4. naroči svojemu generalnemu sekretarju, naj po tem, ko je bilo preverjeno, da so bili vsi postopki pravilno zaključeni, podpiše pravni akt in v soglasju z generalnim sekretarjem Sveta poskrbi za njegovo objavo v *Uradnem listu Evropske unije*;

5. naroči svojemu predsedniku, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji ter nacionalnim parlamentom.

Enotno evropsko železniško območje ***I

P7_TA(2011)0503

Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 16. novembra 2011 o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (prenovitev) (KOM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(2013/C 153 E/41)

(Redni zakonodajni postopek – prenovitev)

Evropski parlament,

— ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (KOM(2010)0475),

— ob upoštevanju člena 294(2) in člena 91 Pogodbe o delovanju Evropske unije, na podlagi katerih je Komisija podala predlog Parlamentu (C7-0268/2010),

— ob upoštevanju člena 14 Pogodbe o delovanju Evropske unije in Protokola št 26 k Pogodbi o storitvah splošnega pomena;

— ob upoštevanju člena 294(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije,

— ob upoštevanju svoje resolucije z dne 17. junija 2010 o izvajanju direktiv prvega železniškega paketa ([1]),

— ob upoštevanju obrazloženega mnenja Luksemburške poslanske zbornice v okviru Protokola št. 2 o uporabi načel subsidiarnosti in sorazmernosti, v katerem izjavlja, da osnutek zakonodajnega akta ni v skladu z načelom subsidiarnosti,

— ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 16. marca 2011 ([2]),

— ob upoštevanju mnenja Odbora regij z dne 28. januarja 2011 ([3]),

— ob upoštevanju Medinstitucionalnega sporazuma z dne 28. novembra 2001 o bolj sistematičnem ponovnem sprejemu pravnih aktov ([4]),

— ob upoštevanju pisma Odbora za pravne zadeve Odboru za promet in turizem z dne 26. maja 2011 v skladu s členom 87(3) Poslovnika,

— ob upoštevanju členov 87 in 55 Poslovnika,

— ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem (A7-0367/2011),

([1]) UL C 236 E, 12.8.2011, str. 125.
([2]) UL C 132, 3.5.2011, str. 99.
([3]) UL C 104, 2.4.2011, str. 53.
([4]) UL C 77, 28.3.2002, str. 1.

A. ker po mnenju posvetovalne skupine pravnih služb Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije predlog ne vsebuje bistvenih sprememb, razen tistih, ki so v njem opredeljene kot take, in ker je, kar zadeva kodifikacijo nespremenjenih določb prejšnjih aktov in omenjene spremembe, ta predlog zgolj kodifikacija obstoječih besedil brez vsebinskih sprememb,

1. sprejme stališče v prvi obravnavi, kakor je določeno v nadaljevanju in kakor je bilo prilagojeno v skladu s priporočili posvetovalne skupine pravnih služb Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije;

2. poziva Komisijo, naj zadevo ponovno predloži Parlamentu, če namerava svoj predlog bistveno spremeniti ali ga nadomestiti z drugim besedilom;

3. naroči svojemu predsedniku, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji ter nacionalnim parlamentom.

P7_TC1-COD(2010)0253

Stališče Evropskega parlamenta, sprejeto v prvi obravnavi dne 16. novembra 2011 z namenom sprejetja Direktive 2011/…/EU Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (prenovitev)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora [1]

ob upoštevanju mnenja Odbora regij [2],

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Direktiva Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti [3], Direktiva Sveta 95/18/ES z dne 19. junija 1995 o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu [4] in Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2001/14/ES z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture [5] so bile v letih 2004 in 2007 znatno spremenjene. Ker so potrebne dodatne spremembe in ker med temi pravnimi določbami obstaja povezava, bi bilo zaradi jasnosti treba navedene direktive prenoviti in združiti v en sam akt.

[1] UL C 132, 3.5.2011, str. 99.
[2] UL C 104, 2.4.2011, str. 53.
[3] UL L 237, 24.8.1991, str. 25.
[4] UL L 143, 27.6.1995, str. 70.
[5] UL L 75, 15.3.2001, str. 29.

Sreda, 16. november 2011

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

(2a) Delež železniškega sektorja v prometu se v nasprotju s cilji železniškega paketa iz leta 2001 ("prvi železniški paket", in sicer Direktiva 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 91/440/EGS o razvoju železnic Skupnosti [1]***, Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2001/13/ES z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu*** [2] ***in Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2001/14/ES) desetletju ne povečuje, kar kaže, da so za podporo sektorju potrebne dodatne izboljšave sedanje zakonodaje. Iz tega sledi, da je tokratna reorganizacija bistvena.*** **[Sprememba 1]**

(2b) Številni postopki za ugotavljanje kršitev proti državam članicam kažejo na to, da pri sedanji zakonodaji prihaja do razlik v tolmačenju ter da je treba za zagotovitev resničnega odprtja evropskega železniškega trga razjasniti in izboljšati prvi železniški paket. **[Sprememba 2]**

(2c) Naložbe v razvoj in vzdrževanje železniške infrastrukture so še vedno nezadostne, da bi zagotovile razvoj sektorja in njegovo sposobnost konkurenčno nastopiti na trgu. **[Sprememba 3]**

(2d) Direktive, ki sestavljajo prvi železniški paket, niso preprečile občutnih razlik glede strukture in višine uporabnin za železniško infrastrukturo ter glede oblike in trajanja postopkov dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti. **[Sprememba 4]**

(2e) Nepregledne razmere na trgu so očitna ovira za konkurenčne železniške storitve. **[Sprememba 5]**

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

(3a) Zaradi soobstoja različnih sistemov socialne varnosti v železniškem sektorju v državah članicah obstaja tveganje nelojalne konkurence med novimi in obstoječimi prevozniki v železniškem prometu, zato je potrebna uskladitev, ob upoštevanju posebnosti sektorja in držav članic. **[Sprememba 6]**

(3b) Vzpostaviti je treba jamstva, da bodo regulatorni organi opravili svoje nadzorne obveznosti, da bi se preprečila diskriminacija med prevozniki v železniškem prometu ter zagotovila izvajanje ustreznih politik zaračunavanja in skladnost z načelom ločitve računov. **[Sprememba 7]**

(3c) Za dokončanje evropskega železniškega območja je potrebna popolna interoperabilnost železniškega sistema na evropski ravni. Evropska agencija za železnice bi morala dobiti ustrezna pooblastila in sredstva, da bi ta cilj dosegla hitreje, med drugim tudi na področju razvoja skupnih standardov za certifikacijo železniškega voznega parka ter varnostnih sistemov in sistemov signalizacije. **[Sprememba 8]**

(4) Regionalni, mestni in primestni promet ter prevozne dejavnosti v obliki izmeničnih prevozov skozi tunel pod Rokavskim prelivom bi morale biti izključene iz področja uporabe te direktive. ***Vlaki, ki so del kulturne dediščine, in muzejski vlaki, ki obratujejo na lastnih tirih, bi morali biti izvzeti iz področja uporabe direktive.*** **[Sprememba 9]**

---

[1] UL L 75, 15.3.2001, str. 1.
[2] UL L 75, 15.3.2001, str. 26.

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

(6) Da bi bila zagotovljena prihodnji razvoj in učinkovito delovanje železniškega sistema, bi bilo treba opravljanje prevoznih storitev razlikovati od upravljanja infrastrukture. Glede na take razmere je potrebno, da se ti dve dejavnosti upravljata ločeno in vodita z ločenimi računi***, kar bo zagotovilo preglednost, zaradi katere javna sredstva ne bodo usmerjena k drugim poslovnim dejavnostim***. **[Sprememba 10]**

(6a) Treba je zagotoviti strogo ločitev računov upravljavcev železniške infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu. Javna sredstva, dodeljena enemu od teh področij dejavnosti, ne bi smela biti prenešena na drugo področje dejavnosti. Ta prepoved bi morala biti jasno prikazana v računovodskih pravilih za vsako področje dejavnosti. Država članica in nacionalni regulatorni organ bi morala zagotoviti učinkovito izvajanje te prepovedi. **[Sprememba 11]**

(6b) Ne glede na naravo svojega poslovnega modela morajo vsi prevozniki v železniškem prometu spoštovati zakonodajo na področju socialne varnosti in zdravja, da bi se preprečila socialni dumping in nelojalna konkurenca. **[Sprememba 12]**

(6c) Da bi lahko železniški promet konkuriral cestnemu prometu, bi bilo treba standardizirati različne nacionalne predpise, kot so predpisi o varnosti v železniškem prometu~~,~~ o uporabi spremljevalnih dokumentov, o pravilih za razporejanje vlakov in dokumentacijo v zvezi s tem, o signalizacijah in označbah, namenjenih vodenju vlakov, o ukrepih in varovalih, ki se izvajajo v povezavi z nevarnim blagom, ter o enotnih postopkih za registracijo in nadzor prevoza odpadkov. **[Sprememba 13]**

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

(8) Z namenom pospešiti konkurenco pri vodenju železniških storitev v smislu izboljšanega udobja in uporabniških storitev bi morale države članice ohraniti splošno odgovornost za razvoj ustrezne železniške infrastrukture.

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

(10) Države članice bi morale zagotoviti, da dobijo upravljavci železniške infrastrukture in obstoječi prevozniki v železniškem prometu v javni lasti ali pod javnim nadzorom zdravo finančno strukturo, pri čemer se ustrezno upoštevajo pravila Unije o državnih pomočeh.

(10a) Unija bi morala iskati alternativne vire financiranja evropskih železniških projektov, in sicer z inovativnimi finančnimi instrumenti, kot so projektne obveznice EU, da bi spodbudila zasebna vlaganja in izboljšala dostop do tveganega kapitala. Iz istega razloga mora železniški trg postati privlačen za alternativne, zasebne vlagatelje, in sicer znotraj jasnih, preglednih pravnih okvirov. **[Sprememba 14]**

Sreda, 16. november 2011

(10b) Države članice in upravljavci železniške infrastrukture bi morali imeti možnost, da naložbe v infrastrukturo financirajo na druge načine kot z neposrednimi državnimi sredstvi, na primer s financiranjem iz zasebnega sektorja. **[Sprememba 15]**

(11) Za učinkovit sektor prevoza ***potnikov in*** blaga, zlasti čezmejnega, ***še posebej v primerih, ko drugačna tirna širina še vedno pomeni fizično oviro za konkurenco,***je treba nujno sprejeti ukrepe za odprtje ~~trga~~ ***trgov posameznih držav članic in vzpostavitev konkurence***. **[Sprememba 16]**

(12) Za zagotovitev, da se pravice dostopa do železniške infrastrukture uporabljajo enotno in nediskriminatorno v celotni Uniji, je primerno uvesti licenco za prevoznike v železniškem prometu.

(13) V primerih potovanj z vmesnimi postanki bi bilo treba novim operaterjem na trgu dovoliti pobiranje in odlaganje potnikov tekom potovanja, s čimer se takšnim storitvam omogoči, da so ekonomsko sposobne preživeti, in hkrati izogne temu, da se morebitni konkurenti ne bi znašli v slabšem položaju glede na obstoječe operaterje.

(14) Uvedba novih odprtih mednarodnih potniških storitev z vmesnimi postanki ~~se ne bi smela uporabljati za odpiranje trga domačih storitev potniškega prometa, temveč~~ bi se morala osredotočiti ~~le~~ na pomožne postanke na mednarodni progi. Glavni namen ~~novih~~ ***takih*** storitev bi moral biti prevoz potnikov na mednarodnem potovanju. Pri presoji, ali je to glavni namen storitve, bi bilo treba upoštevati merila, kot so razmerje med prometom domačih in mednarodnih potnikov ter razmerje med obsegom prevoza domačih in mednarodnih potnikov ter dolžino proge. Glavni namen storitve bi moral presoditi ustrezni nacionalni regulatorni organ na zahtevo zainteresirane strani. **[Sprememba 17]**

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

(15a) Uredba (ES) št. 1370/2007 državam članicam dopušča, da zagotovijo, da delavci v okviru ločevanja med delovanjem prevoznih storitev in upravljanja infrastrukture, ki lahko privede do prenosa podjetja, ohranijo svoje pravice iz delovnega razmerja. **[Sprememba 18]**

(16) Odprtje mednarodnih storitev potniškega prometa za konkurenco lahko vpliva na organiziranje in financiranje storitev potniškega železniškega prometa, ki se izvajajo na podlagi pogodbe za opravljanje javne službe. Države članice bi morale imeti možnost, da omejijo pravico dostopa na trg, kadar bi ta pravica ogrozila ekonomsko ravnotežje teh pogodb za opravljanje javne službe in kadar to odobri ustrezni regulatorni organ iz člena 55***, po potrebi pa tudi mreža regulatornih organov iz člena 57*** te direktive, in sicer na podlagi objektivne ekonomske analize ter zahteve pristojnih organov, ki so dodelili pogodbo za opravljanje javne službe. **[Sprememba 19]**

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

(17) Pri presoji, ali bi bilo lahko ekonomsko ravnotežje pogodb za opravljanje javne službe ogroženo, bi bilo treba upoštevati vnaprej določena merila, na primer vpliv na dobičkonosnost katerih koli storitev, ki jih zajema pogodba za opravljanje javne službe, vključno s posledičnim vplivom na neto stroške pristojnega javnega organa, ki je dodelil pogodbo, povpraševanje potnikov, cene vozovnic, ureditev izdajanja vozovnic, lokacijo in število postaj na obeh straneh meje ter čas in pogostnost predlagane nove storitve. Države članice lahko v skladu s tako presojo in odločitvijo zadevnega regulatornega organa odobrijo, spremenijo ali zavrnejo pravico dostopa za zaprošeno mednarodno storitev potniškega prometa, vključno z uporabnino, ki se naloži prevozniku nove mednarodne storitve potniškega prometa, in sicer v skladu z ekonomsko analizo in s pravom Unije ter z načeloma enakosti in nediskriminacije.

(18) Da bi izboljšali potniške storitve na progah, ki izpolnjujejo obveznosti javnih služb, bi bilo državam članicam treba omogočiti, da pristojne organe za opravljanje teh storitev pooblastijo, da uvedejo dajatev na storitve potniškega prometa v skladu s pristojnostjo teh organov. Z dajatvijo bi se pomagalo financirati obveznosti opravljanja javnih storitev, določenih v pogodbah za opravljanje javnih služb.

(18a) Razvoj trga je pokazal, da je bistvenega pomena okrepitev vloge regulatornih organov. Če naj igrajo ključno vlogo pri zagotavljanju poštenega okolja s pogoji enakopravnega dostopa, morajo prejeti finančna sredstva, ustrezno osebje in logistično opremo za izpolnjevanje te naloge. **[Sprememba 20]**

(18b) Nacionalni regulatorni organ mora biti neodvisna regulatorna ustanova, pooblaščena za obravnavanje zadev na lastno pobudo in za opravljanje preiskav ter sposobna izdajati mnenja in izvršljive odločitve, z namenom zagotavljanja odprtega trga brez ovir, s prosto in neizkrivljeno konkurenco. **[Sprememba 21]**

(19) Nacionalni regulatorni organ bi moral delovati tako, da ne pride do konflikta interesov in kakršne koli vpletenosti v dodeljevanje pogodb za opravljanje javne službe, ki se preučuje***, brez poseganja v možnost financiranja tega organa iz državnega proračuna ali iz pristojbin v železniškem sektorju ali v objavo ustreznih informacij***. Pristojnost regulatornega organa bi bilo treba razširiti, da bi mu omogočili presojanje namena mednarodne storitve in, kjer je to ustrezno, morebitnega ekonomskega učinka na obstoječe pogodbe za opravljanje javne službe. **[Sprememba 22]**

(19a) Nacionalni regulatorni organ bi moral biti organizacijsko, finančno, pravno in pri odločanju neodvisen od katerega koli upravljavca železniške infrastrukture, organa za zaračunavanje uporabnine, organa za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti ali od prosilcev. Nacionalni regulatorni organ mora imeti potrebne upravne zmogljivosti glede osebja in sredstev, da lahko zagotavlja, da je železniški trg odprt in pregleden. Raven osebja, ki je potrebna, bi morala biti neposredno povezana s tržnimi potrebami in se temu primerno spreminjati. Nacionalni regulatorni organ bi moral sprejemati odločitve glede pritožb, ravnati na lastno pobudo, izvajati preiskave v primeru sporov in spremljati razvoj trga. Podpirati bi ga moral regulatorni organ Evropske komisije. Nacionalni regulatorni organ bi moral hraniti zbirko podatkov osnutkov svojih odločitev, ki bi bila dostopna Evropski komisiji. **[Sprememba 23]**

(20) Za investiranje v storitve, ki uporabljajo specializirano infrastrukturo, kot so hitre železniške povezave, potrebujejo prosilci pravno varnost zaradi obsežnosti in dolgoročnosti zadevnih naložb.

Sreda, 16. november 2011

(21) Nacionalni regulatorni organi bi morali ~~izmenjevati informacije in~~ ***pod okriljem Komisije vzpostaviti mrežo za krepitev medsebojnega sodelovanja z razvojem skupnih načel ter izmenjavo najboljših praks in informacij. V posameznih primerih***, kadar je to ustrezno, ~~v posameznih primerih~~ ***bi morali tudi*** usklajevati načela in prakso za presojo, ali je ekonomsko ravnotežje pogodbe za opravljanje javne službe ogroženo. Na podlagi izkušenj bi morali postopoma oblikovati ***skupne*** smernice ***na evropski ravni. Komisija bi morala na podlagi izkušenj mreže regulatornih organov podati zakonodajni predlog za ustanovitev evropskega regulatornega organa***. **[Spremembi 24 in 25]**

(22) Za zagotovitev lojalne konkurence med prevozniki v železniškem prometu ~~je~~ ***bi moral regulatorni organ*** zagotavljanje prevoznih storitev ~~ločevati od upravljanja~~ ***in upravljanje*** objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev~~. Glede na to je nujno, da se ti dve vrsti dejavnosti upravljata neodvisno v različnih pravnih subjektih. Taka neodvisnost ne pomeni, da je treba za vsak objekt, potreben za izvajanje železniških storitev, ustanoviti ločen organ ali podjetje.~~***, voditi pregledno in v skladu s postopki, določenimi v tej direktivi.*** **[Sprememba 26]**

(22a) Izboljšan dostop do informacij o potovanju ter prodajnih mest za nakup vozovnic na potniških postajah morajo dopolnjevati druge regulativne pobude, katerih cilj je olajšati oblikovanje in razvoj telematskih aplikacij za potnike. **[Sprememba 138]**

(23) Za zagotovitev zanesljivih in primernih storitev je treba poskrbeti, da prevozniki v železniškem prometu ob vsakem času izpolnjujejo nekatere zahteve v zvezi z ugledom, finančno sposobnostjo***, socialnimi standardi*** in strokovno usposobljenostjo. **[Sprememba 27]**

(24) Za zaščito uporabnikov in tretjih oseb je ~~pomembno~~ ***bistveno*** zagotoviti, da so prevozniki v železniškem prometu dovolj zavarovani glede odgovornosti. ***Treba bi bilo tudi omogočiti kritje odgovornosti v primeru nezgod z jamstvi, ki bi jih zagotovile banke ali druga podjetja, vendar le, če je tako kritje ponujeno pod tržnimi pogoji, ne predstavlja državne pomoči in ne vsebuje elementov diskriminacije proti drugim prevoznikom v železniškem prometu.*** **[Sprememba 28]**

(25) ~~Prevoznik~~ ***Vsi prevozniki*** v železniškem prometu bi ~~moral~~ ***morali*** imeti tudi obveznost izpolnjevati ***tako*** nacionalne določbe ~~in~~ ***kot tudi*** določbe Unije o zagotavljanju železniških storitev, uporabljene brez diskriminacije, ki ~~prevozniku~~ ***prevoznikom*** v železniškem prometu zagotavljajo popolnoma varno in ob ~~ustreznem~~ ***popolnem*** upoštevanju ~~zdravstvenih in~~ ***obstoječih obveznosti glede*** socialnih pogojev***, zdravja*** ter pravic delavcev in potrošnikov opravljati ~~njegovo~~ ***njihovo*** dejavnost na ~~določenih~~ ***vseh*** odsekih proge. **[Spremembi 29 in 30]**

(26) Postopki za dodeljevanje, vzdrževanje in spreminjanje licenc za obratovanje za prevoznike v železniškem prometu bi morali biti pregledni in skladni z načelom prepovedi diskriminacije.

(26a) Še vedno velja, da se prevoznikom v železniškem prometu odobritev licenc za vozni park prepogosto neupravičeno preprečuje, kar izkrivlja dostop na trg. Zato je primerno, da se Evropski železniški agenciji podelijo močna pooblastila. Komisija se torej poziva, naj kot del pregleda Uredbe (ES) št. 881/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije [1] ***razišče, ali se za to področje lahko razširi pooblastila Evropske železniški agencije.*** **[Sprememba 31]**

[1] UL L 164, 30.4.2004, str. 1.

(27) Za zagotovitev preglednosti in nediskriminatornega dostopa do železniške infrastrukture in z železnico povezanih storitev vsem prevoznikom v železniškem prometu se vse potrebne informacije za uresničevanje pravic dostopa objavijo v programu omrežja***, vključno s formati, ki so dostopni invalidom in osebam z omejeno mobilnostjo***. **[Sprememba 32]**

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

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

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

(31) Ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti bi morala omogočati enak in enakopraven dostop za vse prevoznike v železniškem prometu in poskušati, kolikor je mogoče, pravično in nediskriminatorno zadovoljevati potrebe vseh uporabnikov in vseh vrst prometa. Ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti bi morala omogočati lojalno konkurenco pri zagotavljanju železniških prevoznih storitev.

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

(34) Ureditev dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti bi morala prevoznikom v železniškem prometu dajati jasne in dosledne spodbude, ki jih vodijo k racionalnim odločitvam.

(35) Vsaka ureditev zaračunavanja uporabnin za uporabo infrastrukture bo za uporabnike pomenila ekonomsko sporočilo. Pomembno je, da so taka sporočila prevoznikom v železniškem prometu dosledna ***in jasna*** in da jih vodijo k razumnim ***in trajnostnim*** odločitvam. **[Sprememba 33]**

(36) Za upoštevanje potreb uporabnikov ali potencialnih uporabnikov zmogljivosti železniške infrastrukture pri njihovem načrtovanju poslovanja in potreb porabnikov železniških storitev ali tistih, ki jih financirajo, je pomembno, da upravljavec železniške infrastrukture zagotavlja, da se infrastrukturne zmogljivosti dodeljujejo na način, ki odraža potrebo po ohranjanju in izboljšanju stopnje zanesljivosti storitev.

(37) Zaželeno je, da bi se prevoznike v železniškem prometu in upravljavce železniške infrastrukture spodbujalo k zmanjševanju motenj na omrežju in večanju njegove učinkovitosti.

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

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

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

(40a) Prosilce, ki ponujajo storitve prevoza blaga na posameznem vagonu, je treba spodbujati, da bi se razširil trg za nove stranke v železniškem prometu. Zato je pomembno, da upravljavec železniške infrastrukture pri dodeljevanju zmogljivosti te prosilce upošteva, da bi lahko imeli v polni meri koristi od tega pravnega okvira in da bi razširili delež železniškega trga za nove sektorje. **[Sprememba 34]**

(41) Postopek dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti mora preprečevati čezmerne omejitve želja prevoznikov, ki so imetniki pravice do uporabe infrastrukture ali želijo take pravice pridobiti za razvoj svojega poslovanja.

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

(43) Pogosto imajo različni uporabniki in različne vrste uporabnikov tudi različen vpliv na infrastrukturne zmogljivosti, zato je treba potrebe po različnih storitvah pravilno uravnotežiti.

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

(45) Ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti mora upoštevati učinke naraščajoče preobremenjenosti infrastrukturne zmogljivosti in, nenazadnje, pomanjkanje zmogljivosti.

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

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

(48) Glede na monopolni položaj upravljavcev železniške infrastrukture bi bilo treba od njih zahtevati, da raziščejo razpoložljive infrastrukturne zmogljivosti in postopke za njihovo povečanje, kadar v postopku dodeljevanja zmogljivosti ni možno zadovoljiti zahtev uporabnikov.

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

(50) Pomembno je zagotoviti boljše usklajevanje ureditev dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti, da bi se povečala privlačnost železnice za promet, ki uporablja omrežje več kot enega upravljavca železniške infrastrukture, zlasti za mednarodni promet. ***V tem kontekstu je zaželena morebitna končna ustanovitev evropskega regulatornega organa.*** **[Sprememba 35]**

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

(52) Zaželeno je opredeliti tiste sestavne dele infrastrukturnih storitev, ki so za prevoznika bistvene pri zagotavljanju prevoznih storitev in ki morale biti zagotovljene v zameno za najnižje cene dostopa.

(53) ***Povečane*** naložbe v železniško infrastrukturo***, zlasti obstoječo,*** so potrebne, ureditev zaračunavanja uporabnin za uporabo infrastrukture pa bi morala spodbujati upravljavce železniške infrastrukture, da ustrezne naložbe naredijo ekonomsko privlačne ***in trajnostne z okoljskega vidika***. **[Sprememba 36]**

(54) Za vzpostavitev primerne in pravične višine uporabnin za uporabo infrastrukture morajo upravljavci železniške infrastrukture evidentirati in ovrednotiti svoja osnovna sredstva ter razviti jasno razumevanje stroškovnih faktorjev pri obratovanju infrastrukture.

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

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

(57) Skupna višina pokrivanja stroškov s pomočjo uporabnin za uporabo infrastrukture vpliva na višino državnih prispevkov; države članice lahko določijo različno višino skupnega pokrivanja stroškov. Vendar bi morala vsaka ureditev zaračunavanja uporabnin za uporabo infrastrukture omogočati promet, ki lahko pokriva vsaj dodatne stroške, ki jih povzroča z uporabo železniškega omrežja.

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

(58a) Da bi se povečal delež prevoza potnikov in blaga v železniškem prometu v primerjavi z drugimi načini prevoza, je zaželeno, da države članice pri internalizaciji zunanjih stroškov zagotovijo, da diferencirane dajatve nimajo negativnih vplivov na finančno ravnovesje upravljavca železniške infrastrukture. Če bi upravljavec železniške infrastrukture vseeno utrpel škodo zaradi te diferenciacije, je priporočljivo, da države članice razliko uravnajo ob upoštevanju pravil o državni pomoči. **[Sprememba 37]**

~~(59) Razvoj železniškega prevoza bi bilo treba doseči med drugim s pomočjo razpoložljivih instrumentov Unije in brez poseganja v že postavljene prednostne naloge.~~ **[Sprememba 38]**

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

~~(61) Zaželeno je, da se prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem železniške infrastrukture zagotovijo spodbude za čim večje zmanjševanje motenj omrežja.~~ **[Sprememba 39]**

Sreda, 16. november 2011

~~(62) Dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti je za upravljavca infrastrukture strošek, za katerega se zahteva plačilo.~~ **[Sprememba 40]**

(63) Učinkovito upravljanje ter pravična in nediskriminatorna uporaba železniške infrastrukture zahtevata ustanovitev ~~regulatornega organa~~ ***nacionalnih regulatornih organov***, ki ~~nadzoruje~~ ***nadzorujejo*** uporabo pravil, določenih v tej direktivi, in ~~deluje~~ ***delujejo*** kot pritožbeni organ, ne glede na možnost sodne revizije. **[Sprememba 41]**

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

(65) ~~Komisijo bi bilo treba pooblastiti za sprejetje prilog k tej direktivi. Ker so navedeni ukrepi splošne narave in so namenjeni spreminjanju nebistvenih elementov te direktive, jih je treba sprejeti kot delegirane akte v skladu s členom 290 Pogodbe.~~ ***Da bi zagotovili ustrezno delovanje železniškega trga in dobro regulacijo glede zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja zmogljivosti železniškega infrastrukture, bi bilo treba v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) na Komisijo prenesti pooblastila, da sprejme akte v zvezi s predpisanimi merili in postopki v okviru spremljanja trga, nekaterimi elementi programa omrežja, nekaterimi načeli zaračunavanja uporabnin, začasnimi znižanji za Evropski sistem vodenja vlakov (v nadaljnjem besedilu: ETCS), nekaterimi elementi načrta izvedbe, merili za določanje zahtev v zvezi s prosilci za uporabo železniške infrastrukture, časovnim načrtom postopka dodeljevanja, finančnimi izkazi ter skupnimi načeli in prakso regulatornih organov pri sprejemanju odločitev. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so zadevni dokumenti predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu istočasno, pravočasno in na ustrezen način.*** **[Sprememba 42]**

(66) ~~Ukrepi, ki so potrebni za izvajanje te direktive bi morali biti sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ([1]).~~ ***Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi pravil in splošnih načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo uresničevanje izvedbenih pooblastil Komisije*** ([2]). **[Sprememba 43]**

(67) V skladu z načeli subsidiarnosti in sorazmernosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji ciljev te direktive, in sicer spodbujanje razvoja železnic Unije, določitev splošnih načel za odobritev licence prevoznikom v železniškem prometu in usklajevanje ureditev v državah članicah glede dodeljevanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti ter uporabnin za uporabo slednjih, države članice same ne morejo zadovoljivo doseči, upoštevajoč očitno mednarodno razsežnost izdajanja takšnih licenc in delovanja pomembnih elementov železniških omrežij, in glede na potrebo zagotoviti poštene enakopravne pogoje dostopa do infrastrukture, in lahko zato cilje zaradi njihovih čeznacionalnih vidikov bolje doseže Unija. Ta direktiva ne presega okvirov, ki so potrebni za doseganje teh ciljev.

~~([1]) UL L 184, 17.7.1999, str. 23.~~
([2]) UL L 55, 28.2.2011, str. 13.

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

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

(70) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje [1] se države članice poziva, da za lastne potrebe in v interesu Unije pripravijo tabele, ki naj kar najbolj nazorno prikazujejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos, ter da te tabele objavijo.

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

(71a) Komisija bi morala glede na resolucije Evropskega parlamenta z dne 12. julija 2007 [2]***in 17. junija 2010*** [3]***o izvajanju direktiv prvega železniškega paketa ter glede na izvajanje Direktive 2001/12/ES do konca leta 2012 predstaviti zakonodajni predlog o ločitvi upravljavca železniške infrastrukture in prevoznika v železniškem prometu. Glede na to, da železniški sektor zaenkrat še ni v celoti odprt, bi morala Komisija do istega datuma predstaviti zakonodajni predlog o odprtju trga*** – **[Sprememba 44]**

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Predmet in področje uporabe

1. Ta direktiva določa:

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

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

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

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

[1] UL C 321, 31.12.2003, str. 1.
[2] UL C 175 E, 10.7.2008, str. 551.
[3] UL C 236 E, 12.8.2011, str. 125.

Člen 2

Izvzetja iz področja uporabe

1. Poglavje II se ne uporablja za prevoznike v železniškem prometu, katerih dejavnost je omejena samo na mestni, primestni ali regionalni promet.

2. Države članice lahko iz uporabe poglavja III izvzamejo:

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

(b) prevoznike v železniškem prometu, ki izvajajo izključno mestni ali primestni potniški promet;

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

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

(2a) Države članice lahko iz uporabe členov 6, 7, 8 in 13 ter poglavja IV izvzamejo:

— ***prevoznike v železniškem prometu, ki za železniški promet blaga uporabljajo samo tisto železniško infrastrukturo, ki so jo sami upravljali pred začetkom …*** (*)***in katere tirna širina se razlikuje od glavne tirne širine na omrežju zadevne države članice, ter ki je povezana z železniško infrastrukturo tretje države – če upravljana infrastruktura ni opredeljena v Odločbi št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o smernicah EU za razvoj vseevropskega prometnega omrežja*** ([1]). **[Spremembi 134 in 135]**

3. Države članice lahko iz uporabe poglavja IV izvzamejo:

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

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

(c) regionalna omrežja, ki jih za regionalni promet blaga uporablja izključno železniški prevoznik, katerega odstavek 1 ne ureja, dokler drug prevoznik ne zaprosi za infrastrukturne zmogljivosti na tem omrežju;

(d) zasebno železniško infrastrukturo, ki jo uporablja izključno njen lastnik za lastne prevoze blaga;

(e) prevozne dejavnosti v obliki železniških storitev, ki se izvajajo kot tranzit preko Unije.

Države članice lahko določijo časovna obdobja in roke za časovni razpored postopka dodeljevanja, ki se razlikujejo od tistih v členu 43(2), točki 4(b) Priloge VIII in točkah 3, 4 in 5 Priloge IX, za mednarodne vlakovne poti, ki se določijo v sodelovanju z upravljavci železniške infrastrukture iz tretjih držav na omrežju s tirno širino, ki se razlikuje od glavnega železniškega omrežja v Uniji. **[Sprememba 45]**

(*) Datum začetka veljavnosti te direktive.

([1]) UL L 204, 5.8.2010, str. 1.

3a. Države članice lahko iz uporabe člena 31(5) izvzamejo vozila, s katerimi se opravlja prevoz ali so namenjena prevozu iz tretjih držav ali v tretje države, delujočimi v omrežju, katerega tirna širina se razlikuje od tirne širine glavnega železniškega omrežja v Uniji. **[Sprememba 46]**

4. Ta direktiva se ne uporablja za prevoznike v železniškem prometu, ki zagotavljajo izključno izmenične prevoze za prevoz cestnih vozil skozi predor pod Rokavskim prelivom in prevoze v obliki izmeničnih prevozov za prevoz cestnih vozil skozi predor pod Rokavskim prelivom, razen iz členov 6(1), 10, 11, 12 in 28.

5. Države članice lahko iz uporabe členov 10, 11, 12 in 28 izključijo katero koli storitev železniškega prometa, ki se opravlja kot tranzit preko Unije, pri kateri sta izhodiščni in namembni kraj zunaj ozemlja Unije.

Člen 3

Opredelitve pojmov

V tej direktivi se uporabljajo naslednje opredelitve:

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

(2) "upravljavec železniške infrastrukture" pomeni vsak organ ali podjetje, ki je pristojen(-no) zlasti za vzpostavitev, upravljanje in vzdrževanje železniške infrastrukture, vključno z upravljanjem prometa, krmiljenjem in usmerjanjem ter signalizacijo***, v skladu z veljavnimi varnostnimi predpisi***; ***glavne*** naloge upravljavca železniške infrastrukture ~~na železniškem omrežju ali na delu omrežja so lahko dodeljene različnim organom ali podjetjem~~ ***so: odločanje o dodeljevanju vlakovnih poti, vključno z opredelitvijo in oceno razpoložljivosti in dodeljevanjem posameznih vlakovnih poti, odločanje o zaračunavanju uporabnin za uporabo infrastrukture, vključno z določanjem in pobiranjem uporabnin, ter odločanje o naložbah v infrastrukturo***; **[Sprememba 47]**

(2a) "regulatorni organ" pomeni organ, ki v državi članici nadzoruje pravilno uporabo zadevnih uredb, ki ni udeležen pri oblikovanju politik in ki je popolnoma ločen od podjetij, zlasti tistih iz točk 1 in 2; **[Sprememba 48]**

(3) "železniška infrastruktura" pomeni vse postavke, navedene v Prilogi ~~I.A k Uredbi Komisije (EGS) št. 2598/70 z dne 18. decembra 1970 o določitvi vsebine postavk v računovodskih obrazcih iz Priloge I k Uredbi Sveta (EGS) št. 1108/70 z dne 4. junija 1970 ([1]), ki so zaradi jasnosti vključene v Prilogo~~ I k tej direktivi; **[Sprememba 49]**

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

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

~~([1]) UL L 278, 23.12.1970, str. 1.~~

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

(7) "regionalni promet" pomeni prevozne storitve za zadovoljevanje prevoznih potreb ***posamezne*** regije ***ali mejnih regij***. **[Sprememba 50]**

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

(9) "licenca" pomeni dovoljenje, ki ga država članica izda prevozniku in s katerim se prizna njegova sposobnost, da zagotavlja železniške prevozne storitve; ta sposobnost je lahko omejena na zagotavljanje posebnih vrst storitev;

(10) "licenčni organ" pomeni organ, odgovoren za dodeljevanje licenc v državi članici;

(11) "dodeljevanje" pomeni dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti od upravljavca železniške infrastrukture;

(12) "prosilec" pomeni prevoznika v železniškem prometu in druge fizične ali pravne osebe, kot so pristojni organi v skladu z Uredbo (ES) št. 1370/2007 in prevozniki blaga, špediterji in prevozniki v kombiniranem prometu, ki imajo interes na podlagi javne službe ali komercialni interes za pridobitev infrastrukturnih zmogljivosti;

(13) "preobremenjena infrastruktura" pomeni element infrastrukture, za katerega celo po uskladitvi različnih prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti v določenih obdobjih ni mogoče povsem zadostiti povpraševanju po njih;

(14) "načrt razširitve zmogljivosti" pomeni ukrep ali vrsto ukrepov, skupaj s časovnim načrtom njihove izvedbe, ki je namenjen za odpravo omejitev zmogljivosti, zaradi katerih je bil določen element razglašen za "preobremenjeno infrastrukturo";

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

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

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

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

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

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

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

POGLAVJE II

RAZVOJ ŽELEZNIC UNIJE

ODDELEK 1

Neodvisnost upravljanja

Člen 4

Neodvisnost prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev železniške infrastrukture

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

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

2a. Upravljavec železniške infrastrukture sam upravlja svoje storitve informacijske tehnologije, da zagotovi ustrezno zaščito poslovno občutljivih informacij. **[Sprememba 51]**

2b. Države članice zagotovijo tudi, da so prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture, ki medsebojno niso popolnoma neodvisni, odgovorni vsak za svojo kadrovsko politiko. **[Sprememba 52]**

Člen 5

Upravljanje prevoznikov v železniškem prometu v skladu s poslovnimi načeli

1. Države članice prevoznikom v železniškem prometu omogočijo prilagoditev njihove dejavnosti trgu in opravljanje te dejavnosti, za katero so odgovorni njihovi organi upravljanja, v interesu zagotavljanja učinkovitih in ustreznih storitev z najnižjimi možnimi stroški za zahtevano kakovost storitve.

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

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

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

(a) ustanavljajo svoje notranje organizacije, brez poseganja v določbe členov 7, 29 in 39;

(b) nadzorujejo dobavo in trženje storitev ter določajo njihovo ceno, brez poseganja v Uredbo (ES) št. 1370/2007;

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

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

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

4. Če ima država članica prevoznika v železniškem prometu neposredno ali posredno v lasti ali pod nadzorom, njene pravice nadzora upravljanja ne presegajo pravic glede upravljanja, ki jih nacionalna zakonodaja o gospodarskih družbah daje delničarjem zasebnih delniških družb. Politične smernice, navedene v odstavku 3, ki jih država lahko določi za gospodarske družbe v okviru izvajanja delničarskega nadzora, so lahko le splošne narave in ne posegajo v konkretne poslovne odločitve vodstva.

ODDELEK 2

Ločitev upravljanja infrastrukture in prevoznih storitev ter različnih vrst prevoznih storitev med seboj

Člen 6

Pregledno ločevanje poslovnih računov

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

2. Države članice lahko tudi predvidijo, da je za takšno ločitev potrebna organizacijska delitev na področja znotraj enega podjetja, ali da infrastrukturo in prevozne storitve upravljajo ločeni subjekti***, da bi zagotovili razvoj konkurence, stalne naložbe in stroškovno učinkovite storitve v železniškem sektorju***.

3. Države članice zagotovijo, da se izdelajo in objavijo ločeni izkazi uspeha in bilance stanja na eni strani za poslovanje v zvezi z zagotavljanjem prevoza blaga v železniškem prometu in na drugi strani za dejavnosti, povezane z zagotavljanjem potniških prevoznih storitev. Javna sredstva za dejavnosti v zvezi z zagotavljanjem prevoza v železniškem prometu kot javne službe morajo biti prikazana ločeno za vsako pogodbo o javni službi v ustreznih poslovnih računih in se ne prenesejo na dejavnosti v zvezi z zagotavljanjem drugih prevoznih storitev ali na kakršno koli drugo poslovanje.

4. ***Za zagotovitev popolne preglednosti stroškov infrastrukture*** računovodstvo za različna področja dejavnosti iz odstavkov 1 in 3 omogoča spremljanje ~~upoštevanja prepovedi prenosa~~ ***skladnosti z navedenimi odstavki in spremljanje porabe prihodkov iz uporabnin za infrastrukturo, presežkov iz drugih komercialnih dejavnosti ter*** javnih ***in zasebnih*** finančnih sredstev, izplačanih ~~za eno področje dejavnosti, v korist drugega področja dejavnosti~~ ***upravljavcu železniške infrastrukture. Noben prevoznik v železniškem prometu oziroma organ ali podjetje, ki nadzoruje prevoznika, na noben način ne uporablja prihodkov upravljavca železniške infrastrukture, saj bi to lahko okrepilo njegov tržni položaj ali mu prineslo ekonomske prednosti pred drugimi prevozniki v železniškem prometu. Ta odstavek ne preprečuje povračila za naložbeni kapital, ki ga organ ali podjetje, ki nadzoruje prevoznika v železniškem prometu, da na voljo upravljavcu železniške infrastrukture, vključno z obrestmi pod tržnimi pogoji in pod nadzorom regulatornega organa iz člena 55.*** **[Sprememba 53]**

Člen 7

Neodvisnost bistvenih funkcij od upravljavca železniške infrastrukture

1. Države članice zagotovijo, da se za pravičen in nediskriminatoren dostop do železniške infrastrukture odločilne funkcije, ~~navedene v Prilogi II~~ ***kakor so opredeljene v členu 3(3)***, prenesejo na organe ali podjetja, ki sami(-a) ne zagotavljajo nobenih prevoznih storitev v železniškem prometu. Ne glede na organizacijsko strukturo je treba dokazati, da je bil ta cilj dosežen. ***Vendar pa je pri upravljanju prometa na omrežju bistvenega pomena uspešno sodelovanje med prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture.***

~~Priloga II se lahko glede na izkušnje spremeni v skladu s postopkom iz člena 60.~~

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

2. Kadar je upravljavec železniške infrastrukture pravno, organizacijsko ali pri odločanju odvisen od prevoznikov v železniškem prometu, naloge iz oddelkov 3 in 4 poglavja IV prevzame organ za zaračunavanje uporabnin oziroma organ za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, ki sta pravno, organizacijsko ali pri odločanju neodvisna od vseh prevoznikov v železniškem prometu.

3. Kadar se določbe oddelkov 2 in 3 poglavja IV te direktive nanašajo na bistvene naloge upravljavca železniške infrastrukture, se razumejo, kot da se glede zadevnih pristojnosti uporabljajo za organ za zaračunavanje uporabnin oziroma organ za dodeljevanje svojih zmogljivosti.

3a. Komisija najpozneje 31. decembra 2012 predstavi predlog direktive, ki bo vsebovala določbe v zvezi z ločitvijo upravljanja železniške infrastrukture in prevoznih dejavnosti, ter predlog za odprtje notranjega trga potniškega železniškega prometa, ki ne bo spodbujal k znižanju kakovosti železniških prometnih storitev in ki bo ohranil obveznosti izvajanja javne službe. **[Spremembi 54 in 137]**

ODDELEK 3

Izboljšanje finančnega položaja

Člen 8

Preudarno financiranje upravljavca železniške infrastrukture

1. Države članice svoje nacionalne železniške infrastrukture razvijajo tako, da po potrebi upoštevajo splošne potrebe Unije. V ta namen objavijo najpozneje do … (*) ***in po posvetovanju z zainteresiranimi stranmi in interesnimi skupinami, vključno z zadevnimi lokalnimi in regionalnimi organi, sindikati, sektorskimi združenji in predstavniki uporabnikov,*** strategijo razvoja železniške infrastrukture z namenom izpolniti prihodnje potrebe po mobilnosti na podlagi preudarnega in trajnostnega financiranja železniškega sistema. Strategija se nanaša na obdobje najmanj ~~petih~~ ***sedmih*** let in je obnovljiva.

2. ***Kadar prihodki ne zadostujejo za kritje finančnih potreb upravljavca železniške infrastrukture,*** države članice ~~lahko~~ ***brez poseganja v okvir zaračunavanja uporabnin iz členov 31 in 32 te direktive ter*** ob obveznem upoštevanju členov 93, 107 in 108 PDEU upravljavcu železniške infrastrukture zagotovijo finančna sredstva, sorazmerna njegovim nalogam, velikosti infrastrukture in finančnim potrebam, zlasti za kritje novih naložb.

(*) Dve leti po začetku veljavnosti te direktive.

3. V okviru splošne politike, ki jo določi država, in ob upoštevanju strategije razvoja železniške infrastrukture iz odstavka 1 upravljavec železniške infrastrukture sprejme poslovni načrt, ki vključuje naložbeni in finančni načrt. S tem načrtom se zagotovi optimalna in učinkovita uporaba, zagotavljanje ter razvoj železniške infrastrukture ob zagotavljanju finančnega ravnotežja in sredstev, ki so potrebna za doseganje teh ciljev. ***Preden se naložbeni načrt odobri,*** upravljavec železniške infrastrukture zagotovi, da se s prosilci ***na nediskriminatoren način*** opravijo posvetovanja, ~~preden se poslovni načrt odobri~~ ***kar zadeva pogoje dostopa in uporabe ter naravo, zagotavljanje in razvoj infrastrukture***. Regulatorni organ iz člena 55 izda nezavezujoče mnenje o tem, ali ~~je~~ poslovni načrt ~~ustrezen za dosego teh ciljev~~ ***diskriminira prosilce***.

4. Države članice zagotovijo, da računovodska evidenca upravljavca železniške infrastrukture, pod normalnimi pogoji poslovanja~~in~~ ***,*** v obdobju največ ~~treh~~ ***dveh*** let, najmanj uravnoteži prihodke upravljavca železniške infrastrukture iz uporabnin, presežkov iz drugih komercialnih dejavnosti***, nepovratnih sredstev iz zasebnih virov*** in državnega financiranja***, vključno s predplačili države, kjer je to primerno,*** na eni strani ter infrastrukturne odhodke na drugi, vključno s ~~predplačili države,~~ ***trajnostnim financiranjem dolgoročne obnove objektov***, kjer je to primerno. **[Sprememba 55]**

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

Člen 9

Pregledno razdolževanje

1. Brez poseganja v pravila Unije o državnih pomočeh in v skladu s členi 93, 107 in 108 PDEU vzpostavijo države članice ustrezne mehanizme, da bi pomagale zmanjšati zadolženost prevoznikov v železniškem prometu v javni lasti ali pod javnim nadzorom do ravni, ki ne ovira zdravega finančnega vodenja, in izboljšale njihov finančni položaj.

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

Bilanca stanja enote se lahko do popolnega plačila dolgov bremeni z vsemi posojili, ki jih ta prevoznik najame za financiranje naložb in pokritje presežnih stroškov obratovanja, ki izhajajo iz poslovanja železniškega prevoza ali upravljanja železniške infrastrukture. Dolgovi iz dejavnosti hčerinskih družb se ne upoštevajo.

3. Odstavka 1 in 2 se ne uporabljata za dolgove ali obresti na dolgove, ki so jih prevozniki v železniškem prometu prevzeli po … (*).~~15. marcu 2001 oziroma po datumu pristopa k Uniji za države članice, ki so pristopile k Uniji po 15. marcu 2001~~. **[Sprememba 56]**

ODDELEK 4

Dostop do železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev

Člen 10

Pogoji dostopa do železniške infrastrukture

1. Prevozniki v železniškem prometu iz področja uporabe te direktive dobijo pod pravičnimi, nediskriminatornimi in preglednimi pogoji dostop do infrastrukture držav članic za namen opravljanja vseh vrst storitev pri železniškem prevozu blaga. To vključuje tirni dostop do pristanišč.

(*) Datum začetka veljavnosti te direktive.

2. Prevoznikom v železniškem prometu iz področja uporabe te direktive se odobri pravica dostopa do infrastrukture v vseh državah članicah za namene izvajanja mednarodnih storitev potniškega prometa. Pri izvajanju mednarodnih storitev potniškega prometa imajo prevozniki v železniškem prometu pravico, da potnike pobirajo in odlagajo na kateri koli postaji na mednarodni progi, vključno s postajami v isti državi članici.

Pravica dostopa do infrastrukture držav članic, za katere delež mednarodnega prevoza potnikov z vlakom predstavlja več kot polovico realizacije potniškega prometa prevoznikov v železniškem prometu v tej državi članici, se dodeli do 31. decembra 2011.

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

Pogoji dostopa do železniške infrastrukture v nobenem primeru ne smejo onemogočiti potnikom pridobivanja informacij o potovanju iz enega kraja v drugega ali nakupa vozovnic za tako potovanje, ne glede na število prevoznikov v železniškem prometu, ki v celoti ali deloma nudijo potniške prevozne storitve med tema dvema krajema. **[Sprememba 57]**

Komisija ~~lahko~~ ***na podlagi izkušenj regulatornih organov najpozneje do …*** (*) sprejme izvedbene ukrepe, v katerih so podrobno določeni postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi tega odstavka. Navedeni ukrepi, namenjeni zagotovitvi izvajanja te direktive pod enotnimi pogoji, se sprejmejo kot izvedbeni akti v skladu s ***postopkom pregleda iz člena*** ~~členom~~ 64(3). **[Sprememba 58]**

Člen 11

Omejevanje pravice dostopa in pravice do pobiranja in odlaganja potnikov

1. Države članice lahko omejijo pravico dostopa, določeno v členu 10, na storitve med odhodnim krajem in namembnim krajem, ki jih zajema ena ali več pogodb za opravljanje javne službe v skladu z veljavnim pravom Unije. Takšna omejitev ne povzroča omejevanja pravice, da se potnike pobira in odlaga na kateri koli postaji na mednarodni progi, vključno s postajami v isti državi članici, z izjemo primerov, v katerih bi izvajanje te pravice ogrozilo ekonomsko ravnotežje pogodbe za opravljanje javne službe.

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

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

(b) katerega koli drugega zainteresiranega pristojnega organa, ki ima po tem členu pravico omejiti dostop;

(c) upravljavca železniške infrastrukture;

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

(*) 18 mesecev po začetku veljavnosti te direktive.

Pristojni organi in prevozniki v železniškem prometu, ki opravljajo javno službo, priskrbijo ustreznemu regulatornemu organu ali organom informacije, za katere se razumno šteje, da so potrebne za sprejetje odločitve. Regulatorni organ preuči prejete informacije in se po potrebi o njih posvetuje z vsemi ustreznimi stranmi ter jih o svoji utemeljeni odločitvi obvesti v ~~vnaprej določenem razumnem roku, ki ne sme presegati dveh mesecev~~ ***enem mesecu*** od prejema ~~vseh potrebnih informacij~~ ***zahteve iz odstavka 2***. **[Sprememba 59]**

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

(a) ustrezni pristojni organ oziroma pristojni organi;

(b) upravljavec železniške infrastrukture;

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

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

4. Komisija ~~lahko~~ ***na podlagi izkušenj regulatornih organov najpozneje do …*** (*) sprejme izvedbene ukrepe, v katerih so podrobno določeni postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi odstavkov 1, 2 in 3 tega člena. Navedeni ukrepi, namenjeni zagotovitvi izvajanja te direktive pod enotnimi pogoji, se sprejmejo kot izvedbeni akti v skladu s ***postopkom pregleda iz člena*** ~~členom~~ 64(3). **[Sprememba 60]**

5. Države članice lahko prav tako omejijo pravico, da se potnike pobira in odlaga na kateri koli postaji znotraj iste države članice na mednarodni potniški progi, kadar je bila izključna pravica za prevoz potnikov med omenjenimi postajami dodeljena na podlagi koncesijske pogodbe pred 4. decembrom 2007 na podlagi poštenega in konkurenčnega razpisnega postopka ter v skladu z ustreznimi načeli prava Unije. Takšna omejitev lahko velja do izteka prvotne veljavnosti koncesijske pogodbe oziroma 15 let, kar od obojega nastopi prej.

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

Člen 12

Dajatev za prevoznike v železniškem prometu, ki zagotavljajo potniške prevozne storitve

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

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

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

(*) 18 mesecev po začetku veljavnosti te direktive.

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

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

Komisija pripravi primerjalno analizo metod, po katerih države članice določajo zneske uporabnin, da bi se vzpostavila enotna metoda izračuna zneska uporabnin. **[Sprememba 61]**

Člen 13

Pogoji dostopa do storitev

1. ~~Prevozniki~~ ***Upravljavci železniške infrastrukture prevoznikom*** v železniškem prometu ~~so~~ nediskriminatorno ~~upravičeni do minimalnega paketa~~ ***omogočijo minimalni paket*** dostopa do infrastrukture, ~~določenega~~ ***določen*** v točki 1 Priloge III.

2. ~~Storitve, navedene v točki 2 Priloge III, zagotavljajo vsi~~ Upravljavci objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev***, vsem prevoznikom v železniškem prometu*** nediskriminatorno ***in pod nadzorom regulatornega organa iz člena 56 omogočijo dostop do objektov, navedenih v točki 2 Priloge III, vključno z dostopom do železniških tirov, ter do storitev, ki se izvajajo v teh objektih***.

Kadar upravljavec objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev ***iz točke 2 Priloge III***, pripada organu ali podjetju, ki je prav tako aktiven in zavzema prevladujoč položaj na vsaj enem od trgov storitev železniškega prevoza, za katere se objekt uporablja, se upravljavec organizira tako, da je ~~pravno, organizacijsko in~~ glede ***organizacije in*** sprejemanja odločitev neodvisen od tega organa oziroma podjetja. ***Upravljavec objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev, ter ta organ ali podjetje imata ločene poslovne račune, vključno z ločenimi bilancami stanja in izkazi uspeha.***

Na zahteve prevoznikov v železniškem prometu po dostopu do objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev, se ***odgovori v ustaljenem roku, ki ga določi nacionalni regulatorni organ, zavrne pa se jih*** lahko ~~zavrnejo~~ le, če obstajajo druge gospodarsko smiselne možnosti, ki jim omogočajo, da zadevno storitev potniškega ali tovornega prevoza izvajajo na isti progi pod gospodarsko sprejemljivimi pogoji. ~~Obstoj gospodarsko smiselne možnosti mora dokazati~~ ***Kadar*** upravljavec objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev***, zavrne dostop do svojega objekta, predlaga ekonomsko in tehnično smiselno nadomestno možnost ter zavrnitev pisno obrazloži. Upravljavcu objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev, zaradi zavrnitve ni treba vlagati v vire ali zmogljivosti, da bi izpolnil vse zahteve prevoznikov v železniškem prometu.***

Ko upravljavec objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev, naleti na nasprotja med različnimi zahtevami, poskuša doseči najboljšo možno izpolnitev vseh zahtev. Če ni na voljo nobena gospodarsko smiselna možnost in ni mogoče izpolniti vseh zahtev po zmogljivosti za zadevni objekt na podlagi dokazanih potreb, regulatorni organ, naveden v členu 55, na lastno pobudo ali na podlagi pritožbe ***prosilca ter ob upoštevanju potreb vseh zadevnih strani*** ustrezno ukrepa, da zagotovi, da se primeren del zmogljivosti nameni tistim prevoznikom v železniškem prometu, ki niso del organa ali podjetja, ki mu pripada tudi upravljavec objekta, potrebnega za izvajanje železniških storitev. Vendar se na novo zgrajene naprave za vzdrževanje in druge tehnične naprave, ki so bile razvite za ~~poseben nov~~ ***hitri*** železniški vozni park ***iz Odločbe Komisije 2008/232/ES z dne 21. februarja 2008 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom železniški vozni park vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti*** [1]***,*** lahko rezervirajo za uporabo s strani enega železniškega prevoznika za obdobje ~~petih~~ ***desetih*** let od začetka njihovega obratovanja.

[1] UL L 84, 26.3.2008, str. 132.

Če se objekt, potreben za izvajanje železniških storitev, ni uporabljal najmanj ~~dve leti zapored~~ ***eno leto in so prevozniki v železniškem prometu njegovemu upravljavcu izkazali interes za dostop do tega objekta na podlagi izkazanih potreb***, njegov lastnik objavi, da je njegovo obratovanje na voljo za zakup ali najem ***za namene dejavnosti, povezane z železniškim sektorjem, razen če upravljavec takega objekta izkaže, da je objekt v postopku spremembe namembnosti, ki prevoznikom v železniškem prometu preprečuje njegovo uporabo***.

3. Kadar ~~upravljavec železniške infrastrukture~~ ***izvajalec storitve*** ponudi katero koli storitev iz točke 3 Priloge III kot dodatno storitev, jo zagotovi na nediskriminatoren način prevoznikom v železniškem prometu, ki zanjo zaprosijo.

4. Prevozniki v železniškem prometu lahko upravljavca železniške infrastrukture ali druge ~~ponudnike~~ ***upravljavce objektov, potrebnih za izvajanje železniških*** storitev***,*** zaprosijo za nadaljnje pomožne storitve, ki jih navaja točka 4 Priloge III. Upravljavec železniške infrastrukture ni zavezan zagotoviti teh storitev.

~~5 Priloga III se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz člena 60.~~ **[Spremembi 62 in 162]**

ODDELEK 5

Čezmejni sporazumi

Člen 14

Splošna načela za čezmejne sporazume

1. ~~Vse določbe, vsebovane v čezmejnih sporazumih med državami članicami, ki~~ ***Države članice zagotovijo, da sklenjeni čezmejni sporazumi ne*** diskriminirajo ~~med prevozniki~~ ***nekaterih prevoznikov*** v železniškem prometu ali ~~omejujejo svobodo~~ ***predstavljajo omejitve svobodi*** prevoznikov v železniškem prometu, da opravljajo čezmejne storitve~~, se nadomestijo s tem aktom~~. **[Sprememba 63]**

O teh sporazumih se uradno obvesti Komisijo. Komisija prouči skladnost takih sporazumov s to direktivo in odloči v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 64(2), ali se zadevni sporazumi lahko naprej uporabljajo. Komisija svojo odločitev sporoči Evropskemu parlamentu, Svetu in državam članicam.

2. Brez poseganja v delitev pristojnosti med Unijo in države članice v skladu z zakonodajo Unije so pogajanja o čezmejnih sporazumih med državami članicami in tretjimi državami ter izvajanje teh sporazumov predmet postopka sodelovanja med državami članicami in Komisijo.

Komisija lahko sprejme izvedbene ukrepe, v katerih ~~je podrobno določen postopek, ki ga je treba upoštevati pri uporabi tega odstavka~~ ***so opredeljene oblike postopkov sodelovanja iz prvega pododstavka***. ~~Navedeni ukrepi~~ ***Ti izvedbeni ukrepi***, namenjeni zagotovitvi izvajanja te direktive pod enotnimi pogoji, se sprejmejo kot izvedbeni akti v skladu s ~~členom 63(3)~~ ***svetovalnim postopkom iz člena 64(2)***. **[Sprememba 64]**

ODDELEK 6

Nadzorne naloge Komisije

Člen 15

Obseg spremljanja trga

1. Komisija sprejme potrebne ukrepe za spremljanje tehničnih***, socialnih*** in ekonomskih pogojev ter razvoja dogodkov na trgu prevoznih storitev***, vključno z razvojem zaposlovanja, pa tudi skladnosti z zadevnim pravom Unije*** v evropskem železniškem prometu.

2. V tem okviru Komisija v svoje delo tesno vključi predstavnike držav članic***, vključno s predstavniki regulatornih organov iz člena 55,*** in predstavnike zadevnih sektorjev, vključno z ***zadevnimi lokalnimi in regionalnimi organi, socialnimi partnerji in*** uporabniki ***v železniškem sektorju***, da bi bilo tako mogoče bolje spremljati razvoj železniškega sektorja in trga, ocenjevati učinek sprejetih ukrepov in analizirati vpliv načrtovanih ukrepov Komisije. ***Komisija po potrebi prav tako vključi Evropsko železniško agencijo.***

3. Komisija spremlja uporabo omrežij in razvoj okvirnih pogojev v sektorju železniškega prometa, zlasti zaračunavanje uporabnin, dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, vlaganja v železniško infrastrukturo, spreminjanje cen in kakovosti železniških prevoznih storitev, železniške prevozne storitve na podlagi pogodb o javni službi, izdajo licenc~~in~~ ***, stopnjo odprtosti trga, zaposlovanje in socialne razmere ter*** stopnjo usklajenosti med državami članicami ***in v njih, še posebej glede socialnih pravic***. ~~Zagotavlja aktivno sodelovanje med ustreznimi regulatornimi organi v državah članicah~~.

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

(a) razvoju notranjega trga storitev v železniškem prometu ***in z njim povezanih storitev, vključno s stopnjo odprtosti trga***;

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

(ba) razvoju zaposlovanja ter delovnih in socialnih razmerah v sektorju;

(c) razmerah v evropskem železniškem omrežju;

(d) uporabi pravic dostopa do železniške infrastrukture;

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

(f) omejitvah infrastrukture;

(g) potrebi po zakonodaji.

5. Za potrebe spremljanja trga s strani Komisije države članice vsako leto dostavijo ***naslednje informacije in*** informacije, navedene v Prilogi IV, ~~in~~ ***ter*** vse ostale potrebne podatke, ki jih zahteva Komisija:

(a) razvoj učinkovitosti železniškega prometa in nadomestila za opravljanje javne službe;

(b) stopnjo odprtosti trga in poštene konkurence v vsaki državi članici ter modalni delež prevoznikov v železniškem prometu v skupni učinkovitosti prevoznih sredstev;

(c) vire in dejavnosti regulatornih organov, namenjene njihovi funkciji organa za pritožbe;

(d) pomembne dogodke glede prestrukturiranja obstoječih prevoznikov v železniškem prometu in sprejemanja/izvajanja nacionalnih prometnih strategij v predhodnem letu;

(e) pomembne izobraževalne ukrepe in pobude na področju železniškega prometa, ki so jih države članice sprejele v predhodnem letu;

(f) zaposlovanje in socialne razmere prevoznikov v železniškem prometu, upravljavcev železniške infrastrukture in drugih podjetij, ki opravljajo dejavnosti v železniškem sektorju, ob koncu predhodnega leta;

(g) naložbe v železniško omrežje za visoke hitrosti v predhodnem letu;

(h) dolžina železniške mreže ob koncu predhodnega leta;

(i) uporabnine za dostop v predhodnem letu;

(j) obstoj načrta izvedbe, pripravljenega v skladu s členom 35 te direktive;

(k) število aktivnih licenc, ki jih je izdal pristojni nacionalni organ;

(l) stanje glede uvajanja Evropskega sistema za vodenje železniškega prometa (v nadaljnjem besedilu: ERTMS);

(m) število dogodkov, nesreč in hudih nesreč, kot so opredeljene v Direktivi 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti [1]***, do katerih je prišlo v mreži v predhodnem letu;***

(n) druge pomembne dogodke;

(o) razvoj trgov vzdrževanja in stopnjo odprtosti trga za vzdrževalne storitve.

Priloga IV se lahko spremeni glede na izkušnje***, da bi se posodobile informacije, potrebne za spremljanje železniškega trga,*** v skladu s postopkom iz ~~člena 60~~ ***člena 60a***. **[Sprememba 65]**

POGLAVJE III

IZDAJA LICENC PREVOZNIKOM V ŽELEZNIŠKEM PROMETU

ODDELEK 1

Organ, odgovoren za izdajo licenc

Člen 16

Organ, odgovoren za izdajo železniških licenc

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

Tako določeni organ sam ne opravlja prevoznih storitev v železniškem prometu in je neodvisen od družb ali subjektov, ki takšne storitve opravljajo.

[1] UL L 164, 30.4.2004, str. 44.

ODDELEK 2

Pogoji za pridobitev licence

Člen 17

Splošne zahteve

1. Prevoznik v železniškem prometu je upravičen, da zaprosi za licenco v državi članici, kjer ima sedež, če imajo države članice ali državljani držav članic v lasti skupno več kot 50 % tega prevoznika v železniškem prometu in ga učinkovito nadzorujejo, bodisi neposredno ali posredno prek enega ali več vmesnih podjetij, razen kadar določa drugače sporazum s tretjo državo, katerega podpisnica je Unija.

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

3. Prevoznik v železniškem prometu, ki izpolnjuje zahteve iz tega poglavja, je upravičen do dodelitve licence.

4. Noben prevoznik v železniškem prometu ne sme izvajati prevoznih storitev v železniškem prometu, ki jih ureja to poglavje, če ni dobil ustrezne licence za te storitve.

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

5. Komisija ~~lahko~~ sprejme izvedbene ukrepe, v katerih ~~je podrobno določen postopek~~ ***opredeli podrobnosti postopka***, ki ga je treba upoštevati pri ~~uporabi tega člena, vključno z uporabo~~ ***izdajanju licenc in zasnovi*** skupnega obrazca za licenco ***v skladu z zahtevami iz Oddelka 2***. ~~Navedeni ukrepi~~ ***Ti izvedbeni ukrepi***, namenjeni zagotovitvi izvajanja te direktive pod enotnimi pogoji, se sprejmejo kot izvedbeni akti v skladu s ~~členom 63(3)~~ ***svetovalnim postopkom iz člena 64(2)***. **[Sprememba 66]**

Člen 18

Pogoji za pridobitev licence

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

Za te namene vsak prosilec zagotovi vse ustrezne informacije.

Člen 19

Zahteve v zvezi z ugledom

Države članice opredelijo pogoje za izpolnjevanje zahteve po ugledu, in tako zagotovijo, da prevoznik prosilec v železniškem prometu ali osebe, ki so odgovorne za njegovo vodenje:

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

(b) v njih ni bil uveden stečajni postopek;

(c) niso bili obsojeni zaradi storitve hudega kaznivega dejanja po posebni prevozni zakonodaji;

(d) ni/niso bili obsojeni ~~resnega ali ponavljajočega se~~ ***kakršnega koli*** neizpolnjevanja obveznosti, ki jih določa socialno ali delovno pravo, ***vključno z obveznostmi glede varnosti***, zakonodaja o varnosti pri delu in zdravstvena zakonodaja ter carinsko pravo, kadar želi podjetje izvajati čezmejni prevoz blaga, za katerega se bodo uporabili carinski postopki. **[Sprememba 67]**

Člen 20

Zahteve v zvezi s finančno sposobnostjo

1. Zahteve v zvezi s finančno sposobnostjo so izpolnjene, ko lahko prevoznik prosilec v železniškem prometu izkaže, da bo v dvanajstih mesecih lahko izpolnjeval svoje dejanske in potencialne obveznosti, ugotovljene na podlagi realističnih predvidevanj. ***Licenčni organ preverja finančno sposobnost z letnimi izkazi prevoznika v železniškem prometu ali, kadar prevoznik prosilec ne more predložiti letnih izkazov, z bilanco stanja.*** **[Sprememba 68]**

2. Za te namene ~~mora~~ vsak prosilec ~~dati vsaj~~ ***posreduje natančne*** podatke~~, navedene v Prilogi V~~ ***o naslednjem:***

(a) razpoložljivih sredstvih, zlasti dobroimetju v banki, odobrenih prekoračitvah sredstev in posojilih;

(b) sredstvih in premoženju, ki je na voljo kot jamstvo;

(c) obratnih sredstvih;

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

(e) obremenitvah premoženja prevoznika;

(f) davkih in socialnih prispevkih. **[Sprememba 69]**

3. Licenčni organ prosilca ne obravnava kot finančno sposobnega, če iz svoje dejavnosti prevoznika dolguje znatna plačila davščin ali plačila glede socialne varnosti. **[Sprememba 70]**

4. Licenčni organ lahko zahteva predvsem predložitev revizijskega poročila in primernih dokumentov banke, javne hranilnice, računovodje ali revizorja. Ti dokumenti morajo vključevati informacije v zvezi z zadevami iz točk (a) do (f) odstavka 2 tega člena. **[Sprememba 71]**

~~Priloga V se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz člena 60.~~ **[Sprememba 72]**

Člen 21

Zahteve v zvezi s strokovno usposobljenostjo

Zahteve, ki se nanašajo na strokovno usposobljenost, so izpolnjene, ko prevoznik prosilec v železniškem prometu lahko izkaže, da ima poslovodno organizacijo z znanjem ali izkušnjami, potrebnimi za varen in zanesljiv nadzor obratovanja in nadzor nad postopki, katerih vrsta je opredeljena v licenci. ***Prevoznik ob vložitvi prošnje prav tako izkaže, da ima varnostni certifikat, kakor je opredeljen v členu 10 Direktive 2004/49/ES.*** **[Sprememba 73]**

Člen 22

Zahteve v zvezi s civilnopravno odgovornostjo

Brez poseganja v poglavje III Uredbe (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu ([1]), se prevoznik v železniškem prometu ustrezno zavaruje ***ali ima jamstva pod tržnimi pogoji*** glede odgovornosti v primeru nesreče v skladu z nacionalnim in mednarodnim pravom, še posebno v zvezi s tovorom, pošto in tretjimi osebami. ***Stopnjo kritja, ki šteje za ustrezno, je mogoče razdeliti tako, da se upoštevajo posebnosti posameznih storitev, zlasti prometa kulturnih in muzejskih vlakov, ki poteka na splošnem železniškem omrežju.*** **[Sprememba 140]**

ODDELEK 3

Veljavnost licence

Člen 23

Prostorska in časovna veljavnosti

1. Licenca velja na celotnem ozemlju Unije.

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

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

Člen 24

Začasna licenca, začasen odvzem in odobritev

1. Če obstaja resen dvom, ali prevoznik v železniškem prometu, ki mu je bila podeljena licenca, izpolnjuje zahteve iz oddelkov 2 in 3 tega poglavja in zlasti zahteve iz člena 18, lahko licenčni organ kadarkoli preveri, ali jih prevoznik v železniškem prometu dejansko izpolnjuje.

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

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

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

4. Če prevoznik v železniškem prometu za šest mesecev preneha delovati ali v šestih mesecih od dodelitve licence ne začne delovati, lahko licenčni organ odloči, da se licenca ponovno predloži v odobritev ali začasno odvzame.

([1]) UL L 315, 3.12.2007, str. 14.

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

5. Pri spremembi, ki vpliva na pravni položaj prevoznika, in še posebno pri združitvi ali prevzemu, lahko licenčni organ odloči, da je treba licenco ponovno predložiti v odobritev. Prevoznik v železniškem prometu lahko nadaljuje z delovanjem, razen če licenčni organ odloči, da je ogrožena varnost. V tem primeru se tako odločitev obrazloži.

6. Ko prevoznik v železniškem prometu namerava pomembneje spremeniti ali razširiti svoje dejavnosti, je treba licenčnemu organu licenco ponovno predložiti v pregled.

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

8. Ko licenčni organ izda, začasno odvzame, prekliče ali spremeni licenco, zadevna država članica o tem takoj obvesti Komisijo. Komisija o tem takoj obvesti druge države članice.

Člen 25

Postopek za odobritev licenc

1. Zadevni licenčni organ objavi postopke za odobritev licenc in o tem obvesti Evropsko agencijo za železnice.

2. Licenčni organ čim prej sprejme odločitev v zvezi s prošnjo, vendar ne pozneje kakor tri mesece potem, ko so mu predložene vse ustrezne informacije, še posebno podatke iz Priloge V. Licenčni organ upošteva vse razpoložljive informacije. Odločitev se takoj sporoči prevozniku prosilcu v železniškem prometu. Zavrnitev je obrazložena.

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

POGLAVJE IV

NALOŽITEV UPORABNIN ZA UPORABO ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE IN DODELJEVANJE ŽELEZNIŠKIH INFRASTRUKTURNIH ZMOGLJIVOSTI

ODDELEK 1

Splošna načela

Člen 26

Učinkovita uporaba infrastrukturne zmogljivosti

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

Člen 27

Program omrežja

1. Upravljavec železniške infrastrukture po posvetovanju z zainteresiranimi strankami, vključno z regulatornim organom iz člena 55, izdela in objavi program omrežja, ki ga je mogoče pridobiti ob plačilu uporabnine, ki ne presega stroškov objave tega programa. Program omrežja se objavi v vsaj dveh uradnih jezikih Unije***, od katerih je eden angleščina***. Vsebina programa omrežja se da na voljo brezplačno v elektronski obliki na spletnem portalu Evropske agencije za železnice. **[Sprememba 75]**

2. Program omrežja vsebuje vrsto infrastrukture, ki je na razpolago prevoznikom v železniškem prometu. Vsebuje ***naslednje*** informacije o pogojih dostopa do zadevne železniške infrastrukture in do objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev~~. Vsebino programa omrežja določa Priloga VI.~~***:***

(a) poglavje, v katerem je določena vrsta infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, in pogoji za dostop do zadevne infrastrukture;

(b) poglavje o načelih določanja uporabnin in o tarifah;

(c) poglavje o načelih in merilih za dodeljevanje zmogljivosti. Upravljavci objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, ki jih ne nadzira upravljavec železniške infrastrukture, zagotovijo informacije o uporabnini za dostop do objektov in za zagotavljanje storitev ter informacije o tehničnih pogojih dostopa za vključitev v program omrežja;

(d) poglavje z informacijami v zvezi s prošnjo za izdajo licence iz člena 25 in varnostnih spričeval, ki se izdajajo v skladu z Direktivo 2004/49/ES;

(e) poglavje z informacijami o postopkih za reševanje sporov in pritožbenih postopkih v zadevah glede dostopa do železniške infrastrukture in storitev ter glede načrta izvedbe iz člena 35;

(f) poglavje z informacijami o dostopu do objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, iz Priloge III ter zaračunavanju uporabnine za njih;

(g) vzorčno pogodbo za sklenitev okvirnih pogodb med upravljavcem železniške infrastrukture in prosilcem v skladu s členom 42.

Informacije v programu omrežja se letno posodabljajo in so skladne z registri železniške infrastrukture, ki se objavijo v skladu s členom 35 Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti [1]***, ali se na te registre sklicevati. Uporabniki so pravočasno obveščeni o infrastrukturi, ki se ne vzdržuje ustrezno in katere kakovost upada.***

Komisija lahko informacije iz točk (a) do (g) spremeni in natančneje opredeli v skladu s Prilogo VI ob upoštevanju izkušenj, pridobljenih v postopku iz člena 60a. **[Sprememba 76]**

Priloga VI se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz člena 60a.

[1] ***UL L 191, 18.7.2008, str. 1.***

3. Program omrežja se posodablja in po potrebi spreminja.

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

Člen 28

Sporazumi med prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture

Vsak prevoznik, ki opravlja storitve pri železniškem prevozu, na podlagi javnega ali zasebnega prava sklene potrebne sporazume z upravljavcem zadevne železniške infrastrukture. Pogoji, ki urejajo te sporazume, so nediskriminatorni in pregledni, v skladu z določbami te direktive.

ODDELEK 2

Uporabnine za železniško infrastrukturo in storitve

Člen 29

Določitev, obračunavanje in pobiranje uporabnin

1. Države članice izdelajo okvir za zaračunavanje uporabnin, pri čemer upoštevajo neodvisnost upravljanja, ki ga določa člen 4.

Države članice določijo posebna pravila za zaračunavanje uporabnin ob upoštevanju pogoja neodvisnega upravljanja ali takšna pooblastila prenesejo na upravljavca železniške infrastrukture.

Države članice zagotovijo, da se okvir in pravila za zaračunavanje uporabnin objavijo v programu omrežja.

Brez poseganja v neodvisnost upravljanja iz člena 4 in pod pogojem, da mu je bila ta pravica dodeljena neposredno na podlagi ustavnega prava najmanj dve leti pred začetkom veljavnosti te direktive, lahko nacionalni parlament preuči in po potrebi spremeni raven uporabnin, ki jo določi upravljavec železniške infrastrukture. S tako morebitno spremembo se zagotovi skladnost uporabnin s to direktivo ter veljavnim okvirom in pravili za obračunavanje uporabnin. **[Sprememba 141/rev]**

Upravljavec železniške infrastrukture določi in pobira uporabnino.

2. Države članice zagotovijo, da upravljavci železniške infrastrukture sodelujejo v interesu omogočanja uporabe učinkovite ureditve zaračunavanja za izvajanje železniških prevoznih storitev, ki potekajo preko več kot enega infrastrukturnega omrežja. Upravljavci železniške infrastrukture si zlasti prizadevajo zagotoviti optimalno konkurenčnost storitev mednarodnega železniškega prevoza in učinkovito uporabo železniških omrežij.

Države članice zagotovijo, da se predstavniki upravljavcev železniške infrastrukture, katerih odločitve o zaračunavanju uporabnin vplivajo na druge infrastrukture, ***skupaj*** udeležijo usklajevanja zaračunavanja ali zaračunavanja uporabe zadevne infrastrukture na mednarodni ravni. **[Sprememba 77]**

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

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

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

Člen 30

Stroški infrastrukture in računovodska evidenca

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

2. Države članice zagotovijo, da se odstavek 1 izvede s pogodbo med pristojnim organom in upravljavcem železniške infrastrukture, ki velja najmanj ~~pet~~ ***sedem*** let in ki predvideva državno financiranje.

3. Pogoji pogodbe in struktura plačil, ki so namenjena za financiranje upravljavca železniške infrastrukture, se dogovorijo vnaprej za za celotno pogodbeno obdobje.

Osnovna načela in parametri takih sporazumov so določeni v Prilogi VII~~, ki se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz člena 60~~.

Države članice se z zainteresiranimi strankami posvetujejo vsaj en mesec pred podpisom sporazuma, ki ga objavijo v enem mesecu po njegovi sklenitvi.

Upravljavec železniške infrastrukture zagotovi, da je njegov poslovni načrt v skladu z določbami pogodbe.

~~Regulatorni organ iz člena 55 oceni ustreznost predvidenega srednje- do dolgoročnega prihodka upravljavca železniške infrastrukture za uresničitev dogovorjenih ciljnih rezultatov in pripravi ustrezna priporočila vsaj mesec pred podpisom sporazuma.~~

~~Pristojni organ regulatornemu organu utemelji vsa nameravana odstopanja od teh priporočil.~~ **[Sprememba 78]**

4. Upravljavci železniške infrastrukture pripravijo in vzdržujejo popis premoženja, s katerim upravljajo, ki vsebuje njihovo trenutno vrednotenje ter podrobnosti glede odhodkov za obnovo in nadgradnjo infrastrukture.

5. Upravljavec železniške infrastrukture in operater objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, določita postopke za porazdelitev stroškov med različne ponujene storitve v skladu s Prilogo III in različne vrste železniških vagonov na podlagi najboljšega razpoložljivega razumevanja stroškov in načel zaračunavanja iz člena 31. Države članice lahko zahtevajo predhodno odobritev. Ta postopek se občasno posodablja, da bi bil v skladu z mednarodno najboljšo prakso.

Člen 31

Načela zaračunavanja uporabnin

1. Uporabnine za uporabo železniške infrastrukture in objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, se plačajo upravljavcu železniške infrastrukture oziroma operaterju objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, ki jih uporabita za financiranje svojih dejavnosti.

2. Države članice od upravljavca železniške infrastrukture in operaterja objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, zahtevajo, da regulatornemu organu predložita vse potrebne informacije o zaračunanih uporabninah. V zvezi s tem morata biti upravljavec železniške infrastrukture in operater objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, sposobna izkazati vsakemu prevozniku v železniškem prometu, da so uporabnine za infrastrukturo in storitev, ki jih dejansko zaračunata vsakemu prevozniku v železniškem prometu na podlagi členov 30 do 37, v skladu s predvidenimi postopki, pravili in po potrebi z lestvicami, določenimi v programu omrežja.

3. Brez poseganja v odstavek 4 ali 5 tega člena ali v člen 32 so uporabnine za minimalni paket storitev dostopa do infrastrukture enake stroškom, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve, v skladu s Prilogo VIII, točko 1.

Točka 1 Priloge VIII se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz ~~člena 60~~ ***člena 60a***.

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

5. ~~Kadar zakonodaja Unije dovoljuje zaračunavanje uporabnin za stroške učinkov hrupa za cestni prevoz blaga, se~~ Uporabnine za uporabo infrastrukture ***se*** spremenijo, da bi se upoštevali stroški učinkov hrupa, ki jih povzroči železniški promet v skladu s točko 2 Priloge VIII. ***Takšna sprememba uporabnin za infrastrukturo omogoča nadomestilo za naložbe v naknadno opremljanje obstoječih železniških vagonov z ekonomsko najbolj vzdržno zavorno tehnologijo z nizkimi emisijami hrupa, ki je na voljo. Države članice zagotovijo, da uvajanje teh diferenciranih uporabnin nima negativnega učinka na finančno ravnovesje upravljavca železniške infrastrukture. Pravila za evropsko sofinanciranje se spremenijo, tako da dopuščajo sofinanciranje za naknadno opremljanje voznega parka,*** z ***namenom zmanjšati emisije hrupa, kakor že velja v primeru ERTMS.***

Točka 2 Priloge VIII se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz ~~člena 60~~ ***člena 60a***, zlasti da bi se navedli elementi diferenciranih uporabnin za uporabo infrastrukture***, pod pogojem, da to ne povzroči izkrivljanja konkurence v sektorju železniškega prometa ali da ne škodi konkurenčnosti železniškega prometa v primerjavi s cestnim***.

Uporabnine za infrastrukturo se lahko spremenijo, da se upoštevajo stroški drugih vplivov na okolje, ki jih povzroča železniški promet in niso navedeni v točki 2 Priloge VIII. Vsaka taka sprememba, ki lahko pripelje do ponotranjenja zunanjih stroškov emisij onesnaževalcev zraka, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve, se spreminja glede na obseg povzročenih vplivov na okolje.

Zaračunavanje drugih okoljskih stroškov, zaradi česar se povečajo skupni prihodki upravljavca železniške infrastrukture, je dovoljeno le, če so ti stroški ~~dovoljeni~~ ***predpisani*** s pravom Unije o cestnem prevozu blaga. Če pravo Unije ne dovoljuje zaračunavanja teh okoljskih stroškov za cestni prevoz blaga, takšna sprememba uporabnine ne sme povzročiti nobene spremembe v skupnih prihodkih upravljavca železniške infrastrukture.

Če zaračunavanje za okoljske stroške prinaša dodatne prihodke, se države članice same odločijo o njihovi uporabi ***v korist prometnih sistemov***. Ustrezni organi hranijo potrebne podatke, ki omogočajo sledljivost izvora zaračunavanja okoljskih stroškov in njihove uporabe. Države članice te informacije redno predložijo Komisiji. **[Sprememba 79]**

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

7. Ta člen ne ureja opravljanja storitev iz točke 2 Priloge III. V vsakem primeru uporabnina, ki se zaračuna za take storitve, ne presega stroškov njihovega zagotavljanja, skupaj z razumnim dobičkom.

8. Kadar storitve iz točk 3 in 4 Priloge III kot dodatne in pomožne zagotavlja en sam ponudnik, uporabnina ne presega stroškov njihovega zagotavljanja, skupaj z razumnim dobičkom.

9. Stroški se lahko odmerijo zaradi zmogljivosti, uporabljenih za vzdrževanje infrastrukture. Ti stroški ne presegajo čiste izgube prihodka, ki jo ima upravljavec železniške infrastrukture zaradi vzdrževanja.

10. Operater objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, iz točk 2, 3 in 4 Priloge III upravljavcu železniške infrastrukture zagotovi informacije o uporabninah, ki jih je treba vključiti v program omrežja v skladu s členom 27.

Člen 32

Izjeme od načel zaračunavanja uporabnin

1. Če trg to prenese, lahko država članica ***pooblasti upravljavca železniške infrastrukture, da*** za pokritje celotnih stroškov upravljavca železniške infrastrukture naloži pribitke na podlagi učinkovitih, preglednih in nediskriminatornih načel, pri čemer zagotavlja optimalno konkurenčnost ~~zlasti mednarodnega~~ železniškega ~~prevoza blaga~~ ***sektorja***. Ureditev zaračunavanja uporabnin upošteva povečanje produktivnosti, ki jo dosežejo prevozniki v železniškem prometu.

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

Preden država članica odobri zaračunavanje takšnih pribitkov, zagotovi, da upravljavec železniške infrastrukture ovrednoti njihov pomen za posamezne tržne dele. Seznam tržnih delov, ki ga določijo upravljavci železniške infrastrukture, vsebuje vsaj naslednje tri: prevoz blaga, potniške storitve v okviru pogodbe o javnih storitvah in druge potniške storitve. Upravljavci železniške infrastrukture lahko še dodatno razlikujejo tržne dele.

Opredeli se tudi tržne dele, v katerih železniški prevoz trenutno ne deluje, vendar bi lahko zagotavljal storitve v obdobju veljavnosti ureditve zaračunavanja. Upravljavci železniške strukture ne vključijo pribitkov v ureditev zaračunavanja za te tržne dele.

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

~~Ti~~ ***Dodatni*** tržni deli se vzpostavijo v skladu ~~z merili, določenimi~~ ***s*** točko 3 Priloge VIII~~, ob upoštevanju predhodne odobritve regulatornega organa. Za tržne dele, v katerih ni prometa, pribitki niso vključeni v ureditev zaračunavanja~~.

~~Priloga VIII, točka 3, se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz člena 60.~~

1a. Za prevoz blaga iz tretjih držav ali vanje, ki poteka v omrežju, v katerem je tirna širina drugačna od glavnega železniškega omrežja v Uniji, lahko upravljavci železniške infrastrukture zaradi pokritja celotnih nastalih stroškov določijo višje uporabnine.

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

3. Vlaki, ki so opremljeni z ETCS in vozijo na progah, opremljenih z nacionalnimi sistemi upravljanja in signalizacije, so upravičeni do začasnega znižanja uporabnine za infrastrukturo v skladu s točko 5 Priloge VIII. ***Upravljavec železniške infrastrukture je sposoben zagotoviti, da takšno znižanje ne pomeni znižanja prihodka. Na tak način izgubljena sredstva se nadomestijo z zvišanjem uporabnin na isti železniški progi za tiste vlake, ki niso opremljeni z ETCS.***

Točka 5 Priloge VIII se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz ~~člena 60~~ ***člena 60a, da bi se nadalje spodbujal ERTMS***.

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

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

Države članice se lahko odločijo, da objavijo okvir in pravila za obračunavanje uporabnin, ki se uporabljajo posebej za mednarodni prevoz blaga iz tretjih držav ali vanje, ki poteka v omrežju, v katerem je tirna širina drugačna od glavnega železniškega omrežja v Uniji, z drugačnimi instrumenti in roki, kot so določeni v členu 29(1), če je to potrebno za zagotovitev poštene konkurence. **[Sprememba 80]**

Člen 33

Popusti pri uporabnini

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

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

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

4. Popusti se lahko nanašajo le na uporabnine, ki se zaračunajo za določen odsek železniške infrastrukture.

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

Člen 34

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

1. Države članice lahko pri uporabi železniške infrastrukture uvedejo časovno omejeno ureditev nadomestil za okoljske stroške, za stroške, povezane z nesrečami, in za stroške infrastrukture, ki jih konkurenčni načini prevozov izkazano ne plačujejo, kolikor ti stroški presegajo enakovredne stroške železniškega prometa.

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

3. Uporabljeni postopki in izračuni morajo biti javno dostopni. Zlasti je mogoče izkazati posebne neplačane stroške konkurenčnih prometnih infrastruktur, ki se jim izogne, in zagotoviti, da se pri uporabi take ureditve podjetja obravnavajo na nediskriminatoren način.

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

Člen 35

Načrt izvedbe

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

2. Osnovna načela načrta izvedbe ~~navedena v Prilogi VIII, točki 4~~ ***vključujejo naslednje elemente, ki*** se uporabljajo za celotno omrežje:

(a) Da bi se dosegla dogovorjena raven kakovosti storitev in se ne ogrozila njihova ekonomska upravičenost, se upravljavec železniške infrastrukture in prosilec po odobritvi regulatornega organa dogovorita o glavnih parametrih načrta izvedbe, o glavnih vrednostih načrta izvedbe, zlasti glede stroškov zamud in pragov plačil, tako za posamezne vožnje vlakov kot za vse vožnje vlakov prevoznika v železniškem prometu v določenem obdobju;

(b) Upravljavec železniške infrastrukture prevoznikom v železniškem prometu vsaj pet dni pred vožnjo vlaka sporoči vozni red, na podlagi katerega se bodo izračunavale zamude;

(c) Brez poseganja v obstoječe pritožbene postopke in v člen 50 je v primeru sporov glede načrta izvedbe na voljo sistem za hitro reševanje teh zadev. Pri uporabi tega sistema se odločitev sprejme v roku 10-ih delovnih dni;

(d) Upravljavec železniške infrastrukture na podlagi glavnih vrednosti, dogovorjenih v načrtu izvedbe, enkrat letno objavi povprečno raven kakovosti storitev, ki so jo dosegli prevozniki v železniškem prometu.**[Sprememba 81]**

Točka 4 Priloge VIII, ***ki vsebuje nadaljnje elemente o načrtu izvedbe,*** se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz ~~člena 60~~ ***člena 60a***. **[Sprememba 82]**

Člen 36

Dajatve za rezervacijo zmogljivosti

Upravljavci železniške infrastrukture lahko naložijo primerno dajatev za zmogljivost, ki je bila dodeljena, vendar ne uporabljena. Ta dajatev spodbuja učinkovito uporabo zmogljivosti. Če ~~obstaja~~ ***zaprosita dva prosilca ali*** več ~~kot en prosilec~~ za dodelitev ~~vlakovne~~ ***vlakovnih*** poti***, ki se prekrivajo,*** v okviru letne določitve voznega reda, se zaračuna dajatev za rezervacijo ***prosilcu, ki mu je bila dodeljena cela vlakovna pot ali njen del, vendar ni bila uporabljena***. **[Sprememba 83]**

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

Člen 37

Sodelovanje glede sistemov zaračunavanja na več kot enem omrežju

Države članice zagotovijo, da upravljavci železniške infrastrukture sodelujejo, da bi omogočili učinkovito uporabo pribitkov iz člena 32 in načrtov izvedbe iz člena 35 za promet, ki poteka preko več kot enega omrežja. Da bi se optimalno povečala konkurenčnost storitev mednarodnega železniškega prevoza, upravljavci železniške infrastrukture določijo ustrezne postopke, ob upoštevanju pravil, določenih v tej direktivi.

ODDELEK 3

Dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti

Člen 38

Pravice do infrastrukturnih zmogljivosti

1. Infrastrukturne zmogljivosti dodeljuje upravljavec železniške infrastrukture. Po njihovi dodelitvi prosilcu jih ta kot prejemnik ne prenese na drugega prevoznika ali jih uporabi za drugo storitev.

Vsako trgovanje z infrastrukturnimi zmogljivostmi je prepovedano in ima za posledico izključitev iz nadaljnjega dodeljevanja zmogljivosti.

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

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

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

3. Zadevne pravice in obveznosti upravljavcev železniške infrastrukture in prosilcev v zvezi z dodeljevanjem zmogljivosti se določijo s pogodbami ali zakonodajo držav članic.

4. Če prosilec namerava zaprositi za infrastrukturne zmogljivosti, da bi izvajal mednarodno storitev potniškega prometa, kakor je opredeljena v členu 2, obvesti zadevne upravljavce železniške infrastrukture in regulatorne organe. Da bi lahko presodili, ali je namen mednarodne storitve prevoz potnikov med postajami v različnih državah članicah in kakšni so morebitni ekonomski učinki na obstoječe pogodbe za opravljanje javne službe, regulatorni organi zagotovijo, da se obvestijo kateri koli pristojni organ, ki je dodelil železniško storitev potniškega prometa na progi, opredeljeni v pogodbi za opravljanje javne službe, kateri koli drug zainteresirani organ, ki ima pravico omejiti dostop v skladu s členom 9(3), ter kateri koli prevoznik v železniškem prometu, ki izvaja pogodbo za opravljanje javne službe na progi te mednarodne storitve potniškega prometa.

Člen 39

Dodeljevanje zmogljivosti

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

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

Člen 40

Sodelovanje pri dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti na več kot enem omrežju

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

Države članice zagotovijo, da se predstavniki upravljavcev železniških infrastruktur, katerih odločitve glede dodeljevanja vplivajo na druge upravljavce železniških infrastruktur, udeležijo usklajevanja dodeljevanja ali dodeljevanja vseh ustreznih infrastrukturnih zmogljivosti na mednarodni ravni, brez poseganja v posebna pravila v pravu Unije o omrežjih, namenjenih prevozu blaga. ***Udeleženci tega sodelovanja zagotovijo, da so njihovo članstvo, načini delovanja in vsa za vrednotenje in dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti ustrezna merila javno dostopna.*** Po potrebi se teh postopkov lahko udeležijo tudi ustrezni predstavniki upravljavcev železniških infrastruktur iz tretjih držav. **[Sprememba 85]**

2. Komisijo in predstavnike regulatornih organov, ki sodelujejo v skladu s členom 57, se obvesti ~~in povabi, da sodelujejo kot opazovalci na vseh sestankih, na katerih se vzpostavljajo skupna načela in prakse~~ ***o skupnih načelih in praksi*** za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti. V primeru sistemov za dodeljevanje, ki temeljijo na IT, regulatorni organi od teh sistemov prejmejo dovolj informacij, da lahko izvajajo regulatorni nadzor v skladu z določbami člena 56. **[Sprememba 86]**

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

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

5. V okviru sodelovanja iz odstavka 1 upravljavci železniške infrastrukture ocenijo potrebe ter lahko po potrebi predlagajo in organizirajo mednarodne vlakovne poti, da olajšajo vožnje tovornih vlakov, ki so predmet ad hoc prošenj iz člena 48.

Take vnaprej dogovorjene mednarodne vlakovne poti so prosilcem dostopne preko udeleženih upravljavcev železniške infrastrukture.

Člen 41

Prosilci

1. Prošnje za infrastrukturne zmogljivosti lahko vložijo prosilci~~skladno s to Direktivo~~. ***Da bi se ta zmogljivost infrastrukture uporabila, prosilci določijo prevoznika v železniškem prometu, ki sklene sporazum z upravljavcem železniške infrastrukture v skladu s členom 28.*** **[Sprememba 84]**

2. Upravljavec železniške infrastrukture lahko prosilcem postavi zahteve za zaščito svojih upravičenih pričakovanj glede bodočih prihodkov in uporabe infrastrukture. Takšne zahteve lahko vključujejo samo določbo o finančni garanciji, ki ne sme preseči primerne višine, sorazmerne s predvidenim obsegom dejavnosti prosilca, in o zagotovitvi možnosti za pripravo skladne ponudbe za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti.

3. ~~Komisija lahko sprejme izvedbene ukrepe~~ ***Ukrepi***, v katerih so podrobno določena merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi odstavka 2***, se lahko spremenijo glede na izkušnje,***~~. Navedeni ukrepi, namenjeni zagotovitvi izvajanja te direktive pod enotnimi pogoji, se sprejmejo kot izvedbeni akti~~ v skladu s ~~členom 63(3)~~ ***postopkom iz člena 60a***. **[Sprememba 87]**

Člen 42

Okvirne pogodbe

1. Brez poseganja v člene 101, 102 in 106 PDEU se med upravljavcem železniške infrastrukture in prosilcem lahko sklene okvirno pogodbo. Taka okvirna pogodba določa značilnosti infrastrukturnih zmogljivosti, za katere je prosilec zaprosil in ki se mu ponudijo za čas, ki presega eno sezono operativnega voznega reda. Okvirna pogodba ne določa posamezne vlakovne poti, ampak je oblikovana tako, da izpolnjuje upravičene komercialne potrebe prosilca. Država članica lahko za tako okvirno pogodbo zahteva predhodno odobritev od regulatornega organa iz člena 55 te direktive.

2. Okvirna pogodba ne izključuje možnosti, da zadevno infrastrukturo uporabljajo tudi drugi prosilci ali za druge storitve.

3. Okvirna pogodba omogoča spreminjanje ali omejevanje njenih pogojev v interesu boljše uporabe železniške infrastrukture.

4. Okvirna pogodba lahko vključuje kazni za primere, če se pogodba spremeni ali preneha.

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

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

V teh izjemnih primerih lahko okvirna pogodba določa podrobne karakteristike zmogljivosti, ki bodo prosilcu zagotovljene v času trajanja okvirne pogodbe. Te karakteristike lahko vključujejo pogostost, obseg in kakovost vlakovnih poti. Upravljavec železniške infrastrukture lahko zmanjša rezervirane zmogljivosti, ki so se najmanj en mesec uporabljale v manjšem obsegu, kot je prag kvote iz člena 52.

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

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

Člen 43

Časovni načrt postopka dodeljevanja

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

Priloga IX se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz ***člena 60a***.

2. Upravljavci železniške infrastrukture se z drugimi zadevnimi upravljavci železniške infrastrukture, katerih mednarodne vlakovne poti morajo biti vključene v operativni vozni red, pred posvetovanjem sporazumejo o osnutku operativnega voznega reda. Spremembe se naredijo le, kadar je to nujno potrebno***, in se morajo ustrezno utemeljiti***. **[Sprememba 88]**

Člen 44

Vložitev prošnje

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

2. Prošnje, v povezavi z rednim operativnim voznim redom, upoštevajo roke iz Priloge IX.

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

4. Prosilci zaprosijo za infrastrukturne zmogljivosti, ki prečkajo več kot eno omrežje, pri enem upravljavcu železniške infrastrukture. Ta upravljavec železniške infrastrukture lahko nato v imenu prosilca išče zmogljivosti pri drugih zadevnih upravljavcih železniške infrastrukture.

5. Upravljavci železniške infrastrukture zagotovijo prosilcem, da lahko zaprosijo za infrastrukturne zmogljivosti, ki prečkajo več kot eno omrežje, neposredno pri morebitnem skupnem organu, ki ga lahko ustanovijo upravljavci železniške infrastrukture, npr. sistem storitev "vse na enem mestu" za železniške koridorje.

Člen 45

Načrtovanje voznega reda

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

2. Upravljavec železniške infrastrukture lahko v postopkih načrtovanja in usklajevanja voznega reda daje prednost posebnim storitvam, vendar le kot predvidevata člena 47 in 49.

3. Upravljavec železniške infrastrukture se z zainteresiranimi strankami posvetuje o osnutku operativnega voznega reda in jim da na voljo najmanj en mesec, da izrazijo svoja stališča. Zainteresirane stranke so vsi tisti, ki so zaprosili za infrastrukturne zmogljivosti, ter druge stranke, ki želijo imeti možnost izraziti svoje mnenje o morebitnih vplivih operativnega voznega reda na njihovo možnost zagotavljanja železniških storitev v sezoni operativnega voznega reda.

4. Upravljavec železniške infrastrukture da na zahtevo prosilcev v razumnem roku in pravočasno za postopek usklajevanja iz člena 46 brezplačno na voljo naslednje informacije v pisni obliki za pregled:

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

(b) vlakovne poti, dodeljene vsem drugim prosilcem, in prošnje za preostale vlakovne poti za vse druge prosilce na istih progah;

(c) vlakovne poti, dodeljene vsem drugim prosilcem na istih progah, kot v prejšnjem operativnem voznem redu;

(d) preostala infrastrukturna zmogljivost, ki je na voljo na zadevnih progah;

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

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

Člen 46

Postopek usklajevanja

1. Kadar upravljavec železniške infrastrukture v postopku načrtovanja voznega reda, navedenega v členu 45, naleti na med seboj nezdružljive prošnje, si prizadeva za njihovo čim boljšo uskladitev.

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

3. Upravljavec železniške infrastrukture si prizadeva, da v posvetovanju z zadevnimi prosilci razreši vse nezdružljivosti.

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

5. Kadar prošnjam za infrastrukturne zmogljivosti ni mogoče ugoditi brez usklajevanja, si upravljavec železniške infrastrukture prizadeva za njihovo razrešitev v okviru usklajevanja.

6. Brez poseganja v obstoječa pravna sredstva in v člen 56 se v primeru sporov glede dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti omogoči sistem za hitro reševanje teh sporov. Ta sistem se določi v programu omrežja. Pri uporabi tega sistema se odločitev sprejme v roku 10-ih delovnih dni.

Člen 47

Preobremenjena infrastruktura

1. Kadar po usklajevanju zaprošenih vlakovnih poti in po posvetovanju s prosilci ni mogoče v primernem obsegu ugoditi prošnjam za infrastrukturne zmogljivosti, mora upravljavec železniške infrastrukture zadevni odsek infrastrukture takoj razglasiti za preobremenjenega. Enako velja za infrastrukturo, za katere zmogljivosti se lahko pričakuje, da v bližnji prihodnosti ne bodo zadoščale.

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

3. Kadar uporabnine niso bile zaračunane v skladu s členom 31(4) ali niso dosegle zadovoljivih rezultatov in je bila infrastruktura razglašena za preobremenjeno, lahko upravljavec železniške infrastrukture med drugim uporabi prednostna merila za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti.

4. Prednostna merila upoštevajo pomembnost prevoznih storitev za družbo glede na vsako drugo storitev, ki bo zaradi tega izključena.

Za zagotovitev razvoja ustreznih prevoznih storitev v tem okviru, zlasti za izpolnitev javnih prevoznih storitev ali spodbujanje razvoja železniškega prevoza blaga, ***zlasti mednarodnega prevoza blaga,*** lahko države članice pod nediskriminatornimi pogoji izvedejo vse potrebne ukrepe, da se tem storitvam zagotovi prednost pri dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti. **[Sprememba 89]**

Po potrebi lahko države članice upravljavcu železniške infrastrukture dajo nadomestilo za zmanjšan prihodek zaradi potrebe, da se za določene prevozne storitve dodelijo določene zmogljivosti v skladu z drugim pododstavkom.

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

5. ~~Pri določanju prednostnih meril se ustrezno upošteva pomembnost storitev za prevoz blaga, zlasti mednarodnega prevoza blaga.~~ ***Prednostna merila zajemajo prevoz blaga in zlasti mednarodne prevozne storitve.*** **[Sprememba 90]**

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

Člen 48

Ad hoc prošnje

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

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

Člen 49

Posebna infrastruktura

1. Brez poseganja v odstavek 2 se infrastrukturna zmogljivost šteje kot razpoložljiva za uporabo vseh vrst prevoznih storitev, ki so v skladu z značilnostmi, potrebnimi za delovanje vlakovnih poti.

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

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

3. Kadar gre za določitev infrastrukture po odstavku 2, se to opiše v program omrežja.

Člen 50

Analiza zmogljivosti

1. Cilj analize zmogljivosti je določiti omejitve infrastrukturnih zmogljivosti, ki preprečujejo, da se prošnjam za dodelitev zmogljivosti primerno ugodi, in predlagati, na kakšen način se lahko ugodi dodatnim prošnjam. S to analizo se ugotovijo vzroki preobremenjenosti infrastrukture ter možni kratkoročni in dolgoročni ukrepi za zmanjšanje preobremenjenosti.

2. Predmet analize so infrastruktura, postopki delovanja, vrste različnih izvajanih prevoznih storitev in učinek vseh teh dejavnikov na infrastrukturno zmogljivost. Ukrepi, ki jih je treba upoštevati, zajemajo zlasti preusmeritev prevoznih storitev, časovne spremembe prevoznih storitev, spremembe hitrosti in izboljšave infrastrukture.

3. Analizo zmogljivosti se konča v šestih mesecih po razglasitvi infrastrukture za preobremenjeno.

Člen 51

Načrt razširitve zmogljivosti

1. V šestih mesecih po koncu analize zmogljivosti upravljavec železniške infrastrukture predloži načrt razširitve zmogljivosti.

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

Načrt opredeli:

(a) vzroke preobremenjenosti;

(b) verjetni prihodnji razvoj prometa;

(c) omejitve razvoja infrastrukture;

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

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

Za načrt se lahko predvidi predhodno odobritev države članice. Regulatorni organ iz člena 55 ~~lahko da mnenje o primernosti ukrepov, določenih v načrtu~~ ***nadzira posvetovalni postopek, da bi zagotovil, da se izvede na nediskriminatoren način***. **[Sprememba 91]**

V primeru zasičenosti vseevropskega omrežja ali vlakovne poti, ki bistveno vpliva na eno ali več vseevropskih omrežjih, lahko mreža regulatornih organov iz člena 57 izda mnenje o ustreznosti ukrepov načrta. **[Sprememba 92]**

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

(a) ne izdela načrta razširitve zmogljivosti; ali

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

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

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

(b) razpoložljive možnosti ekonomsko ali finančno niso smiselne.

Člen 52

Uporaba vlakovnih poti

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

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

Člen 53

Infrastrukturne zmogljivosti za vzdrževanje

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

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

3. Upravljavec železniške infrastrukture ~~pravočasno~~ obvesti zainteresirane stranke o izrednem vzdrževanju ***vsaj en teden pred njegovim pričetkom***. **[Sprememba 93]**

Člen 54

Posebni ukrepi v primeru motenj

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

1a. Upravljavci železniške infrastrukture imajo akcijske načrte za ukrepanje v primeru nesreč ali tehničnih okvar. **[Sprememba 94]**

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

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

3. ~~Države članice lahko zahtevajo, da so prevozniki v železniškem prometu udeleženi pri zagotavljanju uveljavljanja ter pri nadziranju lastnega upoštevanja varnostnih standardov in predpisov.~~ ***Razen v primeru višje sile, vključno z nujnimi, za varnost pomembnimi deli, se vlakovna pot, dodeljena v tovornem prometu v skladu s tem členom, ne sme preklicati manj kot dva meseca pred predvidenim časom iz operativnega voznega reda, če se zadevni prosilec s takim preklicem ne strinja. V tem primeru si zadevni upravljavec železniške infrastrukture prizadeva prosilcu predlagati enako kakovostno in zanesljivo vlakovno pot, kar ima prosilec pravico sprejeti ali zavrniti. V slednjem primeru je prosilec upravičen najmanj do povračila ustrezne uporabnine.*** **[Sprememba 95]**

ODDELEK 4

Regulatorni organ

Člen 55

Nacionalni regulatorni ~~**organ**~~ *organi*

1. Vsaka država članica ustanovi enotni nacionalni regulatorni organ za železniški sektor. Ta organ je samostojen organ, ki je organizacijsko, funkcionalno, hierarhično in pri odločanju pravno ločen ter neodvisen od katerega koli drugega javnega organa. Poleg tega je tudi organizacijsko, finančno, pravno in pri odločanju neodvisen od katerega koli upravljavca železniške infrastrukture, organa za zaračunavanje uporabnine, organa za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti ali prosilca. Prav tako je funkcionalno neodvisen od vseh pristojnih organov, udeleženih v dodelitev pogodbe za opravljanje javne službe. ***Regulatorni organ ima potrebne organizacijske zmogljivosti v smislu človeških in materialnih virov, ki glede na raven delovanja železniškega sektorja v državi članici, na primer količino prometa, in glede na velikost omrežja zadoščajo za izvajanje nalog v skladu s členom 56.***

2. Države članice lahko ustanovijo regulatorne organe, ki so pristojni za številne regulirane sektorje, če ti integrirani regulatorni organi izpolnjujejo zahteve glede neodvisnosti iz odstavka 1.

3. ~~Predsednik~~ ***Predsednika*** in upravni odbor regulatornega organa za železniški sektor ~~se imenujeta~~ ***imenuje nacionalni ali drug pristojni parlament*** za določeno obdobje, ki se lahko obnovi, v skladu z jasnimi pravili, ki zagotavljajo neodvisnost. Izbereta se med osebami, ki ~~tri leta~~ ***imajo znanje in izkušnje na področju reguliranja železniškega sektorja ali znanje in izkušnje na področju reguliranja drugega sektorja, in po možnosti med osebami, ki vsaj dve leti ali dlje, če je v nacionalni zakonodaji določeno daljše obdobje,*** pred imenovanjem in v času mandata niso imele poklicne funkcije ali odgovornosti oziroma interesa ali poslovne povezave, tako neposredne kot tudi posredne, z reguliranimi prevozniki ali subjekti v železniškem prometu. ***Te osebe navedeno eksplicitno zatrdijo z ustrezno izjavo o interesu.*** Po koncu mandata vsaj ~~tri leta~~ ***dve leti ali dlje, če je v nacionalni zakonodaji določeno daljše obdobje,*** ne smejo imeti poklicne funkcije ali odgovornosti oziroma interesa ali poslovne povezave s katerim koli reguliranim prevoznikom ali subjektom v železniškem prometu. Imajo polna pooblastila glede zaposlovanja in vodenja osebja regulatornega organa. ***Delovati morajo popolnoma neodvisno ter v nobenem primeru ne smejo dovoliti, da bi nanje s svojimi navodili vplivale vlade ali zasebna ali javna podjetja.*** **[Sprememba 96]**

Člen 56

Naloge ~~regulatornega organa~~ ***nacionalnih regulatornih organov***

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

(a) programom omrežja;

(b) v programu omrežja določenimi merili;

(c) postopkom dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti in njegovimi rezultati;

(d) ureditvijo zaračunavanja uporabnin;

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

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

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

(ga) odločitve o dodelitvi licenc v primerih, ko regulatorni organ ni hkrati organ, ki izdaja licence v skladu s členom 16.

1a. Regulatorni organ lahko ukrepa na lastno pobudo in mora odločiti o vsaki pritožbi za ureditev razmer najpozneje v enem mesecu po njenem prejemu. Kadar je pritožba vložena zaradi zavrnitve dodelitve infrastrukturnih zmogljivosti ali zaradi pogojev ponudbe zmogljivosti, regulatorni organ bodisi potrdi, da odločitve upravljavca železniške infrastrukture ni treba spreminjati, bodisi zahteva spremembo te odločitve v skladu z navodili regulatornega organa.

Komisija na lastno pobudo preuči uporabo in izvrševanje določb te direktive, povezanih z nalogami regulatornih organov ter njihovimi roki za odločanje v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 64(2).

2. Regulatorni organ je pooblaščen ~~tudi~~ za spremljanje konkurence***, preprečevanje diskriminatornih ter trgu škodljivih praks*** na trgih železniških prevoznih storitev ter pregled ~~točk (a) do~~ ~~(g)~~ ***točk (a) do (ga)*** odstavka 1 na lastno pobudo in z namenom preprečevanja diskriminacije med prosilci***, tudi z ustreznimi korektivnimi ukrepi***. Zlasti preveri, če program omrežja vsebuje diskriminatorne določbe ali daje upravljavcu železniške infrastrukture diskrecijska pooblastila, ki bi se lahko uporabila za diskriminacijo med prosilci. ~~Regulatorni organ mora imeti ustrezne organizacijske sposobnosti za opravljanje teh nalog.~~ ***Zato regulatorni organ tudi tesno sodeluje s nacionalnim varnostnim organom, pristojnim za ocenjevanje skladnosti in ustreznosti za uporabo sestavnih delov interoperabilnosti ali za oceno postopka Komisije za preverjanje podsistemov v skladu z Direktivo 2008/57/ES. Na zahtevo prosilcev v postopkih pred nacionalnimi varnostnimi organi, ki bi lahko vplivali na dostop do trga, nacionalni varnostni organ obvesti regulatorni organ o ustreznih vidikih postopka. Regulatorni organ poda priporočila. Nacionalni varnostni organ regulatornemu organu utemelji vsa nameravana odstopanja od teh priporočil.***

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

3a. Regulatorni organ preveri, da so poslovni računi prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev železniške infrastrukture v skladu z določbami o ločevanju poslovnih računov iz člena 6.

3b. Če to predvideva nacionalna zakonodaja, regulatorni organ v skladu s členom 10(2) določi, ali je glavni namen storitve prevoz potnikov med postajami, ki se nahajajo v različnih državah članicah in v skladu s členom 11(2), ali je ekonomsko ravnovesje naročila javne storitve ogroženo s storitvami iz člena 10 med krajem odhoda in ciljem, ki jih zajema ena ali več naročil javnih storitev.

3c. Regulatorni organ Komisiji sporoči kakršne koli pritožbe v zvezi z odločitvijo regulatornega organa v skladu z odstavki od 1 do 3b. Komisija v dveh tednih po prejemu pritožbe po potrebi zahteva spremembe odločitve, da bi zagotovila njegovo skladnost z zakonodajo Unije. Regulatorni organ spremeni svojo odločitev ob upoštevanju sprememb, ki jih je zahtevala Komisija.

3d. Regulatorni organ se vsaj enkrat letno posvetuje s predstavniki uporabnikov tovornih in potniških storitev v železniškem prometu, z namenom upoštevanja njihovih pogledov na železniški trg, vključno z opravljanjem storitev, uporabnin za uporabo infrastrukture, višino in preglednostjo cen železniških storitev. **[Sprememba 97]**

4. Regulatorni organ ima pravico od upravljavca železniške infrastrukture, od prosilcev in vsake prizadete tretje stranke v zadevni državi članici zahtevati potrebne informacije. Zadevne informacije mu morajo biti predložene brez nepotrebnega odlašanja. Regulatornemu organu se omogoči, da takšne zahteve izvršuje z ustreznimi kaznimi, tudi denarnimi. Informacije, ki se predložijo regulatornemu organu, vsebujejo vse podatke, ki jih regulatorni organ zahteva v okviru svoje naloge pravnega sredstva ter naloge spremljanja konkurence na trgih železniških prevoznih storitev v skladu z odstavkom 2. Sem spadajo podatki, ki so potrebni v statistične namene in namene opazovanja trga.

5. Regulatorni organ odloči o vsaki pritožbi in sprejme ukrepe za ureditev razmer najpozneje v dveh mesecih po prejemu vseh informacij. Po potrebi na lastno pobudo odloči o primernih ukrepih za odpravo nezaželenega razvoja dogodkov na teh trgih, zlasti ob upoštevanju ***točk (a) do (ga)*** odstavka 1.

Odločitve regulatornega organa so zavezujoče za vse stranke, ki jih odločitev zajema in niso pod nadzorom druge upravne instance. Regulatornemu organu se mora omogočiti, da svoje odločitve izvršuje z ustreznimi kaznimi, tudi denarnimi.

Kadar je pritožba vložena zaradi zavrnitve dodelitve infrastrukturnih zmogljivosti ali zaradi pogojev ponudbe zmogljivosti, regulatorni organ bodisi potrdi, da odločitve upravljavca železniške infrastrukture ni treba spreminjati, bodisi zahteva spremembo te odločitve v skladu z navodili, ki jih opredeli regulatorni organ.

6. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da se za odločitve regulatornega organa zagotovi možnost sodnega nadzora. Pravno sredstvo lahko zadrži odločitev regulatornega organa le, če sodišče, pri katerem je pravno sredstvo vloženo, odloči, da lahko takojšnji učinek odločitve regulatornega organa prosilcu povzroči nepopravljivo škodo.

7. Države članice zagotovijo, da regulatorni organ objavi informacije o razrešitvi nezdružljivosti in pravnih sredstvih v zvezi z odločitvami upravljavcev železniške infrastrukture ter izvajalcev storitev, ki so navedeni v Prilogi III.

8. Regulatorni organ je pooblaščen, da opravlja revizijo ali začne zunanjo revizijo z upravljavci železniške infrastrukture in po potrebi s prevozniki v železniškem prometu, da bi preveril izpolnjevanje določb glede ločevanja poslovnih računov iz člena 6.

Države članice zagotovijo, da upravljavci železniške infrastrukture ter vsi prevozniki ali drugi subjekti, ki izvajajo ali integrirajo različne tipe železniškega prevoza ali upravljanja železniških infrastruktur, kot je določeno v odstavkih 1 in 2 člena 6, regulatornemu organu predložijo podrobne finančne izkaze za namene nadzora, da lahko ta izvaja svoje različne naloge. Ti finančni izkazi za namene nadzora morajo vsebovati vsaj elemente, določene v Prilogi X. Poleg tega lahko regulatorni organ na podlagi teh izkazov sprejme tudi sklepe glede vprašanj v zvezi z državno pomočjo in jih sporoči organom, pristojnim za njihovo reševanje.

Priloga X se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz ***člena 60a***.

Člen 56a

Pooblastila nacionalnih regulatornih organov

1. Da bi izvedel naloge iz člena 56, ima regulatorni organ pooblastilo, da:

(a) izvršuje svoje sklepe z ustreznimi sankcijami, tudi globami. Odločitev regulatornega organa je zavezujoča za vse stranke, ki jih odločitev zajema, in ni podvržena nadzoru druge nacionalne upravne stopnje odločanja;

(b) od upravljavca železniške infrastrukture, od prosilcev in vsake prizadete tretje stranke v zadevni državi članici zahteva potrebne informacije in izvršuje te zahteve z ustreznimi sankcijami, tudi globami. Informacije, ki se predložijo regulatornemu organu, vsebujejo vse podatke, ki jih regulatorni organ zahteva v okviru svoje funkcije pritožbenega organa, ter funkcije spremljanja konkurence na trgih železniških storitev. To vključuje podatke, ki so potrebni v statistične namene in namene opazovanja trga. Zahtevane informacije mu morajo biti predložene brez nepotrebnega odlašanja;

(c) opravlja revizijo ali začne zunanjo revizijo z upravljavci železniške infrastrukture in po potrebi s prevozniki v železniškem prometu, da bi preveril izpolnjevanje določb glede ločevanja poslovnih računov iz člena 6.

2. Države članice zagotovijo, da so odločitve regulatornega organa podvržene sodnemu nadzoru. Pritožba ne zadrži izvršitve odločitve regulatornega organa.

3. V primeru navzkrižja interesov med odločitvami regulatornih organov o čezmejnih prevoznih storitvah se lahko katera koli od prizadetih strank pritoži pri Komisiji, da v enem mesecu po prejemu pritožbe pridobi zavezujočo odločitev o skladnosti zadevne odločitve s pravom Unije.

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

5. Države članice zagotovijo, da upravljavci železniške infrastrukture ter vsi prevozniki ali drugi subjekti, ki izvajajo različne tipe železniškega prevoza ali upravljanja železniških infrastruktur, vključno z upravitelji objektov, potrebnih za opravljanje prevoznih storitev, kakor je določeno v členu 6, regulatornemu organu predložijo podrobne finančne izkaze za namene nadzora, da lahko ta izvaja svoje različne naloge. Ti finančni izkazi za namene nadzora morajo vsebovati vsaj elemente, določene v Prilogi X. Poleg tega lahko regulatorni organ na podlagi teh izkazov sprejme tudi sklepe glede odprtih vprašanj v zvezi z državno pomočjo, ki jih sporoči organom, pristojnim za reševanje tej vprašanj.

Priloga X se lahko spremeni glede na izkušnje v skladu s postopkom iz člena 60a. **[Sprememba 98]**

Člen 57

Sodelovanje med ***nacionalnimi*** regulatornimi organi ***in pooblastila Komisije***

1. Nacionalni regulatorni organi zaradi usklajevanja svojega odločanja v celotni Uniji izmenjujejo informacije o svojem delu ter o načelih in praksi odločanja ter tudi sicer sodelujejo. V ta namen sodelujejo v ~~delovni skupini~~ ***uradno oblikovani mreži***, ki se redno sestaja ***na povabilo Komisije, ki srečanjem tudi predseduje***. ~~Regulatorne organe pri tem podpira Komisija.~~ ***V ta namen Komisija zagotovi dejavno sodelovanje med vsemi regulatornimi organi in sprejme ustrezne ukrepe, če ti organi ne izpolnijo svojih obveznosti.***

Komisijo zastopajo tako predstavniki služb, ki so zadolženi za promet, kot tisti, ki so zadolženi za konkurenco.

Komisija vzpostavi podatkovno bazo, v katero nacionalni regulatorni organi posredujejo podatke o vseh pritožbenih postopkih, kot so datumi pritožb, o začetku postopkov na lastno pobudo, osnutkih in končnih odločitvah, o udeleženih straneh, o glavnih postopkovnih vprašanjih in o težavah pri razlagi zakonodaje o železnicah ter preiskav na lastno pobudo v zvezi z vprašanji dostopa do mednarodnih železniških storitev in zaračunavanja v zvezi z njim.

2. Regulatorni organi tesno sodelujejo, tudi z delovnimi dogovori, z namenom zagotavljanja medsebojne pomoči pri izvajanju nalog spremljanja trga in obravnavanja pritožb ali preiskav.

3. V primeru pritožbe ali preiskave na lastno pobudo glede vprašanj dostopa do infrastrukture ali zaračunavanja uporabnin za mednarodno vlakovno pot ter v okviru spremljanja konkurence na trgu železniških prevoznih storitev ~~se~~ zadevni regulatorni organ ***obvesti Komisijo in se*** posvetuje z regulatornimi organi vseh drugih držav članic, preko katerih teče zadevna mednarodna vlakovna pot, in od njih zahteva vse informacije, ki jih potrebuje pred sprejetjem svoje odločitve. ***Mreža regulatornih organov prav tako poda svoje mnenje.***

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

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

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

6a. Komisija lahko na lastno pobudo sodeluje v dejavnostih iz odstavkov 2 do 6, o čemer obvešča mrežo regulatornih organov, omenjeno v odstavku 1.

7. ~~Regulatorni organi vzpostavijo~~ ***Mreža regulatornih organov, vzpostavljena v skladu z odstavkom 1, razvije*** skupna načela in prakse za sprejemanje odločitev, za katere so pooblaščeni s to direktivo. Komisija lahko sprejme ~~izvedbene ukrepe, ki določajo~~ ***in dopolni*** taka skupna načela in prakse.~~Navedeni ukrepi, namenjeni zagotovitvi izvajanja te direktive pod enotnimi pogoji, se sprejmejo kot izvedbeni akti v skladu s členom 63(3)~~ ***v skladu s postopkom iz člena 60a***.

Poleg tega ~~regulatorni organi pregledajo~~ ***mreža regulatornih organov pregleda*** odločitve in prakse predstavnikov upravljavcev železniških omrežij, kot je določeno v členu 40(1), s katerimi se izvajajo določbe te direktive oziroma drugače olajša mednarodni železniški promet. **[Sprememba 99]**

Člen 57a

Evropski regulatorni organ

Glede na izkušnje, pridobljene v mreži regulatornih organov, Komisija najpozneje do … (*) ***pripravi zakonodajni predlog o ustanovitvi evropskega regulatornega organa. Ta organ ima nadzorno in arbitražno funkcijo za reševanje čezmejnih in mednarodnih težav ter sprejema pritožbe zoper sklepe nacionalnih regulatornih organov.*** **[Sprememba 100]**

POGLAVJE V

KONČNE DOLOČBE

Člen 58

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

Člen 59

Odstopanja

1. Do 15. marca 2013 Irski kot otoški državi članici z železniško povezavo s samo eno drugo državo članico, in Združenemu kraljestvu glede Severne Irske zaradi iste značilnosti

(a) ni treba za zagotavljanje pravičnega in enakopravnega dostopa do infrastrukture prenesti na neodvisni organ odločilne funkcije, kakor določa prvi pododstavek člena 7(1), v kolikor ta zavezuje države članice, da ustanovijo neodvisne organe za opravljanje funkcij iz člena 7(2);

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

2. Kadar več kot en prevoznik v železniškem prometu, ki je pridobil licenco v skladu s členom 17, ali v primeru Irske in Severne Irske prevoznik v železniškem prometu, ki je pridobil to licenco drugje, predloži formalno vlogo za opravljanje konkurenčnih prevoznih storitev v železniškem prometu na Irskem ali v Severni Irski, v ti državi ali iz teh držav, se o nadaljnji uporabi tega odstopanja odloča v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 64(2).

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

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

(*) Dve leti po začetku veljavnosti te direktive.

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

3. Odstopanje iz odstavka 1 se lahko vsakokrat podaljša za največ pet let. Država članica, ki uveljavlja navedeno odstopanje, lahko najpozneje 12 mesecev pred datumom izteka veljavnosti odstopanja na Komisijo naslovi prošnjo za ponovno podaljšanje. Vsaka taka prošnja mora biti utemeljena. Komisija tako prošnjo preuči in sprejme odločitev v skladu s svetovalnim postopkom, navedenim v členu 64(2). Navedeni postopek velja za vsako odločitev v zvezi s prošnjo.

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

Člen 59a

Člen o prenosu pooblastil

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 60a v zvezi s področjem uporabe spremljanja trga v skladu s členom 15(5), nekaterimi elementi programa omrežja v skladu s členom 27(2), nekaterimi načeli zaračunavanja uporabnin v skladu s členom 31(3) in (5), začasnim znižanjem uporabnin za infrastrukturo za Evropski sistem vodenja vlakov v skladu s členom 32(3), nekaterimi elementi načrta izvedbe v skladu s členom 35(2), merili za določanje zahtev v zvezi s prosilci za uporabo infrastrukture v skladu s členom 41(3), časovnim načrtom postopka dodeljevanja v skladu s členom 43(1), finančnimi izkazi za namene nadzora v skladu s členom 56a(5) ter skupnimi načeli in praksami regulatornih organov pri sprejemanju odločitev v skladu s členom 57(7). **[Sprememba 101]**

~~Člen 60~~

~~Izvajanje pooblastila~~

~~1. Pooblastila za sprejemanje delegiranih aktov iz drugega pododstavka člena 7(1), drugega pododstavka člena 13(5), drugega pododstavka člena 15(5), tretjega odstavka člena 20, člena 27(2), drugega pododstavka člena 30(3), drugega pododstavka člena 31(5), tretjega pododstavka člena 32(1), člena 32(3), člena 35(2), člena 43(1) in tretjega pododstavka člena 56(8) se Komisiji podelijo za nedoločen čas.~~

~~2. Komisija po sprejetju vsak delegiran akt nemudoma istočasno javi Evropskemu parlamentu in Svetu.~~

~~3. Pooblastila za sprejemanje delegiranih aktov so Komisiji podeljena pod pogoji iz členov 61 in 62.~~ **[Sprememba 102]**

Člen 60a

Izvajanje pooblastila

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

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 15(5), 27(2), 31(3) in 31(5), 32(3), 35(2), 41(3), 43(1), 56a(6) ter 57(7) se prenese za obdobje … (*). ***Komisija pripravi poročilo o prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako obdobje, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.***

(*) Datum začetku veljavnosti te direktive.

3. Pooblastilo iz členov 15(5), 27(2), 31(3) in 31(5), 32(3), 35(2), 41(3), 43(1), 56a(6) ter 57(7) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. Z odločitvijo o preklicu preneha veljati prenos pooblastila, naveden v tej odločitvi. Odločitev začne učinkovati dan po njeni objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je v njej določen. Odločitev ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

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

5. Delegirani akt, sprejet v skladu s členi 15(5), 27(2), 31(3) in 31(5), 32(3), 35(2), 41(3), 43(1), 56a(6) ter 57(7) začne veljati le, če niti Evropski parlament niti Svet temu ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu, ali če sta pred iztekom tega roka tako Evropski parlamenti kot Svet obvestila Komisijo, da ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca. **[Sprememba 103]**

~~Člen 61~~

~~Preklic pooblastila~~

~~1. Evropski parlament ali Svet lahko pooblastila iz člena 60(1) prekličeta.~~

~~2. Institucija, ki je začela notranji postopek o morebitnem preklicu pooblastila, o tem obvesti drugega zakonodajalca in Komisijo najpozneje mesec pred sprejetjem končne odločitve, pri čemer navede prenesena pooblastila, ki bi lahko bila preklicana, ter razloge za tak preklic.~~

~~3. Z odločitvijo o preklicu pooblastila pooblastilo iz navedene odločitve preneha veljati. Odločitev začne veljati nemudoma ali na dan, določen v navedeni odločitvi. Odločitev ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov. Objavi se v Uradnem listu Evropske unije.~~ **[Sprememba 104]**

~~Člen 62~~

~~Ugovori zoper delegirane akte~~

~~1. Evropski parlament in Svet lahko ugovarjata zoper delegirani akt v dveh mesecih od dne uradnega obvestila. Na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta se ta rok lahko podaljša za en mesec.~~

~~2. Če do izteka tega roka zoper delegirani akt ne ugovarja ne Evropski parlament ne Svet, ali če sta pred tem dnem Evropski parlament ali Svet obvestila Komisijo o odločitvi, da zoper delegirani akt ne bosta ugovarjala, začne delegirani akt veljati z dnem, ki je v njem določen.~~

~~3. Če Evropski parlament ali Svet zoper sprejeti delegirani akt ugovarja, ta ne začne veljati. Zadevna institucija svojo odločitev o ugovoru zoper delegirani akt utemelji.~~ **[Sprememba 105]**

Člen 63

Izvedbeni ukrepi

1. Države članice lahko predložijo Komisiji kakršno koli vprašanje v zvezi z izvajanjem te direktive. Ustrezne odločitve se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom, navedenem v členu 64(2).

2. Na zahtevo ~~države članice~~ ***nacionalnega regulatornega organa in drugih nacionalnih pristojnih organov*** ali na lastno pobudo Komisija v posameznem primeru preuči uporabo in izpolnjevanje določb te direktive. ***Nacionalni regulatorni organi vzdržujejo podatkovno bazo z osnutki svojih odločitev, dostopno Evropski komisiji. Evropska komisija*** v dveh mesecih po prejemu takšne zahteve v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 64(2) odloči, ali se lahko zadevni ukrep še naprej uporablja. Komisija svojo odločitev sporoči Evropskemu parlamentu, Svetu in državam članicam. **[Sprememba 106]**

~~Brez poseganja v člen 258 Pogodbe lahko vsaka država članica v roku enega meseca od datuma odločitve. Svetu predloži odločitev Komisije. Svet lahko v izjemnih primerih v roku enega meseca od datuma predložitve s kvalificirano večino sprejme drugačno odločitev.~~ ***Komisija na zahtevo države članice ali na lastno pobudo v posameznem primeru preuči uporabo in izvrševanje določb te direktive ter v skladu s postopkom pregleda iz člena 64(3) sprejme odločitev o tem.*** **[Sprememba 107]**

3. ~~Ukrepe~~ Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja Direktive ***Komisija*** sprejme ~~Komisija kot izvedbene akte~~ ***izvedbene akte v skladu s členi 10(2), 11(4), 14(2) in 17(5). Ti izvedbeni akti se sprejmejo*** v skladu s postopkom ***pregleda*** iz člena 64(3). **[Sprememba 108]**

Člen 64

Postopki v odboru

1. Komisiji pomaga odbor. ***Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.*** **[Sprememba 109]**

2. Ob sklicevanju na ta odstavek se ~~uporabljata člena 3 in 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb člena 8 tega sklepa~~ ***uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011/EU***. **[Sprememba 110]**

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se ~~uporabljata člen 5 in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa~~ ***uporablja člen*** 5 ***Uredbe (EU) št. 182/2011/EU***. **[Sprememba 111]**

Člen 65

Poročilo

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

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

Člen 66

Prenos

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s členi […] in Prilogami […], do ~~[…]~~ (*). Komisiji nemudoma posredujejo besedila teh predpisov in korelacijsko tabelo med določbami teh predpisov in to direktivo. **[Sprememba 112]**

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

2. Države članice sporočijo Komisiji besedilo temeljnih določb predpisov nacionalnega prava, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

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

Člen 67

Razveljavitev

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

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

Člen 68

Začetek veljavnosti

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

Členi […] in Priloge […] se uporabljajo od […].

Člen 69

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V …,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*

(*) 12 mesecev po začetku veljavnosti te direktive.

PRILOGA I

Seznam postavk železniške infrastrukture

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

— talni del;

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

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

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

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

— dostopne poti za potnike in dovoz blaga, vključno z dostopom ***za pešce in*** po cesti; **[Sprememba 113]**

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

— električna razsvetljava za varen železniški promet;

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

— objekti, ki jih uporablja oddelek za infrastrukturo.

~~PRILOGA II~~

~~Bistvene funkcije upravljavca infrastrukture~~

~~(iz člena 7)~~

~~Seznam bistvenih funkcij iz člena 7:~~

~~odločanje o dodeljevanju vlakovnih poti, vključno z opredelitvijo in oceno razpoložljivosti, ter dodeljevanju posameznih vlakovnih poti,~~

~~odločanje o zaračunavanju uporabnin za uporabo infrastrukture, vključno z obračunavanjem in pobiranjem uporabnin.~~ **[Sprememba 114]**

Sreda, 16. november 2011

PRILOGA III

Storitve, ki se zagotovijo prevoznikom v železniškem prometu

(iz člena 13)

1. Minimalni paket storitev dostopa obsega:

(a) obravnavo prošenj za dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti;

(b) pravico uporabe dodeljenih zmogljivosti;

(c) uporabo kretnic in vozlišč omrežja;

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

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

~~(f) naprave za oskrbo z gorivom, kjer so na voljo;~~

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

2. Omogoči se tudi dostop do ***naslednjih*** objektov, potrebnih za opravljanje prevoznih storitev, ***če ti obstajajo,*** in ~~zagotavljanje~~ ***do*** storitev ~~v naslednjih objektih~~ ***, ki se zagotavljajo v njih***:

(a) potniške postaje, njihovi objekti in druge naprave, vključno ~~z izdajanjem~~ ***s storitvami obveščanja o potovanju ter ustrezno skupno lokacijo za izdajanje*** vozovnic ~~in informacijami o potovanju~~;

(b) tovorni terminali;

(c) ranžirne postaje;

(d) naprave za sestavo vlakov;

(e) odstavni tiri;

(f) naprave za vzdrževanje in druge tehnične naprave;

(g) pristaniške naprave, povezane z železniškimi dejavnostmi;

(h) naprave za podporo, vključno z vleko;

(ha) oskrba z gorivom in njegova dobava, za katero se uporabnina na računih prikaže ločeno od uporabnine za uporabo naprav za oskrbo z gorivom.

3. Dodatne storitve lahko zajemajo:

(a) vlečni tok, za katerega ***prevoznik v železniškem prometu prosto izbere dobavitelja***; ***če je dobavitelj vlečnega toka hkrati tudi upravitelj objekta,*** se uporabnina ***za vlečni tok*** na računih prikaže ločeno od uporabnine za uporabo električnega napajalnega sistema;

(aa) pogoje in cene uporabe vodov za dobavo in prenos električne energije, ki naj bodo enaki za vse operaterje;

(b) vnaprejšnje ogrevanje potniških vlakov;

~~(c) oskrbo z gorivom, za katero se uporabnina na računih prikaže ločeno od uporabnine za uporabo naprav za oskrbo z gorivom;~~ **[Spremembi 115 in 165]**

(d) posebne pogodbe za:

— nadzor prevoza nevarnega blaga,

— pomoč pri vožnji posebnih vlakov.

4. Pomožne storitve lahko obsegajo:

(a) dostop do telekomunikacijskih omrežij;

(b) zagotavljanje dodatnih informacij;

(c) tehnično inšpekcijo voznega parka.

PRILOGA IV

Informacije za spremljanje trga železniških storitev

(iz člena 15)

1. Razvoj učinkovitosti železniškega prometa in nadomestila za opravljanje javne službe:

	2007	%-sprememba v primerjavi s prejšnjim letom	2008	%-sprememba v primerjavi s prejšnjim letom
Tovorni promet (v tkm ([1])) skupaj				
Mednarodni				
Tranzitni				
Notranji				
Potniški promet (v pkm ([2])) skupaj				
Mednarodni				
Tranzitni				
Notranji				
Od tega obveznost opravljanja javne službe:				
Plačano nadomestilo za opravljanje javne službe (v EUR):				

([1]) Tonski kilometer.
([2]) Potniški kilometer.

Sreda, 16. november 2011

2. Delež železniških prevoznikov pri skupnem prometu prevozov na koncu leta 2008 (navedejo se železniški prevozniki s tržnim deležem v tkm/pkm ≥ 1 %):

Železniški prevozniki (TOVORNI PROMET)	Delež (% tkm)	Skupni tržni delež neprvotnih podjetij

Železniški prevozniki (POTNIŠKI PROMET)	Delež (% tkm)	Skupni tržni delež neprvotnih podjetij

3. Regulatorni organi:

	Preteklo leto	Leto pred tem
Število osebja, ki obravnava regulatorna vprašanja, povezana z dostopom na trg železniških storitev:		
Število obravnavanih pritožb:		
Število opravljenih preiskav po uradni dolžnosti:		
Število sprejetih odločitev		
— o pritožbah:		
— v preiskavah po uradni dolžnosti:		

4. Nacionalni zakonodajni in upravni akti, ki zadevajo železniški promet, izdani v preteklem letu.

5. Pomembni dogodki glede prestrukturiranja prvotnih železniških podjetij in sprejemanja/izvajanja nacionalnih prometnih strategij v preteklem letu.

6. Pomembni izobraževalni ukrepi in pobude na področju železniškega prometa, sprejeti v vaši državi v preteklem letu.

7. Zaposleni pri železniških prevoznikih in upravljavcih železniške infrastrukture ob koncu preteklega leta.

Osebje železniških prevoznikov skupaj	
— od tega strojevodij	
— od tega drugo mobilno osebje, ki dela izven meja države	
Osebje upravljavcev železniške infrastrukture	
Drugo osebje, vključno s storitvenimi družbami, ki so povezane z železnico (npr. vzdrževalne delavnice, upravljavci terminalov, izobraževanje, zakup storitev strojevodij, dobava energije)	

8. Stanje večletnih pogodb o upravljanju infrastrukture, ki so bile veljavne v preteklem letu:

Upravljavec železniške infrastrukture	Dolžina omrežja iz pogodbe	Čas trajanja pogodbe z začetkom [datum]	So opredelitve kazalnikov učinkovitosti dogovorjene (D/N)? Če da, jih prosimo navedite.	Plačana nadomestila skupaj (EUR/leto)	

9. Infrastrukturni odhodki (omrežje za konvencionalne hitrosti in omrežje za visoke hitrosti):

	Vzdrževanje	Obnova	Izboljšave
Proge za konvencionalne hitrosti v preteklem letu (v EUR)			
(v kilometrih, na katerih so potekala dela)			
Napoved za tekoče leto (v EUR)			
(v kilometrih, na katerih bodo potekala dela)			
Proge za visoke hitrosti v preteklem letu (v EUR)			
(v kilometrih, na katerih so potekala dela)			
Napoved za tekoče leto (v EUR)			
(v kilometrih, na katerih bodo potekala dela)			

10. Ocenjeni zaostanki pri vzdrževanju infrastrukture ob koncu preteklega leta

Proge za konvencionalne hitrosti v preteklem letu (v EUR)	
(v kilometrih, na katerih so še potrebna dela)	
Proge za visoke hitrosti v preteklem letu (v EUR)	
(v kilometrih, na katerih so še potrebna dela)	

11. Naložbe v železniško omrežje za visoke hitrosti:

Proge	Proge, predane v obratovanje v preteklem letu (v km)	Proge, ki bodo v obratovanje predane v obdobju konvencionalnega načrtovanja (10/20 let) (v km)

Sreda, 16. november 2011

12. Dolžina železniškega omrežja ob koncu preteklega leta:

Proge za konvencionalne hitrosti (v km)	
Proge za visoke hitrosti (v km)	

13. Uporabnine za dostop po tirih v lanskem letu.

Kategorija vlaka	Povprečna uporabnina v EUR/vlakovni kilometer brez stroškov za uporabo električne energije
Tovorni vlak 1 000 bruto ton	
Medkrajevni potniški vlak 500 bruto ton	
Primestni potniški vlak 140 bruto ton	

14. Obstoj načrta izvedbe po členu 35 te direktive (če tak načrt obstaja, navedite njegove glavne značilnosti).

15. Število aktivnih licenc, ki jih je izdal pristojni nacionalni organ

	Aktivne licence na 31. december preteklega leta	Odvzete licence	Nove izdane licence	Aktivne licence na 31. december leta pred tem
Skupaj				
Od tega				
— za tovorni promet				
— za potniški promet				

16. Stanje glede uvajanja ERTMS.

16a. Dogodki, nesreče in hude nesreče v skladu z Direktivo 2004/49/ES, ki so se zgodili v preteklem letu. **[Sprememba 116]**

17. Drugi pomembni dogodki

~~PRILOGA V~~

~~Finančna sposobnost~~

~~(iz člena 20)~~

~~1. Finančna sposobnost se preverja z letnimi izkazi železniškega prevoznika ali, kadar prevoznik prosilec ne more predložiti letnih izkazov, z bilanco stanja. Podatke je treba zagotoviti zlasti glede naslednjega:~~

~~(a) razpoložljivih sredstev, posebno dobroimetja v banki, odobrene prekoračitve sredstev in posojil;~~

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

~~(c) obratnih sredstev;~~

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

~~(e) obremenitev premoženja prevoznika.~~

~~2. Prosilec ni finančno sposoben, zlasti če zaradi svoje dejavnosti prevoznika dolguje znatna plačila davščin ali plačila iz socialne varnosti.~~

~~3. Organ lahko zahteva predvsem predložitev revizijskega poročila in primernih dokumentov banke, javne hranilnice, računovodje ali revizorja. Ti dokumenti morajo vključevati informacije v zvezi z zadevami, navedenimi v točki 1.~~ **[Sprememba 117]**

PRILOGA VI

Vsebina programa omrežja

(iz člena 27)

Poglavja programa omrežja iz člena 27 ***vsebujejo*** naslednje podatke: **[Sprememba 118]**

~~1. Poglavje, v katerem je določena vrsta infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, in pogoji za dostop do zadevne infrastrukture. Informacije v tem poglavju morajo biti skladne z registri železniške infrastrukture, ki se objavijo v skladu s členom 35 Direktive 2008/57/ES, ali se na te registre sklicevati.~~**[Sprememba 119]**

2. Poglavje o načelih določanja uporabnin in o tarifah~~. Poglavje~~ vsebuje ustrezne podrobnosti ureditve določanja uporabnin, kakor tudi zadostne informacije o uporabninah ter druge ustrezne informacije o dostopu do storitev iz Priloge III, ki jih zagotavlja samo en ponudnik. Podrobno opisuje postopke, pravila in po potrebi lestvice, ki se uporabljajo za izvajanje ~~členov 31 do 36~~ ***členov 31(4) in (5) do 36***, tako glede stroškov kot tudi glede uporabnin. Vsebuje podatke o spremembah že določenih ali predvidenih uporabnin v naslednjih petih letih. **[Sprememba 120]**

3. Poglavje o načelih in merilih za dodeljevanje zmogljivosti ~~. Poglavje~~ opisuje splošne značilnosti zmogljivosti infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, in vse morebitne omejitve njene uporabe, vključno z morebitnimi zahtevami po zmogljivostih za vzdrževanje. Opredeli tudi potek in roke v postopku dodeljevanja zmogljivosti. Vsebuje posebna merila, ki so pomembna za postopek, zlasti: **[Sprememba 121]**

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

(b) zahteve, ki jih morajo izpolnjevati prosilci;

(c) časovni načrt postopka za vložitev prošnje in postopka dodeljevanja infrastrukture ter postopke za zahtevanje informacij o načrtovanju voznega reda v skladu s členom 45(4);

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

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

(f) podrobnosti o omejitvah uporabe infrastrukture;

(g) pogoje, s katerimi se pri določanju prednosti v postopku dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti upošteva njihova dosedanja uporaba.

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

Sreda, 16. november 2011

~~4. Poglavje z informacijami v zvezi s prošnjo za izdajo licence iz člena 25 in varnostnih spričeval, ki se izdajajo v skladu z Direktivo 2004/49/ES (1).~~

~~5. Poglavje z informacijami o postopkih za reševanje sporov in pritožbenih postopkih v zadevah glede dostopa do železniške infrastrukture in storitev ter glede načrta izvedbe iz člena 35.~~ **[Sprememba 122]**

~~6. Poglavje z informacijami o dostopu do objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, iz Priloge III ter zaračunavanju uporabnine za njih. Upravljavci objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, zagotovijo informacije o uporabnini za dostop do objektov in za izvajanje storitev ter informacije o tehničnih pogojih dostopa, ki se vključijo v program omrežja.~~ **[Sprememba 123]**

~~7. Vzorec pogodbe za sklenitev okvirnih pogodb med upravljavcem infrastrukture in prosilcem v skladu s členom 42.~~ **[Sprememba 124]**

~~(1) UL L 164, 30.4.2004, str. 44.~~

PRILOGA VII

Osnovna načela in parametri pogodb med pristojnimi organi in upravljavci železniške infrastrukture

(iz člena 30)

S pogodbo se opredelijo zahteve določb člena 30, kar vključuje:

1. področje uporabe pogodbe glede infrastrukture in objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, urejeno v skladu s Prilogo III. Zajema vse vidike ~~razvoja infrastrukture, vključno z vzdrževanjem in prenovo~~ ***vzdrževanja in prenove*** infrastrukture, ki že obratuje. Izgradnja nove infrastrukture se lahko vključi kot samostojna postavka;

2. sestavo dogovorjenih plačil, ***vključno z okvirnimi napovedmi pričakovanih količin,*** porazdeljeno na storitve infrastrukture, navedene v Prilogi III, vzdrževanje, ~~izgradnjo nove infrastrukture~~ ***vključno z obnovo in nadgradnjo,*** in obravnavanje obstoječih zaostankov pri vzdrževanju; ***plačila novi infrastrukturi se lahko vključi kot samostojna postavka;***

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

   (a) učinkovitost vlakov in zadovoljstvo strank, ***zlasti učinek kakovosti infrastrukture na zanesljivost vlakov,***

   (b) zmogljivost omrežja ***in razpoložljivost infrastrukture***,

   (c) upravljanje s premoženjem,

   (d) obseg dejavnosti,

   (e) stopnje varnosti in

   (f) varstvo okolja;

4. obseg morebitnega zaostanka pri vzdrževanju, odhodke, ki so predvideni za reševanje teh zaostankov ter sredstva, ki se bodo umaknila iz uporabe in zato sprožila drugačne finančne tokove;

5. spodbude v skladu s členom 30(1);

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

7. mehanizem, ki zagotavlja, da se pomemben delež zmanjšanja stroškov prenese na uporabnike v obliki znižane ravni uporabnin ***v skladu z zahtevami iz člena 30(1), ne da bi se ogrožalo usklajevanje finančnih izkazov upravljavca železniške infrastrukture, kot je določeno v členu 8(4)***;

8. dogovorjeno trajanje pogodbe, ki se uskladi in časovno sovpada s trajanjem poslovnega načrta upravljavca železniške infrastrukture, koncesije ali licence, ter okvir za določanje uporabnin in predpise, ki jih določi država;

9. pravila za ravnanje v primerih velikih motenj v obratovanju in v izrednih razmerah~~, vključno z minimalno ravnjo zagotavljanja storitev v času morebitnih stavk~~ in predčasne prekinitve pogodbe, ter pravila za ***pravočasno*** informiranje uporabnikov; **[Sprememba 125]**

10. popravne ukrepe v primeru neizpolnjevanja pogodbenih obveznosti katere izmed strank; to vključuje pogoje in postopke za ponovno pogajanje in predčasno prekinitev, vključno z vlogo regulatornega organa.

PRILOGA VIII

Zahteve glede stroškov in uporabnin v zvezi z železniško infrastrukturo

(iz členov 31(3) in (5); 32(1) in (3) in člena 35)

1. Neposredni stroški izvajanja železniške prevozne storitve iz člena 31(3), ki so povezani z obrabo infrastrukture, ne zajemajo naslednjih postavk:

   (a) režijskih stroškov po vsem omrežju~~, vključno s plačami in pokojninami~~,

   (b) obresti, ki se jih plača za kapital;

   ~~(c) več kot desetine stroškov povezanih z načrtovanjem voznega reda, dodeljevanjem vlakovnih poti, vodenjem prometa, odpravo in signaliziranjem vožnje vlaka;~~

   (d) amortizacije informacijske, komunikacijske in telekomunikacijske opreme;

   (e) stroškov v zvezi z upravljanjem nepremičnin, zlasti pridobivanjem, prodajo, demontažo, dekontaminacijo, ponovno kultivacijo ali najemanjem zemljišč oziroma drugih osnovnih sredstev;

   (f) ~~socialnega skrbstva,~~ šol, vrtcev~~, restavracij~~; **[Sprememba 126]**

   (g) stroškov, povezanih z višjo silo, nesrečami ali motnjami v storitvah.

   Če neposredni stroški povprečno za celotno omrežje presegajo 35 % povprečnih stroškov za vzdrževanje, upravljanje in obnavljanje omrežja, izračunanih na podlagi opravljenih vlakovnih kilometrov, upravljavec železniške infrastrukture tako stanje podrobno obrazloži regulatornemu organu. Povprečni stroški, ki se izračunajo v ta namen, ne zajemajo stroškov iz točk (e), (f) ali (g).

2. Stroški infrastrukture, diferencirani na podlagi hrupa, iz člena 31(5) izpolnjujejo naslednje zahteve:

   (a) stroški se diferencirajo, tako da odražajo sestavo vlaka vozil ob upoštevanju mejnih vrednosti hrupa, določenih v Odločbi Komisije 2006/66/ES ***z dne 23. decembra 2005 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom vozni park – hrup vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti*** [1];

   (b) prednost imajo tovorni vagoni;

   (c) diferenciacija glede na emisije hrupa pri tovornih vagonih omogoči povračilo naložb v razumnem časovnem obdobju za opremljanje obstoječih vagonov z gospodarsko najbolj sprejemljivo zavorno tehnologijo z nizkimi emisijami hrupa, ki je na voljo;

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

Sreda, 16. november 2011

(d) za diferenciacijo stroškov se lahko upoštevajo tudi drugi elementi, kot:

i) čas dneva, zlasti nočni čas glede emisij hrupa;

ii) sestava vlaka, ki vpliva na raven emisij hrupa;

iii) občutljivost območja, ki je izpostavljeno lokalnim emisijam;

iv) nadaljnji razredi emisij hrupa, ki so znatno nižje od emisij iz točke (a).

3. Upravljavec železniške infrastrukture ***na podlagi tržne raziskave in po posvetovanju s prosilci opredeli istovrstne tržne dele in ustrezne pribitke v smislu člena 32(1). Razen prevoznih dejavnosti iz člena 32(1a)*** regulatornemu organu dokaže, da vsaka železniška prevozna storitev lahko plača pribitke v skladu s členom 32(1).~~, pri tem pa vsaka storitev, navedena pod posamezno izmed naslednjih točk, pripada različnemu tržnemu delu:~~ ***V primeru, da upravljavec železniške infrastrukture določi pribitke, pripravi seznam tržnih delov, ki ga regulatorni organ predhodno potrdi.***

~~(a) storitve potniškega prometa / storitve tovornega prometa;~~

~~(b) vlaki, ki prevažajo nevarno blago / ostali tovorni vlaki;~~

~~(c) notranje storitve / mednarodne storitve;~~

~~(d) kombiniran prevoz / direkten vlak;~~

~~(e) mestne ali regionalne storitve / medmestne potniške storitve;~~

~~(f) blok vlaki / mešani vlaki;~~

~~(g) redne železniške prevozne storitve / občasne železniške prevozne storitve.~~**[Sprememba 127]**

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

~~(a) Da bi se dosegla dogovorjena raven kakovosti storitev in ohranila njihova ekonomska upravičenost, se upravljavec infrastrukture in prosilec po pridobitvi soglasja regulatornega organa dogovorita o glavnih parametrih načrta izvedbe, zlasti o vrednostih zamud in pragovih plačil, dolgovanih po načrtu izvedbe, tako za posamezne vožnje vlakov kot za vse vožnje vlakov prevoznika v železniškem prevozu v določenem obdobju;~~ **[Sprememba 128]**

~~(b) Upravitelj infrastrukture prevoznikom v železniškem prometu vsaj pet dni pred vožnjo vlaka pošlje vozni red, na podlagi katerega se bodo izračunavale zamude;~~**[Sprememba 129]**

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

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

1.1. urejanje voznega reda

1.2. sestava vlaka

1.3. napake pri postopku obratovanja

1.4. napačna uporaba pravil prednosti

1.5. osebje

1.6. drugi vzroki

2. infrastrukturne naprave, zamudo je mogoče pripisati upravljavcu železniške infrastrukture

2.1. naprave za signalizacijo

2.2. naprave za signalizacijo na nivojskih prehodih

2.3. telekomunikacijske naprave

2.4. oprema za napajanje z električnim tokom

2.5. proga

2.6. zgradbe

2.7. osebje

2.8. drugi vzroki

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

3.1. načrtovana gradbena dela

3.2. nepravilnosti pri izvedbi gradbenih del

3.3. omejite hitrosti zaradi napak na progi

3.4. drugi vzroki

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

4.1. zamudo je povzročil prejšnji upravljavec železniške infrastrukture

4.2. zamudo je povzročil naslednji upravljavec železniške infrastrukture

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

5.1. prekoračitev časa stanja

5.2. zahteva prevoznika v železniškem prometu

5.3. dejavnosti natovarjanja

5.4. nepravilnosti pri natovarjanju

5.5. priprava vlaka iz poslovnih razlogov

5.6. osebje

5.7. drugi vzroki

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

6.1. načrtovanje seznama zadolžitev / spreminjanje seznama zadolžitev

6.2. sestava vlaka s strani prevoznika v železniškem prometu

6.3. težave s potniškimi vagoni (prevoz potnikov)

6.4. težave z vagoni (prevoz tovora)

6.5. težave z vozili, lokomotivami in motornimi železniškimi vozovi

6.6. osebje

6.7. drugi vzroki

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

7.1. zamudo je povzročil naslednji prevoznik v železniškem prometu

7.2. zamudo je povzročil prejšnji prevoznik v železniškem prometu

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

8.1. stavka

8.2. upravne formalnosti

8.3. zunanji vpliv

8.4. vremenski učinki in naravni vzroki

8.5. zamuda zaradi zunanjih vzrokov na naslednjem omrežju

8.6. drugi vzroki

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

9.1. resni dogodki, nesreče ali nevarnosti

9.2. zasedena proga zaradi zamude istega vlaka

9.3. zasedena proga zaradi zamude drugega vlaka

9.4. obračanje

9.5. povezava

9.6. potrebna je dodatna preiskava.

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

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

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

~~(g) Brez poseganja v obstoječa pravna sredstva in v člen 50 je v primeru sporov glede načrta izvedbe na voljo sistem za hitro reševanje teh zadev. Pri uporabi tega sistema se odločitev sprejme v roku 10-ih delovnih dni.~~ **[Sprememba 130]**

~~(h) Upravljavec infrastrukture na podlagi glavnih parametrov, dogovorjenih v načrtu izvedbe, enkrat letno objavi povprečno raven kakovosti storitev, ki so jo dosegli prevozniki v železniškem prometu.~~ **[Sprememba 131]**

5. Začasno znižanje uporabnin za infrastrukturo za vlake, opremljene z ETCS, se v skladu s členom 32(3) določi:

Za prevoz tovora:

Leto	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Popusti pri uporabnini	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***15 %***	~~5 %~~ ***10 %***	~~5 %~~ ***8 %***	~~4 %~~ ***6 %***	~~3 %~~ ***4 %***	~~2 %~~ ***3 %***	~~1 %~~ ***3 %***

Za prevoz potnikov:

Leto	***2015***	***2016***	***2017***	***2018***	***2019***	2020	2021	2022	2023	2024
Popusti pri uporabnini	***10 %***	***10 %***	***10 %***	***10 %***	***10 %***	~~5 %~~***8 - %***	~~5 %~~***6 - %***	5 %	~~5 %~~***4 - %***	~~5 %~~***2 %***

[Sprememba 132]

PRILOGA IX

Časovni načrt postopka dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti

(iz člena 43)

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

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

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

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

5. Upravljavec železniške infrastrukture najpozneje štiri mesece po roku za vložitev prošenj prosilcev pripravi osnutek voznega reda.

Sreda, 16. november 2011

PRILOGA X

Finančni izkazi za namene nadzora, ki se predložijo regulatornemu organu

(iz člena 56(8))

V skladu s členom 56(8) se finančni izkazi za namene nadzora predložijo regulatornemu organu, obsegajo pa najmanj naslednje sestavne dele:

1. Ločevanje računov

Finančni izkazi za namene nadzora, ki jih predložijo upravljavci železniške infrastrukture in druga podjetja oziroma subjekti, ki izvajajo ali vključujejo različne kategorije železniških prevozov oziroma prejemajo javna sredstva,

(a) vključujejo ločene izkaze uspeha in bilanco stanja za dejavnosti tovornega prometa, potniškega prometa in upravljanja železniške infrastrukture;

(b) podrobno izkazujejo posamezne vire ter porabo javnih sredstev in drugih oblik nadomestil na pregleden in podroben način, vključno s podrobnim pregledom denarnih tokov podjetja, da je mogoče ugotoviti, kako so bila ta javna sredstva in druge oblike nadomestil porabljena;

(c) vključujejo kategoriji stroškov in dobičkov, iz katerih je mogoče na podlagi zahtev ~~regulatornega organa~~ ***člena 6 in ocene regulatornega organa o potrebnosti in sorazmernosti*** ugotoviti, ali je med temi različnimi dejavnostmi prihajalo do navzkrižnega subvencioniranja; **[Sprememba 133]**

(d) so podrobni do tiste stopnje, za katero regulatorni organ meni, da je potrebna in sorazmerna;

(e) kot prilogo vsebujejo dokument, v katerem je določena metodologija, ki se je uporabila za dodeljevanje stroškov med različne dejavnosti.

Če je regulirano podjetje del skupine, se finančni izkazi za namene nadzora pripravijo za skupino kot celoto in za vsako odvisno podjetje posebej. Poleg tega se v finančne izkaze za namene nadzora vključi vse podrobnosti o plačilih med podjetji, da se zagotovi, da so bila javna sredstva porabljena ustrezno.

2. Spremljanje uporabnin za dostop po tirih

Finančni izkazi za namene nadzora, ki jih upravljavci železniške infrastrukture predložijo regulatornim organom,

(a) določajo različne kategorije stroškov, zlasti pa zagotavljajo dovolj podatkov o mejnih/neposrednih stroških določenih storitev ali skupin storitev, tako da je omogočeno spremljanje uporabnin;

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

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

3. Izkaz finančne uspešnosti

Finančni izkazi za namene nadzora, ki jih upravljavci železniške infrastrukture predložijo regulatornim organu, vključujejo:

(a) izkaz finančne uspešnosti;

(b) izkaz skupnih odhodkov;

(c) izkaz odhodkov za vzdrževanje;

(d) izkaz odhodkov za obratovanje;

(e) izkaz prihodkov;

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

4. Drugo

Revizijo finančnih izkazov za namene nadzora upravljavcev železniške infrastrukture opravi neodvisni revizor. Revizorsko poročilo se priloži finančnim izkazom za namene nadzora.

Finančni izkazi za namene nadzora vsebujejo izkaze uspeha in bilance stanja in so usklajeni z obveznimi računovodskimi izkazi podjetja, pri čemer se vse uskladitve obrazložijo.

PRILOGA XI

Del A

Razveljavljene direktive s seznamom njihovih poznejših sprememb

(iz člena 67)

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

Del B

Seznam rokov za prenos v nacionalno zakonodajo

(iz člena 67)

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

PRILOGA XII

Korelacijska tabela

Direktiva 91/440/EGS	Direktiva 95/18/ES	Direktiva 2001/14/ES	Ta direktiva
Člen 2(1)	Člen 1(1)	Člen 1(1) pododstavek 1	Člen 1(1)
		Člen 1(2)	Člen 1(2)
Člen 2(2)			Člen 2(1)
	Člen 1(2)		Člen 2(2)
		Člen 1(3)	Člen 2(3)
Člen 2(3)	Člen 1(3)	Člen 1(4)	Člen 2(4)
Člen 2(4)			Člen 2(5)
Člen 3			Člen 3(1) do (8)
	Člen 2(b) in (c)		Člen 3(9) in (10)
		Člen 2	Člen 3(11) do (21)
Člen 4			Člen 4
Člen 5			Člen 5
Člen 6(1) in (2)			Člen 6(1) in (2)
Člen 9(4)			Člen 6(3)
Člen 6(1), drugi pododstavek			Člen 6(4)
Člen 6(3)			Člen 7(1)

Direktiva 91/440/EGS	Direktiva 95/18/ES	Direktiva 2001/14/ES	Ta direktiva
		Člena 4(2) in 14(2)	Člen 7(2)
Člen 7(1), (3) in (4)			Člen 8(1), (2) in (3)
		Člen 6(1)	Člen 8(4)
Člen 9(1) in (2)			Člen 9(1) in (2)
Člen 10(3) in (3a)			Člen 10(1) in (2), prvi, drugi in tretji pododstavek
Člen 10(3b)			Člen 11(1), (2) in (3)
			Člen 11(4)
Člen 10 (3c) in (3e)			Člen 11(5) in (6)
Člen 10(3f)			Člen 12
		Člen 5	Člen 13
			Člen 14
Člen 10b			Člen 15
	Člen 3		Člen 16
	Člen 4(1) do (4)		Člen 17(1) do (4)
	Člen 5		Člen 18
	Člen 6		Člen 19
	Člen 7		Člen 20
	Člen 8		Člen 21
	Člen 9		Člen 22
	Člen 4(5)		Člen 23(1)
	Člen 10		Člen 23(2) in (3)
	Člen 11		Člen 24
	Člen 15		Člen 25
		Člen 1(1) pododstavek 2	Člen 26
		Člen 3	Člen 27
Člen 10(5)			Člen 28
		Člen 4(1) in (3) do (6)	Člen 29
		Člen 6(2) do (5)	Člen 30
		Člen 7	Člen 31
		Člen 8	Člen 32

Sreda, 16. november 2011

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

Direktiva 91/440/EGS	Direktiva 95/18/ES	Direktiva 2001/14/ES	Ta direktiva
Člen 10(9)			Člen 65
		Člen 38	Člen 66
			Člen 67
	Člen 17	Člen 39	Člen 68
Člen 16	Člen 18	Člen 40	Člen 69
			Priloga I
Priloga II			Priloga II
		Priloga II	Priloga III
			Priloga IV
	Priloga		Priloga V
		Priloga I	Priloga VI
			Priloga VII
			Priloga VIII
		Priloga III	Priloga IX
			Priloga X