské štáty môžu požiadať železničné podniky, aby sa podieľali na zabezpečení vynucovania a monitorovania vlastného dodržiavania bezpečnostných noriem a pravidiel.~~***S výnimkou prípadov vyššej moci vrátane naliehavej práce kritickej z hľadiska bezpečnosti, sa vlaková trasa, ktorá je podľa tohto článku pridelená nákladnej doprave, nesmie zrušiť menej ako dva mesiace pred jazdou podľa cestovného poriadku siete, ak príslušný žiadateľ nesúhlasí s takýmto zrušením. Dotknutý manažér infraštruktúry v takom prípade vynaloží úsilie, aby žiadateľovi navrhol rovnako kvalitnú a spoľahlivú vlakovú trasu, ktorú má žiadateľ právo akceptovať alebo odmietnuť. Ak ju žiadateľ odmietne, má nárok aspoň na náhradu príslušného poplatku.*** **[PDN 95]**

ODDIEL 4

Regulačný orgán

Článok 55

~~Regulačný orgán~~ ***Vnútroštátne regulačné orgány***

1. Každý členský štát zriadi jediný vnútroštátny regulačný orgán pre sektor železničnej dopravy. Tento orgán musí byť samostatným orgánom, ktorý je organizačne, funkčne, hierarchicky a pri prijímaní rozhodnutí právne oddelený a nezávislý od akéhokoľvek iného verejného orgánu. Musí byť aj organizačne, finančne, právne a pri rozhodovaní nezávislý od ktoréhokoľvek manažéra infraštruktúry, spoplatňovacieho orgánu, prideľovacieho orgánu alebo od žiadateľa. 1 Okrem toho bude funkčne nezávislý od akéhokoľvek príslušného orgánu, ktorý sa zúčastňuje na zadávaní verejnej zákazky na poskytnutie služby. ***Vnútroštátny regulačný orgán musí mať na plnenie úloh, ktoré sa mu prisudzujú na základe článku 56, potrebnú organizačnú kapacitu, pokiaľ ide o ľudské a materiálové zdroje, ktorá bude primeraná úrovni činnosti odvetvia železničnej dopravy, čo sa týka objemu dopravy a veľkosti siete.***

2. Členské štáty môžu zriadiť regulačné orgány s právomocami vo viacerých regulovaných sektoroch, ak tieto integrované regulačné orgány spĺňajú požiadavky nezávislosti stanovené v odseku 1.

3. Predseda a správna rada regulačného orgánu pre sektor železničnej dopravy menuje národný ***alebo iný príslušný parlament*** na pevne určené obdobie s možnosťou jeho predĺženia pri dodržiavaní jasných pravidiel, ktorými sa zabezpečuje nezávislosť. Vyberajú sa spomedzi osôb, ktoré v regulovaných podnikoch alebo subjektoch nemali žiadne profesionálne postavenie, zodpovednosť ani záujem a neudržiavali s nimi obchodné vzťahy, či už priamo alebo nepriamo, a to v období ~~troch~~ ***dvoch*** rokov pred ich menovaním a počas výkonu funkcie. ~~Po jeho skončení nesmú mať v nijakom z regulovaných podnikov alebo subjektov žiadne profesionálne postavenie, zodpovednosť ani záujem a nebudú s nimi udržiavať obchodné vzťahy počas obdobia aspoň troch rokov.~~ ***Sú povinní výslovne sa o tom zmieniť vo vyhlásení o záujmoch. Po jeho skončení nesmú mať v nijakom z regulovaných podnikov alebo subjektov žiadne profesionálne postavenie, zodpovednosť ani záujem a nesmú s nimi udržiavať obchodné vzťahy počas obdobia aspoň dvoch rokov, alebo počas dlhšieho obdobia určeného vo vnútroštátnych právnych predpisoch.*** Pri najímaní a riadení zamestnancov regulačného orgánu majú plnú právomoc. ***Musia konať absolútne nezávisle a nesmú byť za žiadnych okolností ovplyvnení inštrukciami vlády alebo súkromného či verejného podniku.*** **[PDN 96]**

Článok 56

Funkcie ~~regulačného orgánu~~ ***vnútroštátnych regulačných orgánov***

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 46 ods. 6, má žiadateľ právo odvolať sa na regulačný orgán, ak sa domnieva, že sa s ním zaobchádzalo nespravodlivo, že bol diskriminovaný alebo iným spôsobom poškodený, a najmä právo odvolať sa proti rozhodnutiam prijatým manažérom infraštruktúry alebo prípadne železničným podnikom alebo prevádzkovateľom servisného zariadenia, ktoré sa týkajú:

a) podmienok používania siete;

b) kritérií v nich stanovených;

c) prideľovacieho procesu a jeho výsledku;

d) režimu spoplatňovania;

e) úrovne alebo štruktúry poplatkov za infraštruktúru, ktorých zaplatenie sa požaduje alebo sa môže požadovať;

f) opatrení týkajúcich sa prístupu v súlade s článkami 10, 11 a 12;

g) prístupu k službám a ich spoplatňovania v súlade s článkom 13;

ga) rozhodnutí o licenciách v prípadoch, ak regulačný orgán nie je orgánom, ktorý zároveň vydáva licencie v súlade s článkom 16.

1a. Regulačný orgán môže podniknúť iniciatívne kroky a musí prijať rozhodnutie o každej sťažnosti a musí prijať nápravné opatrenia najneskôr do jedného mesiaca od prijatia sťažnosti. V prípade odvolania sa proti odmietnutiu žiadosti poskytnúť kapacitu infraštruktúry alebo proti podmienkam ponuky kapacity regulačný orgán buď potvrdí, že sa nevyžaduje žiadna zmena rozhodnutia manažéra infraštruktúry, alebo bude vyžadovať zmenu tohto rozhodnutia v súlade s pokynmi špecifikovanými regulačným orgánom.

Komisia z vlastnej iniciatívy preskúma žiadosť a uplatňovanie ustanovení tejto smernice súvisiacich s mandátom regulačných orgánov a ich lehôt na prijímanie rozhodnutí v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 64 ods. 2.

2. Regulačný orgán má ~~takisto~~ právomoc monitorovať hospodársku súťaž ***, zastaviť diskriminačný vývoj a narušenia trhu*** na trhoch so železničnými dopravnými službami a z vlastnej iniciatívy prehodnotiť odsek 1 písm. a) až ~~g)~~ ***ga)*** s cieľom predísť diskriminácii medzi žiadateľmi ***a to aj prostredníctvom vhodných nápravných opatrení***. Kontroluje najmä to, či podmienky používania siete neobsahujú diskriminačné ustanovenia alebo či vďaka nim nezískava manažér infraštruktúry plnú moc, ktorú možno zneužiť na diskrimináciu medzi žiadateľmi. ~~Regulačný orgán musí mať na plnenie týchto úloh potrebnú organizačnú kapacitu.~~ ***Regulačný orgán preto úzko spolupracuje s národným bezpečnostným orgánom, ktorý je zodpovedný za posudzovanie zhody alebo adekvátnosti využívania zložiek interoperability alebo za hodnotenie postupu ES na overovanie podsystémov podľa smernice 2008/57/ES. Na požiadanie žiadateľov v konaniach pred národným bezpečnostným orgánom, ktoré môžu ovplyvniť prístup na trh, bude národný bezpečnostný orgán informovať regulačný orgán o príslušných aspektoch tohto konania. Regulačný orgán vydá odporúčania. Ak má národný bezpečnostný orgán v úmysle odchýliť sa od týchto odporúčaní, musí regulačnému orgánu predložiť zdôvodnenia.***

3. Regulačný orgán zabezpečí, aby poplatky stanovené manažérom infraštruktúry spĺňali požiadavky oddielu 2 kapitoly IV a aby boli nediskriminačné. Rokovania medzi žiadateľmi a manažérom infraštruktúry týkajúce sa úrovne poplatkov za infraštruktúru sa pripúšťajú len vtedy, keď sa uskutočňujú pod dohľadom regulačného orgánu. Regulačný orgán zasiahne v prípade, keď sú rokovania pravdepodobne v rozpore s požiadavkami tejto kapitoly.

3a. Regulačný orgán overuje, či sú výkazy železničných podnikov a manažérov infraštruktúry v súlade s ustanoveniami o ich oddelení stanovenými v článku 6.

3b. Regulačný orgán stanoví v súlade s článkom 10 ods. 2, či podľa vnútroštátneho práva je základným účelom služby preprava cestujúcich medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch, a v súlade s článkom 11 ods. 2, či hospodársku rovnováhu verejnej zákazky na poskytnutie služby ohrozujú služby, ktoré stanovuje článok 10, medzi miestom odchodu a miestom určenia, na ktoré sa vzťahuje jedna alebo viac verejných zákaziek na poskytnutie služby.

3c. Regulačný orgán oznamuje Komisii všetky sťažnosti týkajúce sa rozhodnutia regulačného orgánu podľa odsekov 1 až 3b. Komisia v prípade potreby požiada o zmenu predmetného rozhodnutia v lehote dvoch týždňov od doručenia sťažnosti, aby sa zaručila jeho zlučiteľnosť s právom Únie. Regulačný orgán pozmení svoje rozhodnutie, pričom vezme do úvahy zmeny, ktoré požaduje Komisia.

3d. Regulačný orgán konzultuje najmenej raz za rok so zástupcami používateľov služieb nákladnej a osobnej železničnej dopravy s cieľom zohľadniť ich názory na trh železničnej dopravy vrátane výkonnosti služieb, poplatkov za infraštruktúru a výšky a transparentnosti cien železničných služieb. **[PDN 97]**

4. Regulačný orgán je oprávnený požadovať príslušné informácie od manažéra infraštruktúry, žiadateľov a od ktorejkoľvek tretej strany zainteresovanej v rámci dotknutého členského štátu. Požadované informácie sa musia poskytnúť bez zbytočného odkladu. Regulačný orgán má právomoc vynútiť si takéto žiadosti prostredníctvom primeraných sankcií vrátane pokút. Informácie, ktoré sa majú poskytnúť regulačnému orgánu, zahŕňajú všetky údaje požadované regulačným orgánom v rámci jeho právomoci riešiť odvolania a v rámci jeho funkcie monitorovania hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami v súlade s odsekom 2. Sú tu zahrnuté údaje potrebné na účely štatistiky a dohľadu nad trhom.

5. Regulačný orgán musí rozhodnúť o každej sťažnosti a musí prijať nápravné opatrenia najneskôr do dvoch mesiacov od prijatia všetkých informácií. V prípade potreby rozhoduje z vlastnej iniciatívy o primeraných opatreniach na nápravu nežiaduceho vývoja na týchto trhoch, najmä pokiaľ ide o ***ods. 1 písm. a) až ga).***

Rozhodnutie regulačného orgánu záväzné pre všetky strany, na ktoré sa rozhodnutie vzťahuje, a nepodlieha kontrole inej administratívnej inštancie. Regulačný orgán musí mať právomoc vynútiť si svoje rozhodnutia prostredníctvom primeraných sankcií vrátane pokút.

V prípade odvolania sa proti odmietnutiu žiadosti poskytnúť kapacitu infraštruktúry alebo proti podmienkam ponuky kapacity regulačný orgán buď potvrdí, že sa nevyžaduje žiadna zmena rozhodnutia manažéra infraštruktúry, alebo bude vyžadovať zmenu tohto rozhodnutia v súlade s pokynmi špecifikovanými regulačným orgánom.

6. Členské štáty zabezpečia súdne preskúmanie rozhodnutí prijatých regulačným orgánom. Odvolania proti rozhodnutiam regulačného orgánu môžu mať odkladný účinok len v prípade, ak sa na súdnom prejednaní odvolania ustanoví, že bezprostredný účinok rozhodnutia regulačného orgánu môže spôsobiť odvolávajúcej sa strane nenahraditeľnú škodu.

7. Členské štáty zabezpečia, že regulačný orgán uverejní informácie o riešení sporov a postupoch odvolania v súvislosti s rozhodnutiami manažérov infraštruktúry a poskytovateľov služieb uvedených v prílohe III.

8. Regulačný orgán má právomoc vykonávať audity alebo iniciovať externé audity v prípade manažérov infraštruktúry a prípadne v železničných podnikoch, aby overil dodržiavanie súladu s ustanoveniami o oddelení výkazov uvedenými v článku 6.

Členské štáty zabezpečia, že manažéri infraštruktúry a všetky podniky alebo iné subjekty vykonávajúce železničnú dopravu alebo správu infraštruktúry alebo integrujúce ich rôzne druhy podľa článku 6 ods. 1 a 2 budú poskytovať regulačnému orgánu podrobné regulačné výkazy, aby mohol plniť svoje rôzne úlohy. Tieto regulačné výkazy musia obsahovať aspoň prvky stanovené v prílohe X. Regulačný orgán môže na základe týchto výkazov vyvodiť závery v otázkach súvisiacich so štátnou pomocou, ktoré oznamuje orgánom zodpovedným za riešenie týchto otázok.

V súlade s postupom uvedeným v ***článku 60a*** môže byť príloha X zmenená a doplnená vzhľadom na získané skúsenosti.

Streda 16. novembra 2011

Článok 56a

Právomoci vnútroštátnych regulačných orgánov

1. Aby regulačný orgán mohol vykonávať úlohy vymenované v článku 56, má právomoc:

a) vynútiť si svoje rozhodnutia prostredníctvom primeraných sankcií vrátane pokút. Rozhodnutie regulačného orgánu záväzné pre všetky strany, na ktoré sa rozhodnutie vzťahuje, a nepodlieha kontrole inej národnej správnej inštancie.

b) požadovať príslušné informácie od manažéra infraštruktúry, žiadateľov a od ktorejkoľvek tretej zainteresovanej strany v príslušnom členskom štáte a vynútiť si ich prostredníctvom primeraných sankcií vrátane pokút. Informácie, ktoré sa majú poskytnúť regulačnému orgánu, zahŕňajú všetky údaje požadované regulačným orgánom v rámci jeho funkcie riešiť odvolania a monitorovať hospodársku súťaž na trhoch so železničnými dopravnými službami. Patria k nim údaje, ktoré sú potrebné na účely štatistiky a monitorovania trhu. Požadované informácie treba poskytnúť bezodkladne.

c) vykonávať audity alebo iniciovať externé audity u manažérov infraštruktúry a prípadne v železničných podnikoch, aby overil dodržiavanie súladu s ustanoveniami o oddelení výkazov uvedenými v článku 6.

2. Členské štáty zabezpečia súdne preskúmanie rozhodnutí prijatých regulačným orgánom. Odvolanie nemá odkladný účinok na rozhodnutie regulačného orgánu.

3. V prípade konfliktov týkajúcich sa rozhodnutí regulačných orgánov o cezhraničných dopravných službách sa môže ktorákoľvek príslušná strana odvolať v lehote jedného mesiaca od doručenia odvolaniaKomisii s cieľom získať záväzné rozhodnutie o zlučiteľnosti rozhodnutí s právnymi predpismi EÚ.

4. Členské štáty zabezpečia zverejňovanie rozhodnutí priajtých regulačným orgánom.

5. Členské štáty zabezpečia, aby manažéri infraštruktúry a všetky podniky alebo iné subjekty uskutočňujúce rôzne druhy železničnej dopravy alebo správu infraštruktúry vrátane prevádzkovateľov servisných zariadení, ako sa uvádza v článku 6, poskytovali regulačnému orgánu podrobné regulačné výkazy, aby mohol plniť svoje rozličné úlohy. Tieto regulačné výkazy musia obsahovať aspoň prvky stanovené v prílohe X. Regulačný orgán môže na základe týchto výkazov vyvodiť závery v otázkach súvisiacich so štátnou pomocou, ktoré oznamuje orgánom zodpovedným za riešenie týchto otázok.

V súlade s postupom uvedeným v článku 60a môže byť príloha X zmenená a doplnená vzhľadom na získané skúsenosti. **[PDN 98]**

Článok 57

Spolupráca ***vnútroštátnych*** regulačných orgánov ***a právomoci Komisie***

1. Vnútroštátne regulačné orgány si vymieňajú informácie o svojej práci, o princípoch rozhodovania a praxi a spolupracujú aj iným spôsobom v záujme koordinácie svojho rozhodovania v rámci Únie. Na tento účel pracujú spoločne ~~v pracovnej skupine~~ ***v rámci formálnej siete***, ktorá sa pravidelne stretáva ***za predsedníctva Komisie, ktorá stretnutia zvoláva. V záujme toho Komisia zabezpečí posilnenie aktívnej spolupráce medzi regulačnými orgánmi a prijme opatrenia v prípade, keď si regulačné orgány neplnia svoj mandát***. ~~Komisia bude regulačné orgány v týchto úlohách podporovať.~~

Zástupcov Komisie tvoria zástupcovia služieb zodpovedných za dopravu aj hospodársku súťaž.

Komisia zostaví databázu, do ktorej vnútroštátne regulačné orgány vkladajú údaje o sťažnostiach, dátumoch podania sťažností, začiatku iniciatívnych postupov, všetkých navrhovaných a konečných rozhodnutiach, stranách, ktorých sa to týka, hlavných otázkach postupov a problémoch výkladu právnych predpisov v oblasti železničnej dopravy a iniciatívnych vyšetrovaniach v otázkach prístupu alebo spoplatňovania služieb medzinárodnej železničnej dopravy.

2. Regulačné orgány úzko spolupracujú aj vďaka pracovným podmienkam na uľahčenie vzájomnej pomoci pri vykonávaní ich úloh, pokiaľ ide o monitorovanie trhu a vybavovanie sťažností alebo vyšetrovanie.

3. V prípade sťažnosti alebo vyšetrovania z vlastnej iniciatívy v otázkach prístupu alebo spoplatňovania v súvislosti s medzinárodnou vlakovou trasou, ako aj v rámci monitorovania hospodárskej súťaže na trhu, pokiaľ ide o služby medzinárodnej železničnej dopravy, príslušný regulačný orgán ***informuje Komisiu a*** uskutočňuje konzultácie s regulačnými orgánmi všetkých ostatných členských štátov, ktorých územím prechádza predmetná medzinárodná vlaková trasa, a pred prijatím svojho rozhodnutia od nich požaduje všetky potrebné informácie. ***Stanovisko poskytne aj sieť regulačných orgánov.***

4. Regulačné orgány, s ktorými sa uskutočňujú konzultácie v súlade s odsekom 3, poskytujú všetky informácie, ktoré majú právo požadovať aj ony podľa svojich vnútroštátnych právnych predpisov. Tieto informácie možno použiť len na účel vybavovania sťažnosti alebo vyšetrovania podľa odseku 3.

5. Regulačný orgán prijímajúci žiadosť alebo vedúci vyšetrovanie z vlastnej iniciatívy odovzdáva príslušné informácie zodpovednému regulačnému orgánu, aby tento orgán prijal opatrenia týkajúce sa príslušných strán.

6. Členské štáty zabezpečia, že všetci pridružení zástupcovia manažérov infraštruktúry uvedení v článku 40 ods. 1 poskytnú bezodkladne všetky informácie potrebné na účel vybavovania sťažnosti alebo vyšetrovania podľa odseku 3 tohto článku a požadované regulačným orgánom členského štátu, v ktorom sídli pridružený zástupca. Tento regulačný orgán je oprávnený odovzdať takéto informácie o príslušnej medzinárodnej vlakovej trase regulačným orgánom uvedeným v odseku 3.

6a. Komisia sa môže z vlastnej iniciatívy podieľať na činnosti uvedenej v odsekoch 2 až 6, o ktorej informuje sieť regulačných orgánov uvedenú v odseku 1.

7. ~~Regulačné orgány vypracujú~~ ***Sieť regulačných orgánov vytvorená podľa odseku 1 vypracuje*** spoločné princípy a postupy v súvislosti s rozhodnutiami, na ktorých prijímanie sú oprávnení podľa tejto smernice. Komisia môže prijať vykonávacie opatrenia, v ktorých uvedie takéto spoločné princípy a postupy. Tieto opatrenia zamerané na zabezpečenie vykonávania tejto smernice za rovnakých podmienok sa prijímajú ako vykonávacie akty v súlade s ~~článkom 63 ods. 3~~ ***postupom uvedeným v článku 60a***.

~~Regulačné orgány prehodnotia~~ ***Sieť regulačných orgánov prehodnocuje*** aj rozhodnutia a postupy združení manažérov infraštruktúry podľa článku 40 ods. 1, ktoré vykonávajú ustanovenia tejto smernice alebo iným spôsobom uľahčujú medzinárodnú železničnú dopravu. **[PDN 99]**

Streda 16. novembra 2011

Článok 57a

Európsky regulačný orgán

Na základe skúseností získaných v rámci siete regulačných orgánov Komisia najneskôr do … (*) ***vypracuje legislatívny návrh, na základe ktorého bude vytvorený európsky regulačný orgán. Tento orgán bude vykonávať funkciu dohľadu a arbitráže s cieľom riešiť cezhraničné a medzinárodné problémy a vypočúvať odvolania proti rozhodnutiam prijatým národnými regulačnými orgánmi.*** **[PDN 100]**

KAPITOLA V

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 58

Ustanovenia tejto smernice sa uplatňujú bez toho, aby bola dotknutá smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb ([1]).

Článok 59

Výnimky

1. Do 15. marca 2013: Írsko, ako ostrovný členský štát so železničným spojením len s jedným iným členským štátom, a pojené kráľovstvo, v prípade Severného Írska, z rovnakého dôvodu,

a) nemusia poveriť nezávislý orgán funkciami zabezpečujúcimi nestranný a nediskriminačný prístup k infraštruktúre podľa článku 7 ods. 1 prvý pododsek, pokiaľ uvedený článok neukladá členským štátom povinnosť zriadiť nezávislé orgány vykonávajúce úlohy stanovené v článku 7 ods. 2;

b) nemusia uplatňovať požiadavky stanovené v článku 27, článku 29 ods. 2, článkoch 38, 39 a 42, článku 46 ods. 4, článku 46 ods. 6, článku 47, článku 49 ods. 3, článkoch 50 až 53, článku 55 a článku 56 za predpokladu, že proti rozhodnutiam o pridelení kapacity infraštruktúry alebo vyberaní poplatkov môže byť, ak o to písomne železničný podnik požiada, podané odvolanie u nezávislého subjektu, ktorý prijme rozhodnutie do dvoch mesiacov od predloženia všetkých príslušných informácií a ktorého rozhodnutie podlieha súdnemu preskúmaniu.

2. Ak viac než jeden železničný podnik licencovaný v súlade s článkom 17 alebo v prípade Írska a Severného Írska železničná spoločnosť takto licencovaná inde predloží úradnú žiadosť na prevádzkovanie konkurenčných služieb železničnej dopravy v Írsku alebo Severnom Írsku alebo do alebo z týchto štátov, o ďalšom uplatňovaní tejto výnimky sa rozhodne v súlade s poradným postupom uvedeným v článku 64 ods. 2.

Výnimky uvedené v odseku 1 sa neuplatnia, ak železničný podnik prevádzkujúci železničné dopravné služby v Írsku alebo Severnom Írsku predloží úradnú žiadosť na prevádzkovanie železničných dopravných služieb na území iného členského štátu, do tohto členského štátu alebo z neho s výnimkou Írska v prípade železničných podnikov uskutočňujúcich prevádzku v Severnom Írsku a Spojeného kráľovstva v prípade železničných podnikov uskutočňujúcich prevádzku v Írsku.

Do jedného roka od prijatia rozhodnutia uvedeného v prvom pododseku tohto odseku alebo oznámenia o úradnej žiadosti uvedenej v druhom pododseku tohto odseku dotknutý členský štát alebo štáty (Írsko alebo Spojené kráľovstvo vzhľadom na Severné Írsko) prijmú právne predpisy potrebné na vykonanie článkov uvedených v odseku 1.

(*) Dva roky od uverejnenia tejto smernice.

([1]) Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 1.

3. Výnimka uvedená v odseku 1 sa môže predĺžiť na obdobie najviac päť rokov. Najneskôr do 12 mesiacov pred uplynutím obdobia platnosti výnimky členský štát používajúci túto výnimku môže Komisii adresovať žiadosť o jej predĺženie. Každá taká žiadosť musí byť odôvodnená. Komisia ju preskúma a rozhodne v súlade s poradným postupom uvedeným v článku 64 ods. 2. Tento postup platí na každé rozhodnutie týkajúce sa žiadosti.

Pri prijímaní takého rozhodnutia Komisia zohľadní vývoj geopolitickej situácie a vývoj na trhu železničnej dopravy v členskom štáte, do členského štátu a z členského štátu, ktorý požiadal o predĺženie výnimky.

Článok 59a

Článok, ktorým sa delegujú právomoci

Komisia má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 60a týkajúce sa rozsahu monitorovania trhu v súlade s článkom 15 ods. 5, niektorých prvkov podmienok používania siete podľa článku 27 ods. 2, niektorých zásad spoplatňovania podľa článku 31 ods. 3 a 5, dočasného zníženia poplatku za infraštruktúru ETCS podľa článku 32 ods. 3, niektorých prvkov systému výkonnosti podľa článku 35 ods. 2, požiadaviek na žiadateľov o infraštruktúru podľa článku 41 ods. 3, časového plánu procesu prideľovania podľa článku 43 ods. 1, regulačných výkazov podľa článku 56a ods. 5 a spoločných princípov a postupov v súvislosti s rozhodnutiami regulačných orgánov podľa článku 57 ods. 7. **[PDN 101]**

~~Článok 60~~

~~Výkon delegovania~~

~~1 Právomoci prijímať delegované akty uvedené v článkoch 7 ods. 1 druhom pododseku, 13 ods. 5 druhom pododseku, 15 ods. 5 druhom pododseku, 20 treťom odseku, 27 ods. 2, 30 ods. 3 druhom pododseku, 31 ods. 5 druhom pododseku, 32 ods. 1 treťom pododseku, 32 ods. 3, 35 ods. 2, 43 ods. 1 a 56 ods. 8 sa prenášajú na Komisiu na neurčité obdobie.~~

~~2 Komisia bezodkladne po prijatí delegovaného aktu oznamuje túto skutočnosť súčasne Európskemu parlamentu a Rade.~~

~~3 Právomoci prijímať delegované akty sa prenášajú na Komisiu za predpokladu splnenia podmienok ustanovených v článkoch 61 a 62.~~ **[PDN 102]**

Článok 60a

Vykonávanie delegovania právomocí

1. Právomoc prijímať delegované akty sa udeľuje Komisii podľa podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 15 ods. 5, článku 27 ods. 2, článku 31 ods. 3, článku 31 ods. 5, článku 32 ods. 3, článku 35 ods. 2, článku 41 ods. 3, článku 43 ods. 1, článku 56a ods. 6, článku 57 ods. 7 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od … (*) ***Komisia predloží správu týkajúcu sa delegovaných právomocí najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.***

(*) Dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice

3. Európsky parlament alebo Rada môžu delegovanie právomoci uvedené v článku 15 ods. 5, článku 27 ods. 2, článku 31 ods. 3, článku 31 ods. 5, článku 32 ods. 3, článku 35 ods. 2, článku 41 ods. 3, článku 43 ods. 1, článku 56a ods. 6, článku 57 ods. 7 kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o zrušení sa ukončí delegovanie právomocí uvedené v dotknutom rozhodnutí. Účinnosť nadobúda dňom nasledujúcim po uverejnení rozhodnutia v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu v ňom uvedenému. Nemá vplyv na platnosť žiadneho delegovaného aktu, ktorý už nadobudol účinnosť.

4. Komisia bezodkladne po prijatí delegovaného aktu oznamuje túto skutočnosť súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 15 ods. 5, článku 27 ods. 2, článku 31 ods. 3, článku 31 ods. 5, článku 32 ods. 3, článku 35 ods. 2, článku 41 ods. 3, článku 43 ods. 1, článku 56a ods. 6, článku 57 ods. 7 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o tom, že nemajú v úmysle vzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predlžuje o dva mesiace. **[PDN 103]**

~~Článok 61~~

~~Zrušenie delegovania~~

~~1 Delegovanie právomocí uvedených v článku 60 ods. 1 môže zrušiť Európsky parlament alebo Rada.~~

~~2 Inštitúcia, ktorá začala vnútorné konanie s cieľom rozhodnúť, či zrušiť delegovanie právomocí, informuje druhého zákonodarcu a Komisiu najneskôr jeden mesiac pred prijatím konečného rozhodnutia, pričom uvedie delegované právomoci, ktoré by mohli byť predmetom zrušenia, a dôvody takéhoto zrušenia.~~

~~3 Rozhodnutie o zrušení právomoci ukončí delegovanie právomocí uvedených v danom rozhodnutí. Nadobúda účinnosť okamžite alebo v neskoršom termíne stanovenom v rozhodnutí. Nemá vplyv na platnosť už uplatňovaných delegovaných aktov. Uverejňuje sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*.~~ **[PDN 104]**

~~Článok 62~~

~~Námietky proti delegovaným aktom~~

~~1 Európsky parlament a Rada môžu namietať proti delegovanému aktu do dvoch mesiacov od dátumu oznámenia. Z iniciatívy Európskeho parlamentu alebo Rady sa toto obdobie predlžuje o jeden mesiac.~~

~~2 Ak po uplynutí tohto obdobia Európsky parlament ani Rada nemajú námietky proti delegovanému aktu alebo ak pred týmto dátumom Európsky parlament aj Rada informovali Komisiu o tom, že sa rozhodli nevzniesť námietky, delegovaný akt nadobúda účinnosť dňom uvedeným v jeho ustanoveniach.~~

~~3 Ak Európsky parlament alebo Rada namieta proti prijatému delegovanému aktu, tento akt nenadobudne účinnosť. Príslušná inštitúcia uvedie dôvody, prečo má námietky proti delegovanému aktu.~~ **[PDN 105]**

Článok 63

Vykonávacie opatrenia

1. Členské štáty sa môžu na Komisiu obrátiť s akoukoľvek otázkou týkajúcou sa vykonávania tejto smernice. Príslušné rozhodnutia sa prijmú v súlade s poradným postupom uvedeným v článku 64 ods. 2.

2. Na žiadosť ~~členského štátu~~ ***vnútroštátneho regulačného orgánu a ostatných príslušných vnútroštátnych orgánov*** alebo z vlastnej iniciatívy Komisia v špecifických prípadoch preverí uplatňovanie a vynucovanie ustanovení tejto smernice. ***Vnútroštátne regulačné orgány vedú databázu dostupnú Európskej komisii, ktorá obsahuje návrhy jej rozhodnutí. Európska komisia*** do dvoch mesiacov od prijatia takej žiadosti v súlade s poradným postupom uvedeným v článku 64 ods. 2 rozhodne o tom, či sa môžu naďalej uplatňovať príslušné opatrenia. Komisia oznámi svoje rozhodnutie Európskemu parlamentu, Rade a členským štátom. **[PDN 106]**

~~Bez toho, aby bol dotknutý článok 258 zmluvy, každý členský štát sa môže v priebehu jedného mesiaca od dátumu rozhodnutia Komisie obrátiť s týmto rozhodnutím na Radu. Rada môže kvalifikovanou väčšinou do jedného mesiaca od dátumu pridelenia veci vo výnimočných prípadoch prijať odlišné rozhodnutie.~~ ***Komisia preverí v špecifickom prípade na žiadosť členského štátu alebo z vlastnej iniciatívy uplatňovanie a vynucovanie ustanovení tejto smernice a prijme o tom rozhodnutie v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 64 ods. 3.*** **[PDN 107]**

3. ~~Opatrenia zamerané~~ ***Komisia prijme vykonávacie akty v súlade s článkom 10 ods. 2, článkom 11 ods. 4, článkom 14 ods. 2 a článkom 17 ods. 5*** na zabezpečenie vykonávania tejto smernice za rovnakých podmienok ~~prijíma Komisia ako vykonávacie akty~~ ***Tieto vykonávacie akty sa prijmú*** v súlade s postupom ***preskúmania*** uvedeným v článku 64 ods. 3. **[PDN 108]**

Článok 64

Komitologický postup

1. Komisii pomáha výbor. ***Tento výbor sa považuje za výbor v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.*** **[PDN 109]**

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa ~~články 3 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8~~ ***článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011***. **[PDN 110]**

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa ~~článok 5 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8~~ ***článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011***. **[PDN 111]**

Článok 65

Správa

Komisia najneskôr do 31. decembra 2012 predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o vykonávaní kapitoly II.

Táto správa taktiež zhodnotí vývoj na trhu vrátane stavu pripravenosti ďalšieho otvorenia trhu železničnej dopravy. Komisia v správe tiež analyzuje rozličné modely organizovania tohto trhu a dosahu tejto smernice na verejné zákazky na poskytnutie služby a ich financovanie. Komisia pri vypracovaní správy berie do úvahy vykonávanie nariadenia (ES) č. 1370/2007 a prirodzené rozdiely medzi členskými štátmi (hustota sietí, počet cestujúcich, priemerná precestovaná vzdialenosť. Ak je to vhodné, Komisia v správe navrhne doplnkové opatrenia na uľahčenie otvorenia trhu a vyhodnotí dosah všetkých takýchto opatrení.

Streda 16. novembra 2011

Článok 66

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s článkami […], ako aj s prílohami […] do ~~[…]~~ (*). Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení a tabuľku zhody medzi týmito ustanoveniami a touto smernicou. **[PDN 112]**

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Takisto uvedú, že odkazy v platných zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach na smernice zrušené touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze a jeho znenie upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Povinnosti transpozície a vykonávania tejto smernice sa nevzťahujú na Cyprus a Maltu, pokiaľ na ich území nebude vybudovaný železničný systém.

Článok 67

Zrušenie

Smernice 91/440/EHS, 95/18/ES a 2001/14/ES, zmenené a doplnené smernicami uvedenými v prílohe XI časti A, sa zrušujú s účinnosťou od […] bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu smerníc uvedených v časti B prílohy XI do vnútroštátneho práva.

Odkazy na zrušené smernice sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe XII.

Článok 68

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Články […] a prílohy […] sa uplatňujú od […].

Článok 69

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V […]

Za Európsky parlament	*Za Radu*
Predseda	*predseda*

(*) Dvanásť mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

PRÍLOHA I

Zoznam položiek železničnej infraštruktúry

Železničná infraštruktúra obsahuje tieto položky, pokiaľ patria k hlavným a manipulačným koľajam, okrem koľají vo vnútri opravárenských dielní, výhrevní alebo lokomotívnych dep, ako i súkromných koľajových prípojok alebo manipulačných koľají:

— pozemky,

— drážne teleso a pláň, hlavne násypy, zárezy, drenáže a odvodňovacie priekopy, spevňovacie múry a porasty na ochranu svahov atď., osobné nástupištia a nakladacie rampy, postranné pruhy a cesty, múry oplotenia, živé ploty, ohrady, ochranné protipožiarne pásmo, zariadenie na vyhrievanie výhybiek, priecestia atď., snehové ploty,

— inžinierske stavby: mosty, priechody a iné železničné nadjazdy, tunely, zakryté zárezy a iné železničné podjazdy, oporné múry a ochranné stavby proti lavínam, zosuvom kamenia atď,

— úrovňové priecestia vrátane zariadení nutných na bezpečnosť cestnej premávky,

— železničný zvršok, najmä: koľaje, žliabkové a vodiace koľaje, pražce a dlhé pražce, drobné koľajivo na spojenie koľají, lože vrátane štrku a piesku, výhybky a koľajové kríženia atď., točne a posuny (s výnimkou tých koľají, ktoré slúžia len na hnacie vozidlá),

— cestné zariadenia na predstaničných plochách a nákladných staniciach vrátane ***prístupu pre chodcov a*** príjazdových komunikácií, **[PDN 113]**

— zabezpečovacie, signalizačné a oznamovacie zariadenie na voľnej trati, na staniciach a zoraďovacích staniciach vrátane zariadení na výrobu, premenu a rozdelenie elektrického prúdu na signalizačné a diaľkové spojové zariadenie, budovy patriace k vyššie vymenovaným zariadeniam, koľajové brzdy,

— osvetľovacie zariadenie na účely cestnej premávky a jej bezpečnosti,

— zariadenie na premenu a prívod prúdu pre vlakovú dopravu: meniarne, napájanie vedenia medzi meniarňami a trolejov, trolejové vedenie so stožiarmi, tretie koľaje s nosnými stĺpmi,

— služobné budovy traťovej služby.

~~PRÍLOHA II~~

~~Základné funkcie manažéra infraštruktúry~~

~~(uvedené v článku 7)~~

~~Zoznam základných funkcií uvedených v článku 7:~~

~~rozhodovanie o prideľovaní vlakovej trasy vrátane určenia a posúdenia dostupnosti a prideľovania individuálnych vlakových trás,~~

~~rozhodovanie o spoplatňovaní infraštruktúry vrátane stanovenia a vyberania poplatkov.~~ **[PDN 114]**

Streda 16. novembra 2011

PRÍLOHA III

Služby poskytované pre železničné podniky

(uvedené v článku 13)

1. Minimálny prístupový balík obsahuje:

   a) spracovanie žiadostí o pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry;

   b) právo na využitie kapacity, ktorá je poskytnutá;

   c) použitie výhybiek a odbočiek;

   d) riadenie vlakov vrátane návestenia,, regulácie, odbavovania, spojenia a zabezpečenia informácií o pohybe vlaku;

   e) používanie elektrického napájacieho zariadenia trakčného prúdu, ak je k dispozícii;

   ~~f) zariadenia na doplnenie paliva, ak sú k dispozícii;~~

   g) všetky ostatné informácie potrebné na realizáciu alebo prevádzku dopravných služieb, pre ktoré bola kapacita poskytnutá.

2. Prístup sa poskytuje aj k ***týmto*** servisným zariadeniam***, ak existujú,*** a k ~~poskytovaniu služieb~~ ***službám poskytovaným*** v týchto zariadeniach:

   a) osobné stanice, ich budovy a iné zariadenia vrátane ~~predaja lístkov~~ a informačných služieb týkajúcich sa cestovania a ***vhodných spoločných priestorov na predaj lístkov***;

   b) nákladné terminály;

   c) zriaďovacie stanice;

   d) zariadenia na radenie vlakov;

   e) odstavné koľaje;

   f) údržbárske a iné technické zariadenia;

   g) zariadenia v prístavoch spojené so železničnými činnosťami;

   h) pomocné zariadenia vrátane služby vlečenia;

   ha) zariadenia na doplnenie paliva a dodávku paliva v týchto zariadeniach, za ktoré sa uvádzajú poplatky na faktúrach oddelene od poplatkov za používanie zariadení na doplnenie paliva.

3. Doplnkové služby môžu zahŕňať:

   a) trakčný prúd, ~~za ktorý~~ ***ktorého dodávku si môže železničný podnik slobodne zvoliť; v prípade, že dodávateľ trakčného prúdu je zhodný s prevádzkovateľom zariadenia,*** poplatky sa uvádzajú na faktúrach oddelene od poplatkov za používanie elektrického napájacieho zariadenia;

aa) podmienky a ceny za využívanie elektrického a prenosového vedenia, ktoré sú spravodlivé pre všetkých prevádzkovateľov;

b) predbežné vykurovanie osobných vlakov;

~~c) dodávku paliva, za ktorú sa uvádzajú poplatky na faktúrach oddelene od poplatkov za používanie zariadení na doplnenie paliva;~~ **[PDN 115 a 165]**

d) špecifické dohody so zákazníkmi o:

— kontrole prepravy nebezpečného tovaru,

— pomoci pri jazde netypických vlakov.

4. Vedľajšie služby môžu zahŕňať:

a) prístup k telekomunikačnej sieti;

b) poskytovanie doplnkových informácií;

c) technickú kontrolu koľajových vozidiel.

PRÍLOHA IV

Informácie potrebné na monitorovanie trhu so železničnou dopravou

(uvedené v článku 15)

1. Vývoj výkonnosti železničnej dopravy a náhrada za záväzky služby vo verejnom záujme (PSO – Public Service Obligations)

	2007	Odchýlka v percentách v porovnaní s predchádzajúcim rokom	2008	Odchýlka v percentách v porovnaní s predchádzajúcim rokom
Nákladná doprava (v tkm ([1])) spolu				
Medzinárodná doprava				
Tranzit				
Vnútroštátna doprava				
Osobná doprava (v okm ([2])) spolu				
Medzinárodná doprava				
Tranzit				
Vnútroštátna doprava				
Z toho v rámci PSO				
Vyplatená náhrada za PSO (v eurách)				

([1]) tonokilometer
([2]) osobokilometer

Streda 16. novembra 2011

2. Podiely železničných podnikov na celkovej výkonnosti dopravy na konci roku 2008 (zoznam železničných podnikov s trhovým podielom v tkm/okm ≥ 1 %):

Železničné podniky (NÁKLADNÁ DOPRAVA)	Podiel (% tkm)	Celkový trhový podiel neetablovaných subjektov

Železničné podniky (OSOBNÁ DOPRAVA)	Podiel (% okm)	Celkový trhový podiel neetablovaných subjektov

3. Regulačné orgány:

	Minulý rok	Predminulý rok
Počet zamestnancov, ktorí riešia regulačné otázky týkajúce sa prístupu na trh so železničnou dopravou:		
Počet vybavených sťažností:		
Počet ukončených vyšetrovaní *ex officio*:		
Počet prijatých rozhodnutí		
— v súvislosti so sťažnosťami:		
— v súvislosti s vyšetrovaniami *ex officio*:		

4. Vnútroštátne právne predpisy a regulačné akty týkajúce sa železničnej dopravy vydané minulý rok.

5. Vývoj dôležitý z hľadiska reštrukturalizácie etablovaných železničných podnikov a prijatia/vykonávania vnútroštátnych stratégií v oblasti dopravy v priebehu minulého roka.

6. Významné školiace iniciatívy/opatrenia v oblasti železničnej dopravy prijaté vo vašej krajine v priebehu minulého roka.

7. Zamestnanosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry na konci minulého roka.

Celkový počet zamestnancov železničných podnikov	
— z toho počet vodičov vlakov	
— z toho ostatní mobilní zamestnanci pracujúci cez hranice	
Celkový počet zamestnaných manažérov infraštruktúry	
Ostatní zamestnanci vrátane zamestnancov spoločností poskytujúcich služby súvisiace so železničnou dopravou (napr. opravovne, prevádzkovatelia terminálov, odborná príprava, prenajímanie vodičov vlakov, dodávka energie)	

8. Stav viacročných zmlúv týkajúcich sa správy infraštruktúry platných v priebehu minulého roka:

Manažér infraštruktúry	Dĺžka siete zahrnutá do zmluvy	Časová platnosť zmluvy počnúc [dátum]	Bolo schválené vymedzenie ukazovateľov výkonnosti (áno/nie)? Ak áno, uveďte podrobnosti.	Vyplatená náhrada spolu (v eurách/rok)	

9. Náklady na infraštruktúru (konvenčná sieť a vysokorýchlostná sieť):

	Údržba	Obnova	Zvýšenie kapacity
Konvenčné trate v priebehu minulého roka: (v eurách)			
(v kilometroch, na ktorých sa pracovalo)			
Predpoveď na tento rok (v eurách)			
(v kilometroch, na ktorých sa pracovalo)			
Vysokorýchlostné trate v priebehu minulého roka (v eurách)			
(v kilometroch, na ktorých sa pracovalo)			
Predpoveď na tento rok (v eurách)			
(v kilometroch, na ktorých sa pracovalo)			

10. Odhadované množstvo nevyriešených problémov súvisiacich s údržbou infraštruktúry na konci minulého roka.

Konvenčné trate v priebehu minulého roka (v eurách)	
(v kilometroch, na ktorých sa má pracovať)	
Vysokorýchlostné trate v priebehu minulého roka (v eurách)	
(v kilometroch, na ktorých sa má pracovať)	

11. Investície do vysokorýchlostnej železničnej siete:

Trate	Dĺžka tratí uvedených do prevádzky (v kilometroch)	Dĺžka tratí uvádzaných do prevádzky (v kilometroch) výhľadovo pri bežnom plánovaní v priebehu 10/20 rokov

Streda 16. novembra 2011

12. Dĺžka železničnej siete na konci minulého roka:

Konvenčné trate (v kilometroch)	
Vysokorýchlostné trate (v kilometroch)	

13. Poplatky za traťový prístup v minulom roku.

Kategória vlakov	Priemerný poplatok v eurách na vlak na kilometer nezahŕňajúci náklady na používanie elektrickej energie
Nákladný vlak s hrubou tonážou 1 000	
Medzimestský osobný vlak s hrubou tonážou 500	
Prímestský osobný vlak s hrubou tonážou 140	

14. Existencia systému výkonnosti zriadeného podľa článku 35 tejto smernice (ak existuje, uveďte jeho hlavné charakteristiky).

15. Počet platných licencií vydaných príslušným vnútroštátnym orgánom

	Platné licencie k 31. decembru minulého roka	Odobraté licencie	Nové vydané licencie	Platné licencie k 31. decembru predminulého roka
Spolu				
Z toho:				
— pre nákladnú dopravu				
— pre osobnú dopravu				

16. Štádium zavádzania ERTMS (European Railway Traffic Management System).

16a. Nebezpečné udalosti, nehody a vážne nehody podľa smernice 2004/49/ES, ku ktorým došlo na sieti v priebehu predchádzajúceho roka. **[PDN 116]**

17. Ďalší dôležitý vývoj.

~~PRÍLOHA V~~

~~Finančná spôsobilosť~~

~~(uvedená v článku 20)~~

~~1. Finančná spôsobilosť sa overí prostredníctvom ročnej účtovnej závierky železničného podniku alebo v prípade, ak žiadajúci podnik nemôže predložiť ročnú účtovnú závierku, prostredníctvom súvahy. Musia sa poskytnúť najmä podrobné údaje týkajúce sa týchto aspektov:~~

~~a) dostupné prostriedky vrátane prostriedkov uložených v bankách, záruk na bankový úver a pôžičiek;~~

~~b) fondy a aktíva použiteľné ako záruky;~~

~~c) prevádzkový kapitál;~~

~~d) príslušné náklady vrátane nákladov na nákup vzťahujúcich sa na vozidlá, pozemky, budovy, zariadenia a koľajové vozidlá;~~

~~e) zaťaženie podnikových aktív.~~

~~2. Žiadateľ nie je finančne spôsobilý najmä vtedy, ak má značné nedoplatky na daniach alebo sociálnom zabezpečení, ktoré sú výsledkom činnosti podniku.~~

~~3. Orgán môže požadovať najmä predloženie audítorskej správy a vhodných dokumentov z banky, sporiteľne, od účtovníka alebo audítora. Tieto dokumenty musia obsahovať informácie týkajúce sa záležitostí uvedených v bode 1.~~**[PDN 117]**

PRÍLOHA VI

Obsah podmienok používania siete

(uvedený v článku 27)

~~Podmienky~~ ***Časti*** podmienok používania siete uvedené v článku 27 obsahujú tieto informácie:***[PDN 118]***

~~1. Časť udávajúcu charakter infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a podmienky prístupu k nej. Informácie v tejto časti musia byť v súlade s registrami, ktoré sa majú uverejniť v súlade s článkom 35 smernice 2008/57/ES, alebo musia na tieto registre odkazovať.~~ **[PDN 119]**

2. Časť o princípoch spoplatňovania a tarifách. Táto časť obsahuje údaje o režime spoplatňovania, ako aj dostatočné informácie o poplatkoch a iné dôležité informácie o prístupe v súvislosti so službami uvedenými v prílohe III, zabezpečovanými len jedným poskytovateľom. Spresňuje metodológiu, pravidlá a prípadne rozsahy, ktoré sa použijú na uplatňovanie ~~článkov 31 až 36~~***článku 31 ods. 4 a 5 až po článok 36***, pokiaľ ide o náklady a poplatky. Obsahuje informácie o zmenách poplatkov, o ktorých sa už rozhodlo alebo ktoré sa predpokladajú v priebehu nasledujúcich piatich rokov. **[PDN 120]**

3. Časť o princípoch a kritériách prideľovania kapacity. V tejto časti sa stanovia všeobecné kapacitné charakteristiky infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a každé obmedzenie týkajúce sa jej využitia vrátane pravdepodobných kapacitných požiadaviek na údržbu. Tiež špecifikuje postupy a lehoty, ktoré sa týkajú procesu prideľovania kapacity. Obsahuje špecifické kritériá, ktoré sa používajú počas tohto procesu, najmä: **[PDN 121]**

a) postupy, podľa ktorých môžu žiadatelia od manažéra infraštruktúry požadovať pridelenie kapacity;

b) požiadavky na žiadateľov;

c) časový plán podávania žiadostí a prideľovacieho procesu a postupy, ktoré sa uplatňujú pri žiadosti o informácie súvisiace s plánovacím procesom v súlade s článkom 45 ods. 4;

d) princípy, ktorými sa riadi koordinačný proces, a systém riešenia sporov dostupný ako súčasť tohto procesu;

e) postupy, ktoré sa musia dodržať, a kritériá používané v prípade preťaženej infraštruktúry;

f) podrobnosti o obmedzení využitia infraštruktúry;

g) podmienky, ktorými sa pri stanovení priorít prideľovacieho procesu berie na zreteľ predchádzajúca úroveň využívania kapacity.

V tejto časti sa podrobne uvedú opatrenia prijaté na zabezpečenie primeraného zaobchádzania so službami nákladnej dopravy, medzinárodnými dopravnými službami a žiadosťami, ktoré sú predmetom postupu *ad hoc*. Táto časť obsahuje vzorový formulár žiadostí o kapacitu. Manažér infraštruktúry uverejňuje aj podrobné informácie o postupoch prideľovania medzinárodných vlakových trás.

Streda 16. novembra 2011

~~4. Časť o informáciách týkajúcich sa žiadosti o licenciu podľa článku 25 a o bezpečnostné osvedčenie v železničnej doprave vydávané v súlade so smernicou 2004/49/ES (1).~~

~~5. Časť o informáciách týkajúcich sa postupov riešenia sporov a odvolania, pokiaľ ide o otázky prístupu k železničnej infraštruktúre a službám a o systém výkonnosti podľa článku 35.~~ **[PDN 122]**

~~6. Časť o informáciách týkajúcich sa prístupu k servisným zariadeniam uvedeným v prílohe III a jeho spoplatňovania. Prevádzkovatelia servisných zariadení, ktorí nepodliehajú kontrole manažérov infraštruktúry, poskytujú informácie o poplatkoch za získanie prístupu k zariadeniu a za poskytovanie služieb a informácie o technických podmienkach prístupu, ktoré sa zahrnú do podmienok používania siete.~~ **[PDN 123]**

~~7. Vzorovú dohodu na účely uzavretia rámcových dohôd medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom v súlade s článkom 42.~~ **[PDN 124]**

~~(1) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.~~

PRÍLOHA VII

Základné princípy a obmedzenia zmluvných dojednaní medzi príslušnými orgánmi a manažérmi infraštruktúry

(uvedené v článku 30)

V zmluvnom dojednaní sa uvádzajú ustanovenia článku 30 vrátane:

1. rozsahu pôsobnosti dohody, pokiaľ ide o infraštruktúru a servisné zariadenia, v štruktúre podľa prílohy III. Dohoda sa vzťahuje na všetky aspekty ~~rozvoja infraštruktúry vrátane údržby a obnovy infraštruktúry, ktorá je už v prevádzke.~~ ***údržby a obnovy infraštruktúry, ktorá je už v prevádzke.*** Výstavbu novej infraštruktúry možno zahrnúť ako osobitnú položku;

2. štruktúry schválených platieb ***vrátane ich predpokladanej orientačnej výšky,*** rozdelených medzi služby infraštruktúry uvedené v prílohe III, údržbu, ~~výstavbu novej infraštruktúry~~ ***vrátane obnovy a modernizácie*** a riešenie aktuálnych nevyriešených problémov súvisiacich s údržbou; ***platby na novú infraštruktúru možno zahrnúť ako osobitnú položku;***

3. výkonnostných cieľov zameraných na užívateľa, a to vo forme ukazovateľov a kritérií kvality vzťahujúcich sa na:

   a) výkon vlaku a spokojnosť zákazníka, ***najmä vplyv kvality infraštruktúry na spoľahlivosť vlaku***;

   b) kapacitu siete ***a dostupnosť infraštruktúry***;

   c) správu aktív;

   d) rozsah činností;

   e) úroveň bezpečnosti;

   f) ochranu životného prostredia;

4. množstva prípadných nevyriešených problémov súvisiacich s údržbou, výdavkov vyčlenených na ich riešenie a aktív, ktoré sa postupne vyradia z používania, a tým zmenia finančné toky;

5. stimulov vsúlade s článkom 30 ods. 1;

6. minimálnych požiadaviek na manažéra infraštruktúry, pokiaľ ide o predkladanie správ, a to z hľadiska obsahu správ a pravidelnosti ich podávania vrátane informácií, ktoré sa majú uverejňovať raz za rok;

7. mechanizmu, ktorým sa zabezpečí, že znížené náklady sa v značnej miere prejavia u užívateľov vo forme zníženej úrovne poplatkov ***v súlade s požiadavkami článku 30 ods. 1, bez toho, aby sa narušila rovnováha výkazov manažéra infraštruktúry, ako to vyžaduje článok 8 ods. 4***;

8. schváleného obdobia platnosti dohody, ktoré sa časovo zladí a zosúladí s dĺžkou trvania podnikateľského plánu manažéra infraštruktúry, koncesie alebo licencie, ako aj vrátane spoplatňovacieho rámca a pravidiel stanovených štátom;

9. pravidiel riešenia situácií, v ktorých dôjde k vážnym poruchám v prevádzke, a núdzových situácií ~~vrátane minimálnej úrovne služieb v prípade štrajkov,~~ ak sa vyskytnú, a predčasného ukončenia zmluvného dojednania a ***včasného*** informovania užívateľov; **[PDN 125]**

10. nápravných opatrení, ktoré sa majú prijať, ak jedna zo zmluvných strán porušila svoje zmluvné záväzky; to zahŕňa podmienky a postupy opätovného rokovania a predčasného ukončenia dohody vrátane úlohy regulačného orgánu.

PRÍLOHA VIII

Požiadavky na náklady a poplatky súvisiace so železničnou infraštruktúrou

(uvedené v článku 31 ods. 3 a 5, 32 ods. 1 a 3, a v článku 35)

1. Priame náklady na prevádzku vlakov uvedené v článku 31 ods. 3, ktoré sa vzťahujú na opotrebovanie infraštruktúry, nezahŕňajú tieto položky:

   a) režijné náklady v rámci celej siete ~~vrátane miezd a dôchodkov;~~

   b) úroky splatné z kapitálu;

   ~~c) viac ako desatinu nákladov súvisiacich s plánovacím procesom, prideľovaním vlakovej trasy, riadením premávky, odbavovaním a návestením jazdy vlaku~~

   d) amortizácia informačných, oznamovacích alebo telekomunikačných zariadení;

   e) náklady súvisiace so správou nehnuteľností, najmä s ich nadobúdaním, predajom, demontážou, dekontamináciou, rekultiváciou alebo prenájmom pozemkov alebo iného nehnuteľného majetku;

   f) ~~sociálne služby,~~ školy, škôlky~~, reštaurácie~~; **[PDN 126]**

   g) náklady súvisiace so zásahom vyššej moci, nehodami, poruchami v prevádzke.

   Keď priame náklady presiahnu v priemere v rámci celej siete 35 % priemerných nákladov na údržbu, správu a obnovu siete vypočítaných na základe najazdených kilometrov vlaku, manažér infraštruktúry to podrobne zdôvodní regulačnému orgánu. Priemerné náklady vypočítané na tento účel nezahŕňajú prvky nákladov uvedené v bodoch e), f) alebo g).

2. Poplatky za infraštruktúru diferencované na základe hluku uvedené v článku 31 ods. 5 spĺňajú tieto požiadavky:

   a) Poplatok sa diferencuje tak, aby sa doň premietlo zloženie vlaku z koľajových vozidiel, pri ktorom sa dodržiavajú prahové hodnoty pre hluk stanovené v rozhodnutí Komisie 2006/66/ES z 23. decembra 2005 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému vozový park — hluk transeurópskej konvenčnej železnice ([1]).

   b) Prioritu majú nákladné vozne.

   c) Diferenciácia podľa hladiny emisií hluku nákladných vozňov umožňuje v primeranej lehote splatiť investície zamerané na vybavenie vozňov dostupnou, ekonomicky najlepšie uskutočniteľnou technológiou využívajúcou nízkohlukové brzdy.

([1]) Ú. v. EÚ L 37, 8.2.2006, s. 1.

Streda 16. novembra 2011

d) Za ďalšie prvky na diferenciáciu poplatkov možno považovať napríklad:

i) čas v priebehu dňa, najmä nočná premávka z hľadiska emisií hluku;

ii) zloženie vlaku s dosahom na hladinu emisií hluku;

iii) zraniteľnosť oblasti zasiahnutej emisiami v miestnom meradle;

iv) ďalšie triedy emisií hluku, ktoré sú podstatne nižšie ako v prípade bodu a).

3. ***Manažér infraštruktúry vymedzí homogénne trhové segmenty a zodpovedajúce príplatky podľa článku 32 ods. 1 na základe štúdie trhu a po konzultácii so žiadateľmi. S výnimkou vozňov uvedených v článku 32 ods. 1 písm. a)*** manažér infraštruktúry preukazuje regulačnému orgánu schopnosť vlakovej služby platiť príplatky podľa článku 32 ods. 1., ~~pričom každá zo služieb uvedených v rámci jednej z týchto bodov patrí k rôznym trhovým segmentom~~ ***Ak manažér infraštruktúry ukladá príplatky, vypracuje zoznam trhových segmentov, ktorý regulačný orgán vopred schváli.***

~~a) služby osobnej dopravy verzus služby nákladnej dopravy~~

~~b) vlaky prepravujúce nebezpečný tovar verzus iné nákladné vlaky~~

~~c) vnútroštátne verzus medzinárodné dopravné služby~~

~~d) kombinovaná doprava verzus priame vlaky~~

~~e) služby mestskej alebo regionálnej osobnej dopravy verzus služby medzimestskej osobnej dopravy~~

~~f) blokové vlaky verzus jednovozňové zaťažovacie vlaky~~

~~g) pravidelné verzus príležitostné služby vlakovej dopravy~~ **[PDN 127]**

4. Systém výkonnosti uvedený v článku 35 vychádza z týchto princípov:

~~a) V záujme dosiahnutia schválenej úrovne kvality služby a neohrozenia ekonomickej uskutočniteľnosti služby sa manažér infraštruktúry po súhlase regulačného orgánu dohodne spolu so žiadateľmi na hlavných parametroch systému výkonnosti. Ide najmä o peňažnú hodnotu oneskorení a limity platieb splatných v rámci systému výkonnosti v súvislosti s jednotlivými jazdami vlakov, ako aj všetkými jazdami vlakov železničného podniku za dané časové obdobie.~~ **[PDN 128]**

~~b) Manažér infraštruktúry oznamuje železničným podnikom cestovný poriadok, na základe ktorého sa vypočítavajú oneskorenia, a to aspoň päť dní pred jazdou vlaku.~~ **[PDN 129]**

c) Príčiny všetkých oneskorení sa zaraďujú do jednej z týchto tried alebo podtried oneskorení:

1. Riadenie prevádzky/plánovania, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry

1.1. Zostavovanie cestovného poriadku

1.2. Radenie vlaku

1.3. Chyby v prevádzkovom postupe

1.4. Nesprávne uplatňovanie prioritných pravidiel

1.5. Zamestnanci

1.6. Iné príčiny

2. Zariadenia infraštruktúry, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry

2.1. Návestidlá

2.2. Návestidlá na úrovňových priecestiach

2.3. Telekomunikačné zariadenia

2.4. Napájacie zariadenia

2.5. Trať

2.6. Konštrukcie

2.7. Zamestnanci

2.8. Iné príčiny

3. Príčiny súvisiace s inžinierskymi stavbami, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry

3.1. Plánovaná výstavba

3.2. Nezrovnalosti pri realizácii výstavby

3.3. Obmedzenie rýchlosti v dôsledku poruchy na trati

3.4. Iné príčiny

4. Príčiny, za ktoré sú zodpovední iní manažéri infraštruktúry

4.1. Príčiny, za ktoré je zodpovedný predchádzajúci manažér infraštruktúry

4.2. Príčiny, za ktoré je zodpovedný nasledujúci manažér infraštruktúry

5. Obchodné príčiny, za ktoré je zodpovedný železničný podnik

5.1. Prekročenie času brzdenia

5.2. Žiadosť železničného podniku

5.3. Činnosti súvisiace s nakládkou

5.4. Nezrovnalosti pri nakládke

5.5. Obchodná príprava vlaku

5.6. Zamestnanci

5.7. Iné príčiny

6. Koľajové vozidlá, za ktoré je zodpovedný železničný podnik

6.1. Plánovanie rozpisu služieb/zmena rozpisu služieb

6.2. Radenie vlaku železničným podnikom

6.3. Problémy týkajúce sa osobných vozňov (osobná doprava)

Streda 16. novembra 2011

6.4. Problémy týkajúce sa nákladných vozňov (nákladná doprava)

6.5. Problémy týkajúce sa vozidiel, lokomotív a motorových vozidiel

6.6. Zamestnanci

6.7. Iné príčiny

7. Príčiny, za ktoré sú zodpovedné iné železničné podniky

7.1. Príčiny, za ktoré je zodpovedný nasledujúci železničný podnik

7.2. Príčiny, za ktoré je zodpovedný predchádzajúci železničný podnik

8. Vonkajšie príčiny, za ktoré nie je zodpovedný manažér infraštruktúry ani železničný podnik

8.1. Štrajk

8.2. Administratívne formality

8.3. Vonkajší vplyv

8.4. Vplyvy počasia a prírodné príčiny

8.5. Oneskorenie pre vonkajšie príčiny na nasledujúcej sieti

8.6. Iné príčiny

9. Sekundárne príčiny, za ktoré nie je zodpovedný manažér infraštruktúry ani železničný podnik

9.1. Nebezpečné udalosti, nehody a riziká

9.2. Obsadenie trate v dôsledku oneskorenia toho istého vlaku

9.3. Obsadenie trate v dôsledku oneskorenia iného vlaku

9.4. Obrátenie

9.5. Spojenie

9.6. Potrebné ďalšie vyšetrovanie

d) Vždy, keď to bude možné, musí zodpovednosť za oneskorenie niesť jediná organizácia, pričom sa zohľadňuje zodpovednosť za spôsobenie poruchy, ako aj schopnosť obnoviť bežné podmienky premávky.

e) Pri výpočte platieb sa zohľadňuje priemerné oneskorenie vlakových služieb, v prípade ktorých sa uplatňujú podobné požiadavky na presnosť.

f) Manažér infraštruktúry oznamuje železničným podnikom čo možno najskôr výpočet platieb splatných v rámci systému výkonnosti. Do tohto výpočtu sa zahŕňajú všetky oneskorené jazdy vlakov v rámci obdobia najviac jedného mesiaca.

~~g) Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie existujúcich odvolacích postupov a ustanovení článku 50, je v prípade sporov týkajúcich sa systému výkonnosti k dispozícii systém riešenia sporov, aby sa takéto spory mohli vyriešiť bezodkladne. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do desiatich pracovných dní.~~ **[PDN 130]**

~~h) Manažér infraštruktúry uverejňuje raz do roka priemernú úroveň kvality služby, ktorú dosiahli železničné podniky na základe hlavných parametrov schválených v rámci systému výkonnosti.~~ **[PDN 131]**

5. Dočasné zníženie poplatku za infraštruktúru v prípade vlakov, ktoré sú vybavené ETCS podľa článku 32 ods. 3, sa ustanovuje takto:

V prípade nákladnej dopravy:

Rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Zľava	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***15 %***	~~5 %~~ ***10 %***	~~5 %~~ ***8 %***	~~4 %~~ ***6 %***	~~3 %~~ ***4 %***	~~2 %~~ ***3 %***	~~1 %~~ ***3 %***

V prípade osobnej dopravy:

Rok	***2015***	***2016***	***2017***	***2018***	***2019***	2020	2021	2022	2023	2024
Zľava	***10 %***	***10 %***	***10 %***	***10 %***	***10 %***	~~5 %~~ ***8 %***	~~5 %~~ ***6 %***	~~5 %~~	~~5 %~~ ***4 %***	~~5 %~~ ***2 %***

[PDN 132]

PRÍLOHA IX

Časový plán procesu prideľovania

(uvedený v článku 43)

1. Cestovný poriadok siete sa zhotovuje raz za kalendárny rok.

2. Zmena cestovného poriadku sa uskutoční o polnoci, druhú sobotu v decembri. Ak sa zmena alebo úprava vykoná po zimných mesiacoch, aby sa zohľadnili najmä prípadné zmeny regionálnych cestovných poriadkov osobnej dopravy, uskutoční sa o polnoci druhú sobotu v júni a v takých intervaloch medzi týmito dátumami, aké sa vyžadujú. Manažéri infraštruktúry sa môžu dohodnúť na iných dátumoch a v takom prípade musia informovať Komisiu, ak to má vplyv na medzinárodnú dopravu.

3. Konečný termín na prijatie žiadostí o pridelenie kapacity, ktoré sa majú zapracovať do cestovného poriadku siete, nesmie presiahnuť dvanásť mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku siete.

4. Najneskôr 11 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku siete manažéri infraštruktúry v spolupráci s ostatnými príslušnými manažérmi infraštruktúry zabezpečia stanovenie predbežných medzinárodných vlakových trás. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby sa tieto vlakové trasy v ďalšom procese dodržiavali, pokiaľ je to možné.

5. Najneskôr štyri mesiace po uplynutí lehoty stanovenej na predkladanie ponúk žiadateľmi manažér infraštruktúry vypracuje návrh cestovného poriadku.

Streda 16. novembra 2011

PRÍLOHA X

Regulačné výkazy, ktoré sa majú poskytnúť regulačnému orgánu

(uvedené v článku 56 ods. 8)

Regulačné výkazy, ktoré sa poskytujú regulačnému orgánu podľa článku 56 ods. 8, obsahujú aspoň tieto prvky:

1. Oddelenie výkazov

Regulačné výkazy, ktoré majú poskytnúť manažéri infraštruktúry a všetky podniky alebo iné subjekty poskytujúce železničnú dopravu alebo integrujúce jej rôzne kategórie alebo prijímajúce verejné finančné prostriedky,

a) zahŕňajú výkazy ziskov a strát a súvahu oddelene pre nákladnú dopravu, osobnú dopravu a činnosti v oblasti správy infraštruktúry;

b) uvádzajú podrobné informácie o jednotlivých zdrojoch a použití verejných finančných prostriedkov a iných foriem kompenzácie transparentným a podrobným spôsobom;. to zahŕňa podrobné preskúmanie peňažných tokov podnikov s cieľom určiť, akým spôsobom sa tieto verejné finančné prostriedky a iné formy kompenzácie použili;

c) zahŕňajú kategórie nákladov a ziskov, čím umožňujú určiť, či došlo ku kríženiu dotácií medzi týmito rôznymi činnosťami podľa požiadaviek ***uvedených v článku 6 a tak, ako to považuje*** regulačný orgán ***za nutné a primerané***; **[PDN 133]**

d) sú dostatočne podrobné podľa toho, do akej miery to regulačný orgán považuje za potrebné a primerané;

e) má k nim byť pripojený dokument, v ktorom sa ustanovuje metodika používaná na rozdeľovanie nákladov medzi rôzne činnosti.

Keď je regulovaný podnik súčasťou skupinovej štruktúry, regulačné výkazy sa vypracovávajú pre skupinu ako celok a pre každú dcérsku spoločnosť. V regulačných výkazoch sa mali uvedú presné údaje o platbách medzi spoločnosťami, aby sa zaistilo, že verejné finančné prostriedky sa použili primerane.

2. Monitorovanie poplatkov za traťový prístup

V regulačných výkazoch, ktoré majú poskytnúť regulačnému orgánu manažéri infraštruktúry, sa

a) uvádzajú rôzne kategórie nákladov, a to najmä dostatočné informácie o marginálnych/priamych nákladoch na rôzne služby alebo skupiny služieb s cieľom umožniť monitorovanie poplatkov za infraštruktúru;

b) poskytujú dostatočné informácie s cieľom umožniť monitorovanie jednotlivých poplatkov za služby (alebo skupiny služieb); ak to požaduje regulačný orgán, tieto informácie obsahujú aj údaje o objemoch jednotlivých služieb, cenách jednotlivých služieb a o celkových príjmoch za jednotlivé služby vyplatených internými a externými zákazníkmi;

c) uvádzajú náklady a príjmy za jednotlivé služby (alebo skupiny služieb) pri použití príslušnej metodiky výpočtu nákladov, tak ako to požaduje regulačný orgán, s cieľom identifikovať tvorbu cien eventuálne narúšajúcu hospodársku súťaž (krížové dotácie, úžernícke ceny a prehnane vysoké ceny).

3. Finančná výkonnosť

Regulačné výkazy, ktoré majú poskytnúť regulačnému orgánu manažéri infraštruktúry, obsahujú

a) výkaz finančnej výkonnosti

b) súhrnný výkaz výdavkov

c) výkaz výdavkov na údržbu

d) výkaz prevádzkových výdavkov

e) výkaz príjmov

f) dodatočné poznámky, ktoré slúžia na prípadné objasnenie a vysvetlenie výkazov.

4. Iné otázky

V prípade manažérov infraštruktúry uskutočňuje audit regulačných výkazov nezávislý audítor. Audítorská správa sa pripája k regulačným výkazom.

Regulačné výkazy obsahujú výkazy ziskov a strát a súvahu a musia sa odsúhlasiť v zákonne predpísaných výkazoch spoločnosti a pre všetky odsúhlasené položky sa poskytujú vysvetlenia.

PRÍLOHA XI

Časť A

Zrušené smernice a zoznam ich následných zmien a doplnení

(uvedené v článku 67)

Smernica Rady 91/440/EHS (Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25)	
Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES (Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 1)	
Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 164)	
Smernica Rady 2006/103/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 344)	len bod B prílohy
Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 44)	len článok 1
Smernica Rady 95/18/ES (Ú. v. ES L 143, 27.6.1995, s. 70)	
Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/13/ES (Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 26)	
Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44)	len článok 29
Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES (Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29)	
Rozhodnutie Komisie 2002/844/ES (Ú. v. ES L 289, 26.10.2002, s. 30)	
Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44)	len článok 30
Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/58/ES (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 44)	len článok 2

Streda 16. novembra 2011

Časť B

Zoznam lehôt na transpozíciu do vnútroštátneho práva

(uvedený v článku 67)

Smernica	Lehota na transpozíciu
91/440/EHS	1. január 1993
95/18/ES	27. jún 1997
2001/12/ES	15. marec 2003
2001/13/ES	15. marec 2003
2001/14/ES	15. marec 2003
2004/49/ES	30. apríl 2006
2004/51/ES	31. december 2005
2006/103/ES	1. január 2007
2007/58/ES	4. jún 2009

PRÍLOHA XII

Tabuľka zhody

Smernica 91/440/EHS	Smernica 95/18/ES	Smernica 2001/14/ES	Táto smernica
článok 2 ods. 1	článok 1 ods. 1	článok 1 ods. 1 prvý pododsek	článok 1 ods. 1
		článok 1 ods. 2	článok 1 ods. 2
článok 2 ods. 2			článok 2 ods. 1
	článok 1 ods. 2		článok 2 ods. 2
		článok 1 ods. 3	článok 2 ods. 3
článok 2 ods. 3	článok 1 ods. 3	článok 1 ods. 4	článok 2 ods. 4
článok 2 ods. 4			článok 2 ods. 5
článok 3			článok 3 ods. 1 až 8
	článok 2 písm. b) a c)		článok 3 ods. 9 a 10
		článok 2	článok 3 ods. 11 až 21
článok 4			článok 4
článok 5			článok 5
článok 6 ods. 1 a 2			článok 6 ods. 1, 2
článok 9 ods. 4			článok 6 ods. 3
článok 6 ods. 1 druhý pododsek			článok 6 ods. 4
článok 6 ods. 3			článok 7 ods. 1

Smernica 91/440/EHS	Smernica 95/18/ES	Smernica 2001/14/ES	Táto smernica
		článok 4 ods. 2 a článok 14 ods. 2	článok 7 ods. 2
článok 7 ods. 1, 3 a 4			článok 8 ods. 1, 2 a 3
		článok 6 ods. 1	článok 8 ods. 4
článok 9 ods. 1 a 2			článok 9 ods. 1 a 2
článok 10 ods. 3 a 3a			článok 10 ods. 1 a 2 prvý, druhý a tretí pododsek
článok 10 ods. 3b			článok 11 ods. 1, 2 a 3
			článok 11 ods. 4
článok 10 ods. 3c a 3e			článok 11 ods. 5 a 6
článok 10 ods. 3f			článok 12
		článok 5	článok 13
			článok 14
článok 10b			článok 15
	článok 3		článok 16
	článok 4 ods. 1 až 4		článok 17 ods. 1 až 4
	článok 5		článok 18
	článok 6		článok 19
	článok 7		článok 20
	článok 8		článok 21
	článok 9		článok 22
	článok 4 ods. 5		článok 23 ods. 1
	článok 10		článok 23 ods. 2 a 3
	článok 11		článok 24
	článok 15		článok 25
		článok 1 ods. 1 druhý pododsek	článok 26
		článok 3	článok 27
článok 10 ods. 5			článok 28
		článok 4 ods. 1 a 3 až 6	článok 29
		článok 6 ods. 2 až 5	článok 30
		článok 7	článok 31
		článok 8	článok 32

Streda 16. novembra 2011

Smernica 91/440/EHS	Smernica 95/18/ES	Smernica 2001/14/ES	Táto smernica
		článok 9	článok 33
		článok 10	článok 34
		článok 11	článok 35
		článok 12	článok 36
		článok 13	článok 38
		článok 14 ods. 1 a 3	článok 39
		článok 15	článok 40
		článok 16	článok 41
		článok 17	článok 42
		článok 18	článok 43
		článok 19	článok 44
		článok 20 ods. 1, 2 a 3	článok 45 ods. 1, 2, a 3
			článok 45 ods. 4
		článok 20 ods. 4	článok 45 ods. 5
		článok 21	článok 46
		článok 22	článok 47
		článok 23	článok 48
		článok 24	článok 49
		článok 25	článok 50
		článok 26	článok 51
		článok 27	článok 52
		článok 28	článok 53
		článok 29	článok 54
		článok 30 ods. 1	článok 55
		článok 30 ods. 2	článok 56 ods. 1
		článok 31	článok 57
článok 12			článok 58
článok 14a		článok 33 ods. 1, 2 a 3	článok 59
			článok 60
			článok 61
			článok 62
článok 11		článok 34	článok 63
článok 11a		článok 35 ods. 1 až 3	článok 64

Smernica 91/440/EHS	Smernica 95/18/ES	Smernica 2001/14/ES	Táto smernica
článok 10 ods. 9			článok 65
		článok 38	článok 66
			článok 67
	článok 17	článok 39	článok 68
článok 16	článok 18	článok 40	článok 69
			príloha I
príloha II			príloha II
		príloha II	príloha III
			príloha IV
	príloha		príloha V
		príloha I	príloha VI
			príloha VII
			príloha VIII
		príloha III	príloha IX
			príloha X