To besedilo je zgolj informativne narave in nima pravnega učinka. Institucije Unije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti. Verodostojne različice zadevnih aktov, vključno z uvodnimi izjavami, so objavljene v Uradnem listu Evropske unije. Na voljo so na portalu EUR-Lex. Uradna besedila so neposredno dostopna prek povezav v tem dokumentu

►B

DIREKTIVA 2012/34/EU EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 21. novembra 2012

o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja

(prenovitev)

(Besedilo velja za EGP)

(UL L 343, 14.12.2012, str. 32)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
►M1	Direktiva (EU) 2016/2370 Evropskega parlamenta in Svetaz dne 14. decembra 2016	L 352	1	23.12.2016

popravljena z:

►C1 Popravek, UL L 53, 26.2.2013, str. 4 (2012/34/EU)

►C2 Popravek, UL L 67, 12.3.2015, str. 32 (2012/34/EU)

▼B

DIREKTIVA 2012/34/EU EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 21. novembra 2012

o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja

(prenovitev)

(Besedilo velja za EGP)

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Predmet urejanja in področje uporabe

1. Ta direktiva določa:

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

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

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

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

Člen 2

Izvzetja iz področja uporabe

1. Poglavje II se ne uporablja za prevoznike v železniškem prometu, katerih dejavnost je omejena samo na storitve mestnega, primestnega ali regionalnega prometa v samostojnih lokalnih in regionalnih omrežjih za prevoz na železniški infrastrukturi ali v omrežjih, namenjenih samo za opravljanje storitev mestnega ali primestnega železniškega prometa.

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

2. Države članice lahko iz uporabe poglavja III izvzamejo:

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

▼B

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

(c) prevoznike, ki izvajajo izključno regionalni železniški tovorni promet;

(d) prevoznike, ki izvajajo izključno tovorni promet na zasebni železniški infrastrukturi, ki obstaja zgolj za potrebe izvajanja lastnikovega prevoza tovora.

▼M1

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

▼B

(a) lokalna in regionalna samostojna 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 tovorni promet uporablja izključno prevoznik v železniškem prometu, ki ga odstavek 1 ne zajema, dokler drug prevoznik ne zaprosi za infrastrukturne zmogljivosti na tem omrežju;

(d) zasebno železniško infrastrukturo, ki obstaja zgolj za potrebe izvajanja lastnikovega prevoza tovora.

▼M1

3a. Države članice lahko iz uporabe členov 7, 7a, 7b, 7c, 7d in 8 izvzamejo:

lokalne proge z omejenim prometom, katerih dolžina ne presega 100 km in ki se uporabljajo za tovorni promet med glavno prometno povezavo ter odpravnimi mesti in namembnimi kraji pošiljk vzdolž teh prog, če te proge upravljajo drugi subjekti kot glavni upravljavec infrastrukture in če (a) jih uporablja le en tovorni prevoznik ali če (b) bistvene funkcije v zvezi s temi progami izvaja organ, ki ni pod nadzorom nobenega prevoznika v železniškem prometu. Kadar je en sam tovorni prevoznik, ga lahko države članice izvzamejo tudi iz uporabe poglavja IV, dokler za zmogljivost ne zaprosi drug prosilec. Ta odstavek se lahko uporablja tudi, kadar se proga v omejenem obsegu uporablja tudi za storitve potniškega prometa. Države članice obvestijo Komisijo o nameravanem izvzetju takšnih prog iz uporabe členov 7, 7a, 7b, 7c, 7d in 8.

3b. Države članice lahko iz uporabe členov 7, 7a, 7b, 7c in 7d izvzamejo:

regionalna omrežja z omejenim prometom, ki jih upravlja drug subjekt kot glavni upravljavec infrastrukture in se uporabljajo za opravljanje storitev regionalnega potniškega prometa, ki jih zagotavlja en sam prevoznik v železniškem prometu – ki ni glavni prevoznik v železniškem prometu države članice – dokler ni vložena prošnja za zmogljivost za storitve potniškega prometa v tem omrežju in pod pogojem, da je prevoznik neodvisen od prevoznikov v železniškem prometu, ki opravljajo storitve tovornega prometa. Ta odstavek se lahko uporablja tudi, kadar se proga v omejenem obsegu uporablja za storitve tovornega prometa. Države članice obvestijo Komisijo o nameravanem izvzetju takšnih prog iz uporabe členov 7, 7a, 7b, 7c in 7d.

▼M1

4. Brez poseganja v odstavek 3 lahko države članice iz uporabe člena 8(3) izvzamejo lokalne in regionalne železniške infrastrukture, ki nimajo strateškega pomena za delovanje trga storitev v železniškem prometu, iz uporabe členov 7, 7a in 7c ter poglavja IV pa lokalne železniške infrastrukture, ki nimajo strateškega pomena za delovanje trga storitev v železniškem prometu. Države članice o nameravanem izvzetju takšnih železniških infrastruktur uradno obvestijo Komisijo. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi odloči, ali se lahko šteje, da takšna železniška infrastruktura nima strateškega pomena. Pri tem upošteva dolžino zadevnih železniških prog, njihovo raven uporabe in obseg prometa, ki bi ga to lahko zadevalo. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 62(2).

▼B

5. Države članice lahko iz uporabe člena 31(5) izvzamejo vozila, ki se uporabljajo ali so namenjena za uporabo za promet iz in v tretje države, pri čemer vozijo v omrežju, v katerem tirna širina ni enaka tisti v glavnem železniškem omrežju v Uniji.

6. Če vzpostavitev mednarodnih vlakovnih poti, ki se v sodelovanju z upravljavci infrastrukture iz tretjih držav vzpostavijo v omrežju, v katerem je tirna širina drugačna od tiste v glavnem železniškem omrežju v Uniji, bistveno vpliva na splošni časovni načrt za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, lahko države članice v tem časovnem načrtu določijo obdobja in roke, ki so drugačni od tistih iz točke 2(b) člena 43(2) Priloge VI in točk 3, 4 in 5 Priloge VII.

7. Države članice se lahko odločijo, da bodo objavile okvir in pravila za obračunavanje uporabnin, ki se uporabljajo posebej za mednarodni tovorni promet iz in v tretje države, ki poteka v omrežju, v katerem tirna širina ni enaka tisti v glavnem železniškem omrežju v Uniji, z drugačnimi instrumenti in roki, kot so določeni v členu 29(1), kadar je to potrebno za zagotovitev poštene konkurence.

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

▼M1

8a. Države članice lahko za obdobje 10 let po 24. decembru 2016 izvzamejo iz uporabe poglavij II in IV te direktive, z izjemo členov 10, 13 in 56, izolirane železniške proge, ki so krajše od 500 km in katerih tirna širina ni enaka tirni širini glavnega domačega omrežja ter ki so povezava s tretjo državo, v kateri se železniška zakonodaja Unije ne uporablja, in jih upravlja upravljavec infrastrukture, ki ne upravlja glavnega domačega omrežja. Prevozniki v železniškem prometu, ki delujejo izključno na takšnih progah, se lahko izvzamejo iz uporabe poglavja II.

Takšna izvzetja je mogoče podaljšati za obdobja, ki ne presegajo pet let. Država članica, ki namerava podaljšati izvzetje, o svoji nameri obvesti Komisijo najpozneje 12 mesecev pred iztekom izvzetja. Komisija

▼M1

preuči, ali so pogoji za izvzetje iz prvega pododstavka še vedno izpolnjeni. Če pogoji niso izpolnjeni, Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi odloči o prenehanju izvzetja. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 62(2).

▼B

9. Ta direktiva se ne uporablja za prevoznike katerih dejavnost je omejena izključno na opravljaje prevozov cestnih vozil skozi podmorske predore in prevoznih storitev v obliki prevozov cestnih vozil skozi takšne predore, razen členi 6(1), 6(4), 10, 11, 12 in 28.

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

11. Države članice lahko iz uporabe člena 32(4) izvzamejo vlake, ki niso opremljeni z evropskim sistemom za nadzor vlakov (v nadaljnjem besedilu: ETCS) in se uporabljajo za storitve regionalnega potniškega prometa, prvič vzpostavljene pred letom 1985.

▼M1

12. Če je v okviru obstoječega javno-zasebnega partnerstva, sklenjenega pred 16. junijem 2015, zasebna stran tega partnerstva tudi prevoznik v železniškem prometu, ki je pristojen za zagotavljanje storitev potniškega železniškega prometa na infrastrukturi, lahko države članice takšno zasebno stran še naprej izvzamejo iz uporabe členov 7, 7a in 7d ter omejijo pravico do pobiranja in odlaganja potnikov v zvezi s tistimi storitvami, ki jih prevoznik v železniškem prometu opravlja na isti infrastrukturi kot storitve potniškega prometa, ki jih zasebna stran opravlja v okviru javno-zasebnega partnerstva.

13. Zasebni upravljavci infrastrukture, ki so del javno-zasebnih partnerstev, sklenjenih pred 24. decembrom 2016, in ne prejemajo javnih sredstev, se izvzamejo iz uporabe člena 7d, pod pogojem, da posojila in finančna jamstva, s katerimi upravlja upravljavec infrastrukture, niti neposredno niti posredno ne koristijo posameznim prevoznikom v železniškem prometu.

▼B

Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej direktivi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

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

▼M1

(2) „upravljavec infrastrukture“ pomeni vsak organ ali podjetje, odgovorno za obratovanje, vzdrževanje in obnavljanje železniške infrastrukture v omrežju ter odgovorno za sodelovanje pri njenem razvoju, v skladu s pravili, ki jih določi država članica v okviru svoje splošne politike za razvoj in financiranje infrastrukture;

▼M1

(2a) „razvoj železniške infrastrukture“ pomeni načrtovanje omrežja, finančno načrtovanje in načrtovanje naložb ter gradnjo in posodabljanje infrastrukture;

(2b) „obratovanje železniške infrastrukture“ pomeni dodeljevanje vlakovnih poti, upravljanje prometa in zaračunavanje uporabnin za infrastrukturo;

(2c) „vzdrževanje železniške infrastrukture“ pomeni dela za vzdrževanje stanja in zmogljivosti obstoječe infrastrukture;

(2d) „obnavljanje železniške infrastrukture“ pomeni večja dela za zamenjavo obstoječe infrastrukture, ki ne spremenijo njenega splošnega delovanja;

(2e) „posodabljanje železniške infrastrukture“ pomeni večja dela za spremembo obstoječe infrastrukture, ki izboljšajo njeno splošno delovanje;

(2f) „bistvene funkcije upravljanja infrastrukture“ pomenijo odločanje glede dodeljevanja vlakovnih poti, vključno z opredelitvijo ter oceno razpoložljivosti in dodeljevanja posameznih vlakovnih poti, ter odločanje glede zaračunavanja uporabnin za infrastrukturo, vključno z določanjem in pobiranjem uporabnin, v skladu z okvirom za zaračunavanje uporabnin in okvirom za dodeljevanje zmogljivosti, ki ju države članice določijo na podlagi členov 29 in 39;

▼B

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

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

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

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

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

(8) „tranzit“ pomeni prečkanje ozemlja Unije brez natovarjanja ali raztovarjanja blaga in/ali brez vstopanja ali izstopanja potnikov na ozemlju Unije;

▼B

(9) „nadomestna proga“ pomeni drugo progo med istima izhodno in končno postajo, kadar sta progi zamenljivi za namene zadevnega tovornega ali potniškega prometa, ki ga opravlja prevoznik v železniškem prometu;

(10) „gospodarsko smiselna nadomestna možnost“ pomeni dostop do drugega objekta za izvajanje železniških storitev, ki je gospodarsko sprejemljiv za prevoznika v železniškem prometu in mu omogoča opravljanje zadevne storitve tovornega ali potniškega prometa;

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

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

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

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

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

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

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

(18) „dodeljevanje“ pomeni dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti s strani upravljavca infrastrukture;

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

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

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

▼B

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

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

(24) „infrastrukturne zmogljivosti“ pomenijo možnost načrtovanja zahtevanih vlakovnih poti za en del infrastrukture za določeno obdobje;

(25) „omrežje“ pomeni celotno železniško infrastrukturo, ki jo upravljavec infrastrukture upravlja;

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

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

(28) „operativni vozni red“ pomeni podatke, ki določajo vse načrtovane vožnje vlaka in železniškega voznega parka na zadevni infrastrukturi v obdobju, za katerega velja;

(29) „odstavni tir“ pomeni tir, posebej namenjen za začasno odstavljanje železniških vozil med dvema prevozoma;

(30) „večja vzdrževalna dela“ so dela, ki se jih ne opravlja rutinsko med vsakodnevnim delom in ki zahtevajo, da se vozilo umakne iz obratovanja;

▼M1

(31) „vertikalno integrirano podjetje“ pomeni podjetje, v katerem v smislu Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 ([1]):

(a) upravljavca infrastrukture nadzoruje podjetje, ki obenem nadzoruje tudi enega ali več prevoznikov v železniškem prometu, ki opravljajo storitve železniškega prometa v omrežju upravljavca infrastrukture;

(b) upravljavca infrastrukture nadzoruje en ali več prevoznikov v železniškem prometu, ki opravljajo storitve železniškega prometa v omrežju upravljavca infrastrukture, ali

(c) upravljavec infrastrukture nadzoruje enega ali več prevoznikov v železniškem prometu, ki opravljajo storitve železniškega prometa v omrežju upravljavca infrastrukture.

Pomeni tudi podjetje, ki ima različne oddelke, vključno z upravljavcem infrastrukture in enim ali več oddelki, ki opravljajo prevozne storitve in nimajo ločene pravne osebnosti.

([1]) Uredba Sveta (ES) št. 139/2004 z dne 20. januarja 2004 o nadzoru koncentracij podjetij (Uredba ES o združitvah) (UL L 24, 29.1.2004, str. 1).

▼M1

Če sta upravljavec infrastrukture in prevoznik v železniškem prometu popolnoma neodvisna drug od drugega, a država članica oba nadzoruje neposredno brez vmesnega subjekta, ne štejeta za vertikalno integrirano podjetje za namene te direktive;

(32) „javno-zasebno partnerstvo“ pomeni zavezujoč dogovor med javnimi organi in enim ali več podjetji, ki niso glavni upravljavec infrastrukture države članice, na podlagi katerega podjetja deloma ali v celoti zgradijo in/ali financirajo železniško infrastrukturo in/ali pridobijo pravico za opravljanje funkcij, naštetih v točki 2, za vnaprej določeno obdobje. Dogovor je lahko v kakršni koli ustrezni pravno zavezujoči obliki, določeni v nacionalni zakonodaji;

(33) „upravni odbor“ pomeni višji organ podjetja, ki opravlja izvršilne in upravne funkcije ter je pristojen in odgovoren za tekoče vodenje podjetja;

(34) „nadzorni odbor“ pomeni najvišji organ podjetja, ki opravlja nadzorne naloge, vključno z izvajanjem nadzora nad upravnim odborom in splošnimi strateškimi odločitvami v zvezi s podjetjem;

(35) „vozovnica, ki velja za vse proge“ pomeni vozovnico ali vozovnice, ki predstavljajo prevozno pogodbo o zaporednih storitvah železniškega prometa enega ali več prevoznikov v železniškem prometu;

(36) „storitve potniškega prometa visokih hitrosti“ pomenijo storitve železniškega potniškega prometa, ki se opravljajo brez vmesnih postankov med dvema krajema, oddaljenima več kot 200 km, na posebej zgrajenih progah za visoke hitrosti, ki so opremljene za hitrost 250 km/h ali več in na katerih se v povprečju dosega taka hitrost.

▼B

POGLAVJE II

RAZVOJ ŽELEZNIC UNIJE

ODDELEK 1

Neodvisnost Upravljanja

Člen 4

Neodvisnost prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture

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

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

▼B

Člen 5

Upravljanje prevoznikov v železniškem prometu v skladu s poslovnimi načeli

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Ne glede na odstavek 3 lahko delničarji prevoznikov v železniškem prometu v javni lasti ali pod javnim nadzorom zahtevajo njihov pristanek za večje poslovne odločitve, podobno kot lahko to storijo delničarji zasebnih delniških družb, za katere veljajo pravila zakonodaje držav članic o gospodarskih družbah. Določbe tega člena ne posegajo v pristojnosti nadzornih organov v okviru zakonodaje držav članic o gospodarskih družbah v zvezi z imenovanjem članov upravnih organov.

▼B

ODDELEK 2

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

Člen 6

Ločevanje poslovnih računov

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

▼M1

2. Za namene tega člena države članice, ki uporabljajo člen 7a(3), zahtevajo, da je podjetje organizacijsko razdeljeno na različne oddelke, ki nimajo ločene pravne osebnosti znotraj zadevnega podjetja.

▼B

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

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

▼M1

Člen 7

Neodvisnost upravljavca infrastrukture

1. Države članice zagotovijo, da je upravljavec infrastrukture odgovoren za obratovanje, vzdrževanje in obnavljanje omrežja ter da je pooblaščen za razvoj železniške infrastrukture v tem omrežju, v skladu z nacionalnim pravom.

Države članice zagotovijo, da noben drug pravni subjekt znotraj vertikalno integriranega podjetja nima odločilnega vpliva na odločitve upravljavca infrastrukture v zvezi z bistvenimi funkcijami.

Države članice zagotovijo, da člani nadzornega odbora in upravnega odbora upravljavca infrastrukture ter njim neposredno odgovorni vodstveni delavci ravnajo nediskriminatorno in da na njihovo nepristranskost ne vpliva nobeno nasprotje interesov.

▼M1

2. Države članice zagotovijo, da je upravljavec infrastrukture organiziran kot subjekt, ki je pravno ločen od katerega koli prevoznika v železniškem prometu in, pri vertikalno integriranih podjetjih, od katerih koli drugih pravnih subjektov znotraj podjetja.

3. Države članice zagotovijo, da isti posamezniki ne morejo biti hkrati imenovani oziroma zaposleni:

(a) kot člani upravnega odbora upravljavca infrastrukture in kot člani upravnega odbora prevoznika v železniškem prometu;

(b) kot osebe, pristojne za odločanje o bistvenih funkcijah, in kot člani upravnega odbora prevoznika v železniškem prometu;

(c) če obstaja nadzorni odbor, kot člani nadzornega odbora upravljavca infrastrukture in kot člani nadzornega odbora prevoznika v železniškem prometu;

(d) kot člani nadzornega odbora podjetja, ki je del vertikalno integriranega podjetja in ki izvaja nadzor tako nad prevoznikom v železniškem prometu kot nad upravljavcem infrastrukture, in kot člani upravnega odbora tega upravljavca infrastrukture.

4. Pri vertikalno integriranih podjetjih člani upravnega odbora upravljavca infrastrukture in osebe, pristojne za odločanje o bistvenih funkcijah, ne prejemajo plačil za uspešnost od nobenega drugega pravnega subjekta znotraj vertikalno integriranega podjetja, niti ne prejemajo nobenih bonusov, povezanih predvsem s finančno uspešnostjo posameznih prevoznikov v železniškem prometu. Lahko pa se jim ponudijo spodbude v zvezi s splošnim delovanjem železniškega sistema.

5. Če imajo različni subjekti znotraj vertikalno integriranega podjetja skupne informacijske sisteme, je dostop do občutljivih informacij v zvezi z bistvenimi funkcijami omejen na pooblaščeno osebje upravljavca infrastrukture. Občutljive informacije se ne pošiljajo drugim subjektom znotraj vertikalno integriranega podjetja.

6. Določbe odstavka 1 tega člena ne posegajo v pravice držav članic do odločanja o razvoju in financiranju železniške infrastrukture ter v pristojnosti držav članic glede financiranja infrastrukture in zaračunavanja uporabnin za infrastrukturo, pa tudi glede dodeljevanja zmogljivosti, kot je določeno v členu 4(2) in členih 8, 29 in 39.

Člen 7a

Neodvisnost bistvenih funkcij

1. Države članice zagotovijo, da je upravljavec infrastrukture glede bistvenih funkcij organizacijsko in na ravni odločanja neodvisen, v okviru omejitev, določenih v členu 4(2) in členih 29 in 39.

2. Pri uporabi odstavka 1 države članice zagotovijo zlasti, da:

(a) prevoznik v železniškem prometu ali kateri koli drug pravni subjekt nima odločilnega vpliva na upravljavca infrastrukture v zvezi z bistvenimi funkcijami, brez poseganja v vlogo držav članic glede določanja okvira za zaračunavanje uporabnin in okvira za dodeljevanje zmogljivosti ter posebnih pravil za zaračunavanje uporabnin v skladu s členoma 29 in 39;

▼M1

(b) prevoznik v železniškem prometu ali kateri koli drug pravni subjekt znotraj vertikalno povezanega podjetja nima odločilnega vpliva na imenovanje in odpuščanje oseb, pristojnih za odločanje o bistvenih funkcijah;

(c) mobilnost oseb, pristojnih za bistvene funkcije, ne povzroči nasprotja interesov.

3. Države članice lahko odločijo, da zaračunavanje uporabnin za infrastrukturo oziroma dodeljevanje poti izvajata organ za zaračunavanje uporabnin in/ali organ za dodeljevanje poti, ki sta po pravni obliki, organizaciji in odločanju neodvisna od prevoznika v železniškem prometu. V tem primeru lahko države članice odločijo, da ne bodo uporabljale določb člena 7(2) ter točk (c) in (d) člena 7(3).

Točka (a) člena 7(3) in člen 7(4) se smiselno uporabljata za vodje oddelkov, pristojne za upravljanje infrastrukture in zagotavljanje storitev železniškega prometa.

4. Določbe te direktive, ki se navezujejo na bistvene funkcije upravljavca infrastrukture, se uporabljajo za neodvisni organ za zaračunavanje uporabnin in/ali za dodeljevanje poti.

Člen 7b

Nepristranskost upravljavca infrastrukture v zvezi z upravljanjem prometa in načrtovanjem vzdrževanja

1. Države članice zagotovijo, da se funkciji upravljanja prometa in načrtovanja vzdrževanja izvajata pregledno in nediskriminatorno ter da na osebe, pristojne za odločanje glede teh funkcij, ne vpliva nobeno nasprotje interesov.

2. Države članice v zvezi z upravljanjem prometa zagotovijo, da imajo prevozniki v železniškem prometu v primeru motenj, ki jih zadevajo, celovit in pravočasen dostop do ustreznih informacij. Če upravljavec infrastrukture odobri dodaten dostop do procesa upravljanja prometa, to stori za zadevnega prevoznika v železniškem prometu pregledno in nediskriminatorno.

3. Upravljavec infrastrukture se v zvezi z dolgoročnim načrtovanjem večjih vzdrževalnih del in/ali obnavljanjem železniške infrastrukture posvetuje s prosilci in v kar največji meri upošteva izražene pomisleke.

Upravljavec infrastrukture vzdrževalna dela načrtuje nediskriminatorno.

Člen 7c

Podizvajanje in deljeno opravljanje funkcij upravljavca infrastrukture

1. Če se ne pojavijo nasprotja interesov in če je zagotovljena zaupnost poslovno občutljivih informacij, lahko upravljavec infrastrukture:

▼M1

(a) odda funkcije v podizvajanje drugemu subjektu, če ta ni prevoznik v železniškem prometu, ne nadzoruje prevoznika v železniškem prometu, niti ga ne nadzoruje prevoznik v železniškem prometu. Znotraj vertikalno integriranega podjetja se bistvene funkcije ne oddajo v podizvajanje nobenemu drugemu subjektu vertikalno integriranega podjetja, razen če ta subjekt opravlja izključno bistvene funkcije;

(b) odda v podizvajanje izvedbo del in povezanih nalog v zvezi z razvojem, vzdrževanjem in obnavljanjem železniške infrastrukture, in sicer prevoznikom v železniškem prometu ali podjetjem, ki nadzorujejo prevoznika v železniškem prometu ali ki jih nadzoruje prevoznik v železniškem prometu.

Upravljavec infrastrukture obdrži nadzorna pooblastila – in nosi končno odgovornost – za izvajanje funkcij iz člena 3(2). Subjekt, ki izvaja bistvene funkcije, ravna v skladu s členi 7, 7a, 7b in 7d.

2. Z odstopanjem od člena 7(1) lahko funkcije upravljanja infrastrukture izvajajo različni upravljavci infrastrukture, vključno s strankami javno-zasebnih partnerskih dogovorov, pod pogojem, da izpolnjujejo zahteve iz člena 7(2) do (6) in členov 7a, 7b in 7d ter da prevzamejo celotno odgovornost za izvajanje zadevnih funkcij.

3. Kadar bistvene funkcije niso dodeljene operaterju oskrbe z električno energijo, se ta izvzame iz pravil, ki se uporabljajo za upravljavce infrastrukture, pod pogojem, da je zagotovljena skladnost z ustreznimi določbami o razvoju omrežja, zlasti členom 8.

4. Upravljavec infrastrukture lahko pod nadzorom regulatornega organa ali katerega koli drugega neodvisnega pristojnega organa, ki ga določijo države članice, nediskriminatorno sklepa dogovore o sodelovanju z enim ali več prevozniki v železniškem prometu z namenom zagotoviti koristi strankam, na primer manjše stroške ali boljše delovanje dela omrežja, na katerega se nanaša dogovor.

Ta organ spremlja izvajanje takšnih dogovorov in lahko v utemeljenih primerih svetuje, naj se prekinejo.

Člen 7d

Finančna preglednost

1. Ob upoštevanju nacionalnih postopkov, ki se uporabljajo v posameznih državah članicah, lahko upravljavec infrastrukture prihodke od dejavnosti upravljanja infrastrukturnega omrežja, vključno z javnimi sredstvi, uporablja le za financiranje svojega poslovanja, med drugim za servisiranje svojih posojil. Upravljavec infrastrukture lahko te prihodke uporabi tudi za izplačilo dividend lastnikom družbe, med katerimi so lahko tudi zasebni delničarji, izvzeta pa so podjetja, ki so del vertikalno integriranega podjetja ter ki izvajajo nadzor tako nad prevoznikom v železniškem prometu kot nad tem upravljavcem infrastrukture.

2. Upravljavci infrastrukture ne odobrijo posojil prevoznikom v železniškem prometu, ne neposredno ne posredno.

▼M1

3. Prevozniki v železniškem prometu ne odobrijo posojil upravljavcem infrastrukture, ne neposredno ne posredno.

4. Posojila med pravnimi subjekti vertikalno integriranega podjetja se odobrijo, izplačajo in servisirajo le po tržnih obrestnih merah in pod pogoji, ki odražajo posamezni profil tveganja zadevnega subjekta.

5. Posojila med pravnimi subjekti vertikalno integriranega podjetja, odobrena pred 24. decembrom 2016, so veljavna do zapadlosti, če so bila sklenjena po tržnih obrestnih merah in če se dejansko izplačajo in servisirajo.

6. Vse storitve, ki jih drugi pravni subjekti vertikalno integriranega podjetja nudijo upravljavcu infrastrukture, se opravljajo na podlagi pogodb in se plačajo bodisi po tržnih cenah bodisi po cenah, ki odražajo seštevek proizvodnih stroškov in primerne stopnje dobičke.

7. Dolgovi, pripisani upravljavcu infrastrukture, so jasno ločeni od dolgov, pripisanih drugim pravnim subjektom znotraj vertikalno integriranega podjetja. Ti dolgovi se servisirajo ločeno. To ne pomeni, da se končno plačilo dolgov ne more opraviti prek podjetja, ki je del vertikalno integriranega podjetja in ki izvaja nadzor tako nad prevoznikom v železniškem prometu kot nad upravljavcem infrastrukture, ali prek drugega subjekta znotraj podjetja.

8. Računi upravljavca infrastrukture in drugih pravnih subjektov znotraj vertikalno integriranega podjetja se vodijo na način, ki zagotavlja izpolnjevanje teh določb ter omogoča ločeno računovodstvo in pregledne finančne tokove znotraj podjetja.

9. Znotraj vertikalno integriranega podjetja upravljavec infrastrukture vodi podrobno evidenco o vseh poslovnih in finančnih razmerjih z drugimi pravnimi subjekti znotraj navedenega podjetja.

10. Če ključne funkcije opravlja neodvisni organ za zaračunavanje in/ali dodeljevanje poti v skladu s členom 7a(3) in če države članice ne uporabljajo člena 7(2), se smiselno uporabljajo določbe tega člena. Sklicevanje na upravljavca infrastrukture, prevoznika v železniškem prometu in druge pravne subjekte vertikalno integriranega podjetja iz tega člena se razumejo kot sklicevanje na zadevne oddelke podjetja. Upoštevanje zahtev iz tega člena se prikaže v ločenih računih ustreznih oddelkov podjetja.

Člen 7e

Mehanizmi usklajevanja

Države članice zagotovijo, da so vzpostavljeni ustrezni mehanizmi usklajevanja za zagotovitev usklajevanja med njihovimi glavnimi upravljavci infrastrukture in vsemi zainteresiranimi prevozniki v železniškem prometu ter prosilci iz člena 8(3). Po potrebi so k sodelovanju povabljeni predstavniki uporabnikov storitev železniškega tovornega in potniškega prometa ter nacionalni, lokalni ali regionalni organi. Zadevni regulatorni organ lahko sodeluje kot opazovalec. Usklajevanje med drugim zadeva:

(a) potrebe prosilcev glede vzdrževanja in razvoja zmogljivosti železniške infrastrukture;

▼M1

(b) vsebino k uporabnikom naravnanih ciljev uspešnosti, ki jih vsebujejo pogodbeni dogovori iz člena 30, ter spodbude iz člena 30(1) in njihovo izvajanje;

(c) vsebino in izvajanje programa omrežja iz člena 27;

(d) vprašanja intermodalnosti in interoperabilnosti;

(e) vsa druga vprašanja, povezana s pogoji za dostop, uporabo infrastrukture ter kakovostjo storitev upravljavca infrastrukture.

Upravljavec infrastrukture po posvetovanju z zainteresiranimi stranmi pripravi in objavi smernice za usklajevanje. Usklajevanje se izvede vsaj enkrat letno in upravljavec infrastrukture na svojem spletnem mestu objavi pregled dejavnosti, ki se izvajajo na podlagi tega člena.

Usklajevanje, ki poteka v skladu s tem členom, ne posega v pravico prosilcev do vložitve pritožbe pri regulatornem organu in v pristojnosti regulatornega organa iz člena 56.

Člen 7f

Evropska mreža upravljavcev infrastrukture

1. Da bi olajšali opravljanje učinkovitih in uspešnih storitev železniškega prometa v Uniji, države članice zagotovijo, da so njihovi glavni upravljavci infrastrukture udeleženi in sodelujejo v mreži, ki se redno sestaja zaradi:

(a) razvoja železniške infrastrukture Unije;

(b) podpiranja pravočasnega in učinkovitega izvajanja enotnega evropskega železniškega območja;

(c) izmenjave najboljših praks;

(d) spremljanja in primerjanja rezultatov;

(e) prispevanja k dejavnostim spremljanja trga iz člena 15;

(f) odpravljanja čezmejnih ozkih grl ter

(g) obravnave uporabe členov 37 in 40.

Za namene točke (d) se v okviru mreže opredelijo skupna načela in prakse za dosledno spremljanje in primerjanje rezultatov.

Usklajevanje, ki poteka v skladu s tem členom, ne posega v pravico prosilcev do vložitve pritožbe pri regulatornem organu in v pristojnosti regulatornega organa iz člena 56.

2. Komisija je članica mreže. Podpira delo mreže in lajša usklajevanje.

▼B

ODDELEK 3

Izboljšanje Finančnega Položaja

Člen 8

Financiranje upravljavca infrastrukture

1. Države članice svojo nacionalno železniško infrastrukturo razvijajo tako, da po potrebi upoštevajo splošne potrebe Unije, vključno s potrebo po sodelovanju s sosednjimi tretjimi državami. V ta namen do 16. decembra 2014, po posvetovanju z zainteresiranimi stranmi, objavijo okvirno strategijo razvoja železniške infrastrukture z namenom izpolniti prihodnje potrebe po mobilnosti v smislu vzdrževanja, obnove in razvoja infrastrukture na podlagi trajnostnega financiranja železniškega sistema. Ta strategija se nanaša na obdobje najmanj petih let in se lahko podaljša.

2. Države članice lahko ob ustreznem upoštevanju členov 93, 107 in 108 PDEU upravljavcu infrastrukture zagotovijo finančna sredstva, ustrezna glede na njegove naloge iz točke 2 člena 3, velikost infrastrukture in finančne potrebe, zlasti za kritje novih naložb. Države članice se lahko odločijo, da bodo te naložbe financirale s sredstvi, ki niso neposredna državna sredstva. Države članice v vsakem primeru izpolnjujejo zahteve iz odstavka 4 tega člena.

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

4. Države članice zagotovijo, da izkaz uspeha upravljavca infrastrukture, pod normalnimi pogoji poslovanja in v primernem obdobju, ki ne presega pet let, vsaj uravnotežijo prihodke upravljavca infrastrukture iz uporabnin za infrastrukturo, presežkov iz drugih komercialnih dejavnosti, nepovratnih prihodkov iz zasebnih virov in državnega financiranja, vključno s predplačili države, kadar je primerno, na eni strani ter infrastrukturne izdatke na drugi strani.

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

▼B

Člen 9

Pregleden odpis dolga

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

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

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

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

ODDELEK 4

Dostop do železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev

Člen 10

Pogoji dostopa do železniške infrastrukture

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

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

▼B

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

4. Na podlagi izkušenj regulatornih organov, pristojnih organov in prevoznikov v železniškem prometu ter na podlagi dejavnosti mreže iz člena 57(1) Komisija do 16. decembra 2016 sprejme ukrepe, s katerimi podrobno določi postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi odstavka 3 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

Člen 11

Omejevanje pravice dostopa in pravice do vstopanja in izstopanja potnikov

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

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

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

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

(c) upravljavec infrastrukture;

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

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

▼B

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

(a) ustrezni pristojni organ oziroma pristojni organi;

(b) upravljavec infrastrukture;

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

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

4. Na podlagi izkušenj regulatornih organov, pristojnih organov in prevoznikov v železniškem prometu ter na podlagi dejavnosti mreže iz člena 57(1) Komisija do 16. decembra 2016 sprejme ukrepe, s katerimi podrobno določi postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi odstavkov 1, 2 in 3 tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

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

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

Člen 12

Dajatev za prevoznike v železniškem prometu, ki opravljajo storitve potniškega prometa

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

V tem primeru se prevoznikom v železniškem prometu, ki opravljajo storitve notranjega ali mednarodnega železniškega potniškega prevoza, za obratovanje na teh progah, ki spadajo pod pristojnost tega organa, naloži enaka dajatev.

2. Dajatev je nadomestilo organu za obveznosti javne službe, določene v pogodbah za opravljanje javne službe, dodeljenih v skladu s pravom Unije. Prihodek na podlagi take dajatve, plačan kot nadomestilo, ne presega celote ali dela stroškov, ki so nastali pri izvajanju

▼B

zadevnih obveznosti javne službe, ob upoštevanju ustreznih prejemkov in razumnega dobička za izvajanje teh obveznosti.

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

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

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

Člen 13

Pogoji dostopa do storitev

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

2. Upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev vsem prevoznikom v železniškem prometu na nediskriminatoren način zagotavljajo dostop do objektov, navedenih v točki 2 Priloge II, vključno z dostopom do železniških tirov, ter do storitev, ki se izvajajo v teh objektih.

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

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

Kadar upravljanje objekta za izvajanje železniških storitev zagotovi upravljavec infrastrukture ali kadar upravljavca zadevnega objekta

▼B

neposredno ali posredno nadzoruje upravljavec infrastrukture, se šteje, da je skladnost z zahtevami iz tega odstavka izkazana z izpolnitvijo zahtev iz člena 7.

4. Na prošnje prevoznikov v železniškem prometu za dostop do objekta za izvajanje železniških storitev in zagotavljanje storitev v objektu iz točke 2 Priloge II se odgovori v razumnem roku, ki ga določi regulatorni organ iz člena 55. Takšne prošnje se lahko zavrnejo le, če obstajajo druge izvedljive možnosti, ki jim omogočajo, da zadevno tovorno ali potniško storitev izvajajo na isti ali na drugih progah pod gospodarsko sprejemljivimi pogoji. Upravljavcu objekta za izvajanje železniških storitev zaradi tega ni treba vlagati v vire ali zmogljivosti, da bi ugodil vsem prošnjam prevoznikov v železniškem prometu.

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

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

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

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

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

▼B

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

ODDELEK 5

Čezmejni Sporazumi

Člen 14

Splošna načela za čezmejne sporazume

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

►C1 2. Države članice o kakršnih koli čezmejnih sporazumih uradno obvestijo Komisijo do 16. junija 2013, če so sporazumi sklenjeni pred tem datumom, in pred njihovo sklenitvijo, če gre za nove ali revidirane sporazume med državami članicami. Komisija odloči ali so taki sporazumi skladni s pravom Unije v devetih mesecih po prejemu uradnega obvestila, ko gre za sporazume, sklenjene pred 15. decembrom 2012 ◄, in v štirih mesecih po prejetju uradnega obvestila, ko gre za nove ali revidirane sporazume med državami članicami. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 62(2).

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

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

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

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

▼B

ODDELEK 6

Naloge komisije, kar zadeva spremljanje

Člen 15

Obseg spremljanja trga

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

2. V tem okviru Komisija v svoje delo tesno vključi predstavnike držav članic, vključno s predstavniki regulatornih organov iz člena 55, in predstavnike zadevnih sektorjev, vključno s socialnimi partnerji v železniškem sektorju, uporabniki ter predstavniki lokalnih in regionalnih organov, kadar je ustrezno, da bi bilo tako mogoče bolje spremljati razvoj železniškega sektorja in trga, ocenjevati učinek sprejetih ukrepov in analizirati vpliv načrtovanih ukrepov Komisije. Kadar je ustrezno, Komisija vključi tudi Evropsko železniško agencijo v skladu z njenimi nalogami, kot so določene v Uredbi (ES) št. 881/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije (Uredba o Agenciji) ([1]).

3. Komisija spremlja uporabo omrežij in razvoj okvirnih pogojev v sektorju železniškega prometa, zlasti zaračunavanje uporabnin za infrastrukturo, dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti, naložbe v železniško infrastrukturo, spreminjanje cen in kakovosti storitev železniškega prevoza, storitve železniškega prevoza, zajete s pogodbami za opravljanje javne službe, izdajo licenc in stopnjo odprtosti trga in usklajenosti med državami članicami, zaposlovanje in s tem povezane socialne razmere v železniškem sektorju. Dejavnosti spremljanja ne posegajo v podobne dejavnosti v državah članicah in v vlogo socialnih partnerjev.

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

(a) razvoju notranjega trga storitev v železniškem prometu in storitev, ki se zagotovijo prevoznikom v železniškem prometu, v skladu s Prilogo II;

(b) okvirnih pogojih iz odstavka 3, tudi za storitve javnega železniškega potniškega prevoza;

(c) stanju železniškega omrežja Unije;

(d) uporabi pravic dostopa;

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

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

▼B

(f) omejitvah infrastrukture;

(g) potrebi po zakonodaji.

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

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

POGLAVJE III

IZDAJA LICENC PREVOZNIKOM V ŽELEZNIŠKEM PROMETU

ODDELEK 1

Licenčni Organ

Člen 16

Licenčni organ

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

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

ODDELEK 2

Pogoji za pridobitev licence

Člen 17

Splošne zahteve

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

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

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

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

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

5. Komisija sprejme ukrepe, v katerih podrobno določi uporabo skupnega obrazca za licenco in, če je potrebno, za zagotovitev poštene in učinkovite konkurence na trgih storitev v železniškem prometu,

▼B

tudi postopek, ki ga je treba upoštevati pri uporabi tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

Člen 18

Pogoji za pridobitev licence

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

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

Člen 19

Zahteve v zvezi z dobrim ugledom

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

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

(b) zoper njih ni bil uveden stečajni postopek;

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

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

▼M1

(e) niso bili obsojeni zaradi storitve hudega kaznivega dejanja na podlagi obveznosti, ki v skladu z nacionalno zakonodajo izhajajo iz zavezujočih kolektivnih pogodb, kadar je to ustrezno.

▼B

Člen 20

Zahteve v zvezi s finančno sposobnostjo

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

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

▼B

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

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

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

Člen 21

Zahteve v zvezi s strokovno usposobljenostjo

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

Člen 22

Zahteve v zvezi s kritjem civilnopravne odgovornosti

Brez poseganja v pravila Unije o državni pomoči ter v skladu s členi 93, 107 in 108 PDEU se prevoznik v železniškem prometu ustrezno zavaruje ali ima ustrezna jamstva pod tržnimi pogoji za kritje odgovornosti v primeru nesreče v skladu z nacionalnim in mednarodnim pravom, še posebno v zvezi s potniki, prtljago, tovorom, pošto in tretjimi stranmi. Ne glede na to obveznost se lahko upoštevajo posebnosti in profil tveganj različnih vrst storitev, zlasti železniških storitev za kulturne ali muzejske namene.

ODDELEK 3

Veljavnost Licence

Člen 23

Prostorska in časovna veljavnost

1. Licenca velja na celotnem ozemlju Unije.

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

3. Sama licenca lahko vsebuje posebne določbe, ki urejajo začasni odvzem ali preklic licence.

▼B

Člen 24

Začasna licenca, odobritev, začasen odvzem in preklic

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

Člen 25

Postopek za podelitev licenc

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

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

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

POGLAVJE IV

NALOŽITEV UPORABNIN ZA ŽELEZNIŠKO INFRASTRUKTURO IN DODELJEVANJE ŽELEZNIŠKIH INFRASTRUKTURNIH ZMOGLJIVOSTI

ODDELEK 1

Splošna Načela

Člen 26

Učinkovita uporaba infrastrukturne zmogljivosti

Države članice zagotovijo, da ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja železniške infrastrukture upošteva načela, določena v tej direktivi, in s tem omogočajo upravljavcu infrastrukture, da razpoložljive infrastrukturne zmogljivosti trži in jih optimalno učinkovito izkorišča.

Člen 27

Program omrežja

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

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

▼B

3. Program omrežja se po potrebi posodablja in spreminja.

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

Člen 28

Sporazumi med prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture

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

ODDELEK 2

Uporabnine za infrastrukturo in storitve

Člen 29

Določitev, obračunavanje in pobiranje uporabnin

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

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

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

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

Brez poseganja v neodvisnost upravljanja iz člena 4 in pod pogojem, da mu je bila ta pravica dodeljena neposredno na podlagi ustavnega prava do 15. decembra 2010, lahko nacionalni parlament pregleda in po potrebi spremeni raven uporabnin, ki jo obračuna upravljavec infrastrukture. Z vsako tako spremembo se zagotovi skladnost uporabnin s to direktivo ter vzpostavljenim okvirom za zaračunavanje uporabnin in pravili za zaračunavanje uporabnin.

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

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

▼B

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

Člen 30

Stroški infrastrukture in poslovni računi

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

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

Države članice zagotovijo, da se pogodbeni dogovori, ki so veljavni 15. decembra 2012, ob njihovem podaljšanju ali najpozneje ►C1 do 16. junija 2015 ◄, po potrebi spremenijo zaradi uskladitve s to direktivo.

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

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

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

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

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

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

8. Upravljavci infrastrukture določijo način za porazdelitev stroškov med različne kategorije storitev, ponujene prevoznikom v železniškem prometu. Države članice lahko zahtevajo predhodno odobritev. Ta način se občasno posodobi na podlagi najboljše mednarodne prakse.

▼B

Člen 31

Načela zaračunavanja uporabnin

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

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

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

Komisija ►C1 do 16. junija 2015 ◄ sprejme ukrepe, s katerimi določi načine izračunavanja stroškov, ki nastanejo neposredno zaradi izvajanja storitve železniškega prometa. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

Upravljavec infrastrukture se lahko odloči za postopno prilagoditev načinov izračunavanja najpozneje v štirih letih po začetku veljavnosti teh izvedbenih aktov.

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

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

Na podlagi izkušenj upravljavcev infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu, regulatornih in drugih pristojnih organov ter ob upoštevanju obstoječih ureditev za diferenciacijo na podlagi hrupa Komisija sprejme izvedbene ukrepe, s katerimi določi načine, ki jih je treba upoštevati pri zaračunavanju stroškov učinkov hrupa, vključno s trajanjem njihove uporabe, in omogoči, da se pri diferenciaciji uporabnin za infrastrukturo po potrebi upošteva občutljivost izpostavljenega območja,

▼B

zlasti v smislu števila izpostavljenih prebivalcev in sestave vlaka, ki vpliva na raven emisij hrupa. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3). Izvedbeni akti ne povzročajo neupravičenega izkrivljanja konkurence med prevozniki v železniškem prometu ali vplivajo na splošno konkurenčnost železniškega sektorja.

Vse spremembe uporabnin za infrastrukturo za upoštevanje stroškov učinkov hrupa podpirajo opremljanje obstoječih železniških vozil z ekonomsko najbolj smiselno zavorno tehnologijo z nizkimi emisijami hrupa, ki je na voljo.

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

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

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

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

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

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

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

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

Člen 32

Izjeme od načel zaračunavanja uporabnin

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

▼B

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

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

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

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

Seznam tržnih delov se objavi v programu omrežja in se pregleda vsaj vsakih pet let. Regulatorni organ iz člena 55 preverja ta seznam v skladu s členom 56.

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

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

▼M1

4. Infrastrukturne uporabnine za uporabo železniških koridorjev, opredeljenih v Uredbi Komisije (EU) 2016/919 ([1]), se lahko diferencirajo, da bi se spodbudila opremljenost vlakov z ETCS, ki je skladen z različico, sprejeto z Odločbo Komisije 2008/386/ES ([2]), in s poznejšimi različicami. Takšna diferenciacija ne sme povzročiti nobenega povečanja skupnih prihodkov upravljavca železniške infrastrukture.

([1]) Uredba Komisije (EU) 2016/919 z dne 27. maja 2016 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 158, 15.6.2016, str. 1).

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

▼M1

Države članice lahko odločijo, da se ta diferenciacija infrastrukturnih uporabnin ne uporablja na železniških progah, opredeljenih v Uredbi (EU) 2016/919, na katerih lahko vozijo le vlaki, opremljeni z ETCS.

Države članice lahko odločijo, da se ta diferenciacija razširi na železniške proge, ki niso opredeljene v Uredbi (EU) 2016/919.

▼B

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

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

Člen 33

Popusti

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

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

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

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

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

Člen 34

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

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

▼B

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

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

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

Člen 35

Načrt izvedbe

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

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

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

Člen 36

Dajatve za rezervacijo

Upravljavci infrastrukture lahko naložijo primerno dajatev za zmogljivosti, ki so bile dodeljene, vendar ne uporabljene. Ta dajatev za neuporabo spodbuja učinkovito uporabo zmogljivosti. Zaračunavanje take dajatve je obvezno, kadar prosilci, ki jim je bila dodeljena vlakovna pot, dodeljenih poti ali njihovega dela pogosto ne uporabljajo. Za potrebe zaračunavanja te dajatve upravljavci železniške infrastrukture v svojem programu omrežja objavijo merila za ugotavljanje takšne neuporabe. Regulatorni organ iz člena 55 preverja taka merila v skladu s členom 56. To dajatev plača prosilec ali prevoznik v železniškem prometu, določen v skladu s členom 41(1). Upravljavec infrastrukture je v vsakem trenutku sposoben sporočiti vsaki zainteresirani strani obseg infrastrukturnih zmogljivosti, ki so bile že dodeljene uporabniškim prevoznikom v železniškem prometu.

Člen 37

Sodelovanje glede sistemov zaračunavanja na več kot enem omrežju

1. Države članice zagotovijo, da upravljavci infrastrukture sodelujejo, da bi omogočili uporabo učinkovite ureditve zaračunavanja, in se povežejo, da bi uskladili zaračunavanje ali zaračunavali za izvajanje

▼B

storitev železniškega prometa, ki potekajo preko več kot enega infrastrukturnega omrežja železniškega sistema v Uniji. Upravljavci infrastrukture si zlasti prizadevajo zagotoviti optimalno konkurenčnost storitev mednarodnega železniškega prometa in učinkovito uporabo železniških omrežij. V ta namen vzpostavijo ustrezne postopke ob upoštevanju pravil, določenih v tej direktivi.

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

ODDELEK 3

Dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti

Člen 38

Pravice do zmogljivosti

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

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

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

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

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

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

4. Če namerava prosilec zaprositi za infrastrukturne zmogljivosti, da bi izvajal storitev mednarodnega potniškega prometa, obvesti zadevne upravljavce infrastrukture in regulatorne organe. Da bi lahko presodili, ali je namen mednarodne storitve prevoz potnikov na progi med postajami v različnih državah članicah in kakšni so morebitni ekonomski učinki na obstoječe pogodbe za opravljanje javne službe, regulatorni organi zagotovijo, da se obvesti vsak pristojni organ, ki je dodelil

▼B

storitev železniškega potniškega prometa na tej progi, opredeljeno v pogodbi za opravljanje javne službe, vsak drug zainteresiran organ, ki ima pravico omejiti dostop v skladu s členom 11, ter vsak prevoznik v železniškem prometu, ki izvaja pogodbo za opravljanje javne službe na progi te storitve mednarodnega potniškega prometa.

Člen 39

Dodeljevanje zmogljivosti

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

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

Člen 40

Sodelovanje pri dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti na več kot enem omrežju

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

Države članice zagotovijo, da se predstavniki upravljavcev infrastruktur, katerih odločitve glede dodeljevanja vplivajo na druge upravljavce infrastruktur, povežejo, da bi uskladili dodeljevanje ali dodelili vse ustrezne infrastrukturne zmogljivosti na mednarodni ravni, brez poseganja v posebna pravila v pravu Unije o omrežjih, namenjenih železniškemu tovornemu prometu. Upravljavci železniške infrastrukture objavijo načela in merila za dodeljevanje zmogljivosti, določena v okviru tega sodelovanja, v svojem programu omrežja v skladu z odstavkom 3 Priloge IV. S temi postopki se lahko povežejo tudi ustrezni predstavniki upravljavcev infrastruktur iz tretjih držav.

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

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

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

▼B

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

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

Člen 41

Prosilci

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

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

3. Komisija ►C1 do 16. junija 2015 ◄ sprejme izvedbene ukrepe, v katerih so podrobno določena merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi odstavka 2. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

Člen 42

Okvirne pogodbe

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

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

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

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

▼B

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

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

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

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

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

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

Člen 43

Časovni načrt postopka dodeljevanja

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

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

▼B

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

Člen 44

Prošnje

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

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

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

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

Člen 45

Načrtovanje voznega reda

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

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

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

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

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

▼B

Člen 46

Postopek usklajevanja

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Člen 47

Preobremenjena infrastruktura

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

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

▼B

3. Kadar uporabnine niso bile zaračunane v skladu s členom 31(4) ali niso dosegle zadovoljivega rezultata in je bila infrastruktura razglašena za preobremenjeno, lahko upravljavec infrastrukture poleg tega uporabi prednostna merila za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti.

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

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

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

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

5. Pri določanju prednostnih meril se ustrezno upošteva pomembnost tovornega prometa, zlasti mednarodnega tovornega prometa.

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

Člen 48

Ad hoc prošnje

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

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

Člen 49

Posebna infrastruktura

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

▼B

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

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

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

Člen 50

Analiza zmogljivosti

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

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

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

Člen 51

Načrt povečanja zmogljivosti

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

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

Načrt opisuje:

(a) vzroke preobremenjenosti;

(b) verjetni prihodnji razvoj prometa;

(c) omejitve razvoja infrastrukture;

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

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

▼B

Za načrt se lahko predvidi predhodna odobritev države članice.

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

(a) ne izdela načrta povečanja zmogljivosti, ali

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

4. Ne glede na odstavek 3 tega člena lahko z odobritvijo regulatornega organa iz člena 55 upravljavec infrastrukture še naprej zaračunava uporabnine, če:

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

(b) razpoložljive možnosti niso ekonomsko ali finančno izvedljive.

Člen 52

Uporaba vlakovnih poti

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

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

Člen 53

Infrastrukturne zmogljivosti za vzdrževanje

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

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

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

▼M1

Regulatorni organ lahko od upravljavca infrastrukture zahteva, da mu da te informacije na voljo, če meni, da je to potrebno.

▼B

Člen 54

Posebni ukrepi v primeru motenj

▼M1

1. V primeru motenj voženj vlaka zaradi tehnične napake ali nesreče upravljavec infrastrukture sprejme vse potrebne ukrepe za vzpostavitev normalnega stanja. V ta namen izdela načrt dela v izrednih razmerah, ki vsebuje seznam različnih organov, ki jih je treba obvestiti v primeru hudih nesreč ali resnih motenj voženj vlaka. V primeru motnje, ki bi lahko vplivala na čezmejni promet, upravljavec infrastrukture pošlje vse ustrezne informacije drugim upravljavcem infrastrukture, na čigar omrežja in promet bi motnja lahko vplivala. Zadevni upravljavci infrastrukture sodelujejo, da se vzpostavi normalen čezmejni promet.

▼B

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

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

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

ODDELEK 4

Regulatorni Organ

Člen 55

Regulatorni organ

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

2. Države članice lahko ustanovijo regulatorne organe, ki so pristojni za več reguliranih sektorjev, če ti integrirani regulatorni organi izpolnjujejo zahteve glede neodvisnosti iz odstavka 1 tega člena. Regulatorni organ za železniški sektor je lahko tudi organizacijsko združen z nacionalnim organom, pristojnim za konkurenco, iz člena 11 Uredbe Sveta

▼B

(ES) št. 1/2003 z dne 16. decembra 2002 o izvajanju pravil konkurence iz členov 101 in 102 Pogodbe ([1]), varnostnim organom, ustanovljenim na podlagi Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ([2]) ali licenčnim organom iz poglavja III te direktive, če ta skupni organ izpolnjuje zahteve glede neodvisnosti iz odstavka 1 tega člena.

3. Države članice zagotovijo, da zaposlovanje osebja in upravljanje regulatornega organa poteka na način, ki zagotavlja njegovo neodvisnost. Zagotovijo predvsem, da osebe, odgovorne za sprejemanje odločitev regulatornega organa v skladu s členom 56, kot so člani njegovega upravnega odbora, kjer je to ustrezno, v skladu z jasnimi in preglednimi pravili, ki zagotavljajo njihovo neodvisnost, imenuje nacionalna pisarna ali svet ministrov ali katerikoli drug javni organ, ki ne uveljavlja neposrednih pravic lastništva nad reguliranimi prevozniki.

Države članice odločijo, ali se te osebe imenujejo za določen mandat, ki se ga lahko obnovi, ali za neomejen mandat, ki se ga lahko prekliče zgolj zaradi disciplinskih razlogov, ki niso povezani z njihovimi odločitvami pri opravljanju nalog. Te osebe se izberejo s preglednim postopkom na podlagi njihovih kvalifikacij, vključno s primernimi sposobnostmi in ustreznimi izkušnjami, po možnosti na področju železnic ali drugih omrežnih panog.

Države članice zagotovijo, da te osebe delujejo neodvisno od kakršnih koli interesov na trgu železniškega sektorja in torej nimajo interesa ali poslovnega odnosa z nobenim reguliranim prevoznikom ali subjektom. V ta namen te osebe vsako leto predložijo izjavo o zavezanosti in izjavo o interesih, v kateri so navedeni vsi neposredni ali posredni interesi, ki bi utegnili vplivati na njihovo neodvisnost in opravljanje nalog. Te osebe se izločijo iz postopka sprejemanja odločitev v primerih, ki zadevajo prevoznika, s katerim so imeli neposreden ali posreden odnos v letu pred začetkom postopka.

Te osebe pri opravljanju nalog regulatornega organa ne zahtevajo ali sprejemajo navodil od nobene vlade ali drugega javnega ali zasebnega subjekta ter imajo polna pooblastila glede zaposlovanja in vodenja osebja regulatornega organa.

Po koncu mandata v regulatornem organu te osebe vsaj eno leto ne smejo imeti poklicne funkcije ali odgovornosti v katerem koli reguliranem prevozniku ali subjektu v železniškem prometu.

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

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

▼B

Člen 56

Naloge regulatornega organa

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

(a) programom omrežja v začasnih in končnih različicah;

(b) v programu omrežja določenimi merili;

(c) postopkom dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti in njegovimi rezultati;

(d) ureditvijo zaračunavanja uporabnin;

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

(f) ureditvijo dostopa v skladu s členi 10 do 13;

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

▼M1

(h) upravljanjem prometa;

(i) načrtovanjem obnavljanja ter načrtovanim ali nenačrtovanim vzdrževanjem;

(j) skladnostjo z zahtevami, tudi z zahtevami glede nasprotja interesov, iz člena 2(13) ter členov 7, 7a, 7b, 7c in 7d.

2. Brez poseganja v pristojnosti nacionalnih organov, pristojnih za konkurenco, za varstvo konkurence na trgih storitev železniškega prometa je regulatorni organ pristojen za spremljanje konkurenčnih razmer na trgih storitev železniškega prometa, vključno zlasti s trgom za storitve potniškega prometa visokih hitrosti, in dejavnosti upravljavcev infrastrukture v povezavi s točkami (a) do (j) odstavka 1. Regulatorni organ na lastno pobudo in zaradi preprečevanja diskriminacije prosilcev zlasti preverja skladnost s točkami (a) do (j) odstavka 1. Predvsem preverja, ali program omrežja vsebuje diskriminatorne določbe ali daje upravljavcu infrastrukture diskrecijska pooblastila, ki bi se lahko uporabila za diskriminacijo prosilcev.

▼B

3. Regulatorni organ tudi tesno sodeluje z nacionalnim varnostnim organom v smislu Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti ([1]) in z licenčnim organom v smislu te direktive.

Države članice zagotovijo, da ti organi skupaj razvijejo okvir za izmenjavo informacij in sodelovanje, namenjen preprečevanju škodljivih vplivov na konkurenco ali varnost na trgu storitev v železniškem prometu. Ta okvir vključuje mehanizem, s katerim regulatorni organ

([1]) UL L 191, 18.7.2008, str. 1.

▼B

zagotavlja nacionalnemu varnostnemu organu in licenčnemu organu priporočila o vprašanjih, ki lahko vplivajo na konkurenco na trgu storitev v železniškem prometu, nacionalni varnostni organ pa regulatornemu organu in licenčnemu organu posreduje priporočila o vprašanjih, ki lahko vplivajo na varnost. Brez poseganja v neodvisnost posameznega organa na področju, za katero je pristojen, zadevni organ pred sprejetjem svoje odločitve preuči vsa tovrstna priporočila. Če zadevni organ odloči, da ne bo upošteval teh priporočil, svojo odločitev utemelji.

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

5. Regulatorni organ ima ustrezne organizacijske sposobnosti z vidika človeških in materialnih virov, ki so sorazmerni s pomembnostjo železniškega sektorja v posamezni državi članici.

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

7. Regulatorni organ se redno, v vsakem primeru pa najmanj vsaki dve leti, posvetuje s predstavniki uporabnikov storitev železniškega tovornega in potniškega prevoza, da se upoštevajo njihovi pogledi na trg v železniškem prometu.

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

Zahtevane informacije se predložijo v razumnem roku, ki ga določi regulatorni organ in ki ne presega enega meseca, razen v izjemnih okoliščinah, če se regulatorni organ strinja in odobri časovno omejeno podaljšanje za največ dva dodatna tedna. Regulatornemu organu je omogočeno, da takšne zahteve izvršuje z ustreznimi kaznimi, tudi denarnimi kaznimi. Informacije, ki se predložijo regulatornemu organu, vključujejo vse podatke, ki jih regulatorni organ zahteva v okviru svoje pritožbene funkcije ter naloge spremljanja konkurence na trgih storitev železniškega prometa v skladu z odstavkom 2. Sem spadajo podatki, ki so potrebni v statistične namene in namene opazovanja trga.

▼M1

9. Regulatorni organ preuči vsako pritožbo in po potrebi zaprosi za ustrezne informacije ter prične posvetovanja z vsemi zadevnimi stranmi v roku enega meseca od prejema pritožbe. Organ odloča o vsaki pritožbi, sprejme ukrepe za ureditev razmer in o svoji obrazloženi odločitvi obvesti zadevne strani v vnaprej določenem razumnem roku, v vsakem primeru pa najpozneje v šestih tednih po prejemu vseh potrebnih informacij. Brez poseganja v pristojnosti nacionalnih organov, pristojnih za konkurenco, za varstvo konkurence na trgih storitev železniškega prometa regulatorni organ po potrebi in na lastno pobudo odloči o primernih ukrepih, da se popravi diskriminacija prosilcev, izkrivljanje trga in druge oblike nezaželenega razvoja dogodkov na teh trgih, zlasti ob upoštevanju točk (a) do (j) odstavka 1.

▼B

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

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

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

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

▼M1

12. Da se preveri upoštevanje določb glede ločenih poslovnih računov iz člena 6 in določb o finančni preglednosti iz člena 7d, je regulatorni organ pristojen, da izvede revizije ali sproži zunanje revizije pri upravljavcih infrastrukture, upravljavcih objektov za izvajanje železniških storitev in po potrebi pri prevoznikih v železniškem prometu. Pri vertikalno integriranih podjetjih se te pristojnosti razširijo na vse pravne subjekte. Regulatorni organ ima pravico zahtevati vse ustrezne informacije. Regulatorni organ je zlasti pristojen, da od upravljavca infrastrukture, upravljavcev objektov za izvajanje železniških storitev in vseh prevoznikov ali drugih subjektov, ki izvajajo ali integrirajo različne tipe železniškega prevoza ali upravljanja infrastrukture, kot je določeno v členu 6(1) in (2) ter členu 13, zahteva predložitev vseh ali nekaterih računovodskih informacij, navedenih v Prilogi VIII, ki so dovolj podrobne, da lahko veljajo za potrebne in sorazmerne.

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

▼M1

Finančne tokove iz člena 7d(1), posojila iz člena 7d(4) in (5) ter dolgove iz člena 7d(7) spremlja regulatorni organ.

Če država članica imenuje regulatorni organ kot neodvisni pristojni organ iz člena 7c(4), regulatorni organ oceni dogovore o sodelovanju iz navedenega člena.

▼B

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

Člen 57

Sodelovanje med regulatornimi organi

1. Regulatorni organi si izmenjujejo informacije o svojem delu ter o načelih in praksi odločanja ter si zlasti izmenjujejo informacije o glavnih vprašanjih med postopki in o težavah pri razlagi prenesene zakonodaje Unije o železnicah. Regulatorni organi tudi sicer sodelujejo zaradi usklajevanja svojega odločanja v celotni Uniji. V ta namen sodelujejo in delajo skupaj v mreži, ki se redno sestaja. Komisija je članica; usklajuje in podpira delo mreže in ji po potrebi predloži priporočila. Zagotavlja aktivno sodelovanje ustreznih regulatornih organov.

Komisija v skladu s predpisi o varstvu podatkov iz Direktive 95/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ([1]) ter Uredbe (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2000 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah in organih Skupnosti in o prostem pretoku takih podatkov ([2]) podpira izmenjavo omenjenih informacij med člani mreže, po možnosti z elektronskimi orodji, ob spoštovanju zaupnosti poslovnih skrivnosti, ki jih posredujejo zadevni prevozniki.

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

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

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

▼M1

3a. V zadevah, ki se nanašajo na mednarodno storitev in v katerih so potrebne odločitve dveh ali več regulatornih organov, zadevni regulatorni organi sodelujejo pri oblikovanju svojih odločitev za rešitev zadeve. V ta namen zadevni regulatorni organi svoje naloge opravljajo v skladu s členom 56.

▼B

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

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

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

7. Komisija lahko na zahtevo regulatornega organa sodeluje v dejavnostih, navedenih v odstavkih 2 do 6, z namenom lajšanja sodelovanja med regulatornimi organi, kakor je določeno v navedenih odstavkih.

▼M1

8. Regulatorni organi vzpostavijo skupna načela in prakse za sprejemanje odločitev, za katere so pooblaščeni v skladu s to direktivo. Taka skupna načela in prakse vključujejo ureditve za reševanje sporov v okviru odstavka 3a. Komisija lahko na podlagi izkušenj regulatornih organov in dejavnosti mreže iz odstavka 1 ter če je to potrebno za zagotovitev učinkovitega sodelovanja regulatornih organov, sprejme izvedbene akte, s katerimi se določijo taka skupna načela in prakse. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

▼B

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

▼M1

10. Pri odločitvah glede infrastrukture dveh držav lahko obe zadevni državi članici kadar koli po 24. decembru 2016 soglašata, da je potrebno usklajevanje med zadevnimi regulatornimi organi, da se uskladi učinek njihovih odločitev.

▼B

POGLAVJE V

KONČNE DOLOČBE

Člen 58

Pravila za oddajo javnih naročil

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

Člen 59

Odstopanja

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

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

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

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

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

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

▼B

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

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

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

Člen 60

Izvajanje pooblastila

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

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 20(5), člena 35(3), člena 43(2) in člena 56(13) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 15. decembra 2012. Komisija pripravi poročilo o prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako obdobje, razen če Evropski parlament ali Svet ne nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

3. Pooblastilo iz člena 20(5), člena 35(3), člena 43(2) in člena 56(13) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. Z odločitvijo o preklicu preneha veljati prenos pooblastila, naveden v tej odločitvi. Odločitev začne veljati dan po njeni objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši datum, ki je v njej določen. Odločitev ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

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

5. Delegirani akt, sprejet v skladu s členom 20(5), členom 35(3), členom 43(2) in členom 56(13), začne veljati le, če niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje delegiranemu aktu v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu, ali če sta pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

▼B

Člen 61

Ukrepi za uporabo

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

Člen 62

Postopek v odboru

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

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

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011. Kadar odbor ne poda mnenja o osnutku izvedbenega akta, ki se sprejema na podlagi člena 10(4), člena 11(4), člena 12(5), člena 13(9), člena 17(5), člena 31(3) in (5), člena 32(4) in člena 57(8), Komisija ne sprejme osnutka izvedbenega akta in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 63

Poročilo

▼M1

1. Komisija do 31. decembra 2024 oceni vpliv te direktive na železniški sektor ter Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij predloži poročilo o njenem izvajanju.

V poročilu se oceni zlasti razvoj storitev železniškega prometa visokih hitrosti in presodi, ali se dostop do železniških prog za visoke hitrosti izvaja diskriminatorno. Komisija preuči, ali je potrebno predložiti zakonodajne predloge.

Do istega datuma Komisija oceni, ali v povezavi z upravljavci infrastrukture, ki so del vertikalno integriranega podjetja, še obstajajo diskriminatorno ravnanje ali druge vrste izkrivljanja konkurence. Komisija po potrebi predloži zakonodajne predloge.

▼B

2. Na podlagi izkušenj, pridobljenih v mreži regulatornih organov, Komisija najpozneje do 16. decembra 2014 Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij predloži poročilo o sodelovanju med regulatornimi organi. Komisija

▼B

po potrebi predlaga dopolnilne ukrepe za zagotovitev enotnejšega regulatornega nadzora evropskega železniškega trga, zlasti za mednarodne storitve. V ta namen se po potrebi preuči tudi zakonodajne ukrepe.

Člen 64

Prenos

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, tudi s strani zadevnih prevoznikov, upravljavcev, prosilcev, organov in drugih subjektov, ►C1 do 16. junija 2015 ◄. Komisiji takoj posredujejo besedila teh predpisov.

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

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

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

Člen 65

Razveljavitev

Direktive 91/440/EGS, 95/18/ES in 2001/14/ES, kakor so bile spremenjene z direktivami, navedenimi v delu A Priloge XI, ►C2 so razveljavljene z učinkom od 17. junija 2015, ◄ brez poseganja v obveznosti držav članic glede rokov za prenos direktiv v nacionalno pravo, ki so določeni v delu B Priloge IX.

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

Člen 66

Začetek veljavnosti

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

Člen 67

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

▼B

PRILOGA I

SEZNAM SESTAVNIH DELOV ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE

Železniško infrastrukturo sestavljajo naslednji sestavni deli, pod pogojem, da tvorijo del zgornjega ustroja, vključno s stranskimi tiri, vendar izključuje tire na območju delavnic za popravilo železniških vozil, tire v lokomotivskih depojih, garažne tire ter tire in stranske tire v zasebni lasti:

— zemljišča,

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

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

— nivojski cestni prehodi, 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, tirna greda, vključno s tamponskim slojem; kretnice, križišča itd.; okretnice in prenosnice (razen tistih, ki so namenjene izključno lokomotivam),

— dostopne poti za potnike in dovoz blaga, vključno z dostopom po cesti in dostopom za potnike, ki prihajajo ali odhajajo peš,

— 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 zagotavljanje vodenja prometa in varnosti,

— 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 tokovne tirnice s pritrditvijo,

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

▼B

PRILOGA II

STORITVE, KI SE ZAGOTOVIJO PREVOZNIKOM V ŽELEZNIŠKEM PROMETU

(iz člena 13)

1. Minimalni paket storitev dostopa obsega:

   (a) obravnavo prošenj za dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti;

   (b) pravico do uporabe dodeljenih zmogljivosti;

   (c) uporabo železniške infrastrukture, vključno s kretnicami in tirnimi zvezami;

   (d) vodenje- upravljanje in signalizacijo z urejanjem, odpravo ter sporočanjem in zagotavljanjem informacij o vožnjah vlakov;

   (e) uporabo napajalnega sistema za električno vleko, kjer je na voljo;

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

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

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

   (b) tovorni terminali;

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

   (d) odstavni tiri;

   (e) naprave za vzdrževanje, z izjemo večjih vzdrževalnih naprav, namenjenih za hitre vlake ali druge vrste voznega parka, ki potrebujejo posebne naprave;

   (f) druge tehnične naprave, vključno z napravami za čiščenje in pranje;

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

   (h) naprave za podporo;

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

3. Dodatne storitve lahko zajemajo:

   (a) električna energija za vleko, za katero se strošek na računih prikaže ločeno od uporabnine za električni napajalni sistem, brez poseganja v izvajanje Direktive 2009/72/ES;

   (b) predhodno ogrevanje potniških vlakov;

   (c) posebne pogodbe za:

      — nadzor prevoza nevarnega blaga,

      — pomoč pri vožnji posebnih vlakov.

▼B

4. Pomožne storitve lahko obsegajo:

(a) dostop do telekomunikacijskih omrežij;

(b) zagotavljanje dodatnih informacij;

(c) tehnično inšpekcijo vozil;

(d) izdajo vozovnic na potniških postajah;

(e) večje vzdrževalne storitve, ki se opravljajo v objektih, namenjenih za hitre vlake ali druge vrste voznega parka, ki potrebujejo posebne naprave.

▼B

PRILOGA III

FINANČNA SPOSOBNOST

(iz člena 20)

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

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

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

(c) obratnih sredstev;

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

(e) obremenitev premoženja prevoznika;

(f) davkov in prispevkov za socialno varnost.

▼B

PRILOGA IV

VSEBINA PROGRAMA OMREŽJA

(iz člena 27)

Program omrežja iz člena 27 vsebuje naslednje informacije:

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

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

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

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

   (b) zahteve, ki jih morajo izpolnjevati prosilci;

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

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

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

   (f) podrobnosti o omejitvah uporabe infrastrukture;

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

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

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

▼B

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

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

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

▼B

PRILOGA V

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

(iz člena 30)

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

1. področje uporabe dogovora glede infrastrukture in objektov za izvajanje železniških storitev, urejenih v skladu s Prilogo II. Zajema vse vidike upravljanja infrastrukture, vključno z vzdrževanjem in obnovo infrastrukture, ki že obratuje. Po potrebi je lahko zajeta tudi gradnja nove infrastrukture;
2. sestavo plačil ali sredstev, dodeljenih za storitve infrastrukture, navedene v Prilogi II, vzdrževanje in obnovo ter obravnavanje obstoječih zaostankov pri vzdrževanju in obnovi. Po potrebi je lahko zajeta tudi sestava plačil ali sredstev, dodeljenih novi infrastrukturi;
3. ciljne rezultate, naravnane k uporabnikom, v obliki kazalnikov in meril kakovosti, ki zajemajo elemente, kot so:
   (a) učinkovitost vlakov, na primer v smislu hitrosti proge in zanesljivosti, ter zadovoljstvo porabnikov;
   (b) zmogljivost omrežja;
   (c) upravljanje s premoženjem;
   (d) obseg dejavnosti;
   (e) stopnje varnosti in
   (f) varstvo okolja;
4. obseg morebitnega zaostanka pri vzdrževanju in sredstva, ki se bodo postopno umaknila iz uporabe in zato sprožila drugačne finančne tokove;
5. spodbude iz člena 30(1), z izjemo tistih spodbud, ki se izvajajo z regulativnimi ukrepi v skladu s členom 30(3);
6. minimalne obveznosti poročanja za upravljavca infrastrukture glede vsebine in pogostosti poročanja, vključno z informacijami, ki se jih objavlja letno;
7. dogovorjeno trajanje dogovora, ki se po potrebi uskladi in časovno sovpada s trajanjem poslovnega načrta upravljavca infrastrukture, koncesije ali licence, ter okvir za določanje uporabnin in pravila, ki jih določi država;
8. pravila za ravnanje v primerih velikih motenj v obratovanju in v izrednih razmerah, vključno z načrtom dela v izrednih razmerah in predčasnim prenehanjem pogodbenega dogovora, ter za pravočasno obveščanje uporabnikov;
9. popravne ukrepe v primeru neizpolnjevanja pogodbenih obveznosti katere izmed strank ali v izjemnih okoliščinah, ki vplivajo na razpoložljivost javnih sredstev; to vključuje pogoje in postopke za ponovno pogajanje in predčasno prenehanje.

▼B

PRILOGA VI

ZAHTEVE GLEDE STROŠKOV IN UPORABNIN V ZVEZI Z ŽELEZNIŠKO INFRASTRUKTURO

(iz členov 32(1) in 35)

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

   (a) storitve potniškega prometa proti tovornemu prometu;

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

   (c) notranje storitve proti mednarodnim storitvam;

   (d) kombiniran prevoz proti direktnim vlakom;

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

   (f) blok vlaki proti mešanim vlakom;

   (g) redni proti občasnemu vlakovnemu prometu.

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

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

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

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

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

      1.1. urejanje voznega reda

      1.2. sestava vlaka

      1.3. napake pri vodenju prometa

      1.4. napačna uporaba pravil prednosti

      1.5. osebje

      1.6. drugi vzroki

      2. infrastrukturne naprave, zamudo je mogoče pripisati upravljavcu infrastrukture

      2.1. naprave za signalizacijo

      2.2. naprave za signalizacijo na nivojskih prehodih

      2.3. telekomunikacijske naprave

      2.4. oprema za napajanje z električno energijo

▼B

2.5 tir

2.6 objekti

2.7 osebje

2.8 drugi vzroki

3. vzroki zaradi gradnje, zamudo je mogoče pripisati upravljavcu infrastrukture

3.1. načrtovana gradbena dela

3.2. nepravilnosti pri izvedbi gradbenih del

3.3. omejite hitrosti zaradi napak na progi

3.4. drugi vzroki

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

4.1. zamudo je povzročil predhodni upravljavec infrastrukture

4.2. zamudo je povzročil naslednji upravljavec infrastrukture

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

5.1. prekoračitev časa postanka vlaka

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. vozila, 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 motorniki

6.6. osebje

6.7. drugi vzroki

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

7.1. zamudo je povzročil naslednji prevoznik v železniškem prometu

7.2. zamudo je povzročil predhodni prevoznik v železniškem prometu

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

8.1. stavka

8.2. upravne formalnosti

8.3. zunanji vpliv

8.4. vremenski vplivi in naravni vzroki

8.5. zamuda zaradi zunanjih vzrokov na naslednjem omrežju

8.6. drugi vzroki

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

9.1. resni incidenti, nesreče ali nevarnosti

▼B

9.2. zasedenost tira zaradi zamude istega vlaka

9.3. zasedena proga zaradi zamude drugega vlaka

9.4. obračanje

9.5. povezava

9.6. potrebna je dodatna preiskava

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

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

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

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

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

▼B

PRILOGA VII

ČASOVNI NAČRT POSTOPKA DODELJEVANJA

(iz člena 43)

1. Operativni vozni red se določi enkrat v koledarskem letu.
2. Menjava operativnega voznega reda se izvede ob polnoči drugo soboto v mesecu decembru. Kadar se vozni red spremeni ali prilagodi po koncu zime, zlasti da se po potrebi upoštevajo spremembe voznih redov v regionalnem potniškem prometu, se sprememba izvede ob polnoči drugo soboto v mesecu juniju in po potrebi tudi med tema datumoma. Upravljavci infrastrukture se lahko dogovorijo o drugačnih datumih in v tem primeru o tem obvestijo Komisijo, če to utegne vplivati na mednarodni promet.
3. Rok za vložitev prošenj za dodelitev zmogljivosti, ki bodo vključene v operativni vozni red, ne sme biti daljši od 12 mesecev pred začetkom veljavnosti operativnega voznega reda.
4. Upravljavci infrastrukture najpozneje 11 mesecev pred začetkom veljavnosti operativnega voznega reda določijo začasne mednarodne vlakovne poti v sodelovanju z drugimi zadevnimi upravljavci infrastrukture. Upravljavci infrastrukture zagotovijo, kolikor je mogoče, da se te vlakovne poti upoštevajo v nadaljnjih postopkih.
5. Upravljavec infrastrukture najpozneje štiri mesece po izteku roka za vložitev prošenj prosilcev pripravi osnutek operativnega voznega reda.

▼B

PRILOGA VIII

RAČUNOVODSKI PODATKI, KI SE NA ZAHTEVO PREDLOŽIJO REGULATORNEMU ORGANU

(iz člena 56(12))

1. Ločevanje računov

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

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

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

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

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

2. Spremljanje uporabnin za dostop po tirih

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

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

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

3. Izkaz finančne uspešnosti

   (a) izkaz finančne uspešnosti;

   (b) izkaz skupnih odhodkov;

   (c) izkaz odhodkov za vzdrževanje;

   (d) izkaz odhodkov za obratovanje;

   (e) izkaz prihodkov;

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

▼B

PRILOGA IX

DEL A

RAZVELJAVLJENE DIREKTIVE S SEZNAMOM NJIHOVIH POZNEJŠIH SPREMEMB

(iz člena 65)

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

DEL B

SEZNAM ROKOV ZA PRENOS V NACIONALNO PRAVO

(iz člena 65)

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

▼B

PRILOGA X

KORELACIJSKA TABELA

Direktiva 91/440/EGS	Direktiva 95/18/ES	Direktiva 2001/14/ES	Ta direktiva
Člen 2(1)	Člen 1(1)	Člen 1(1), prvi pododstavek	Člen 1(1)
		Člen 1(2)	Člen 1(2)
Člen 2(2)			Člen 2(1)
	Člen 1(2)		Člen 2(2)
		Člen 1(3)	Člen 2(3)
			Člen 2(4) do (9)
Člen 2(4)			Člen 2(10)
			Člen 2(11)
Člen 3			Člen 3, točke 1 do 8
			Člen 3, točke 9 do 13
	Člen 2(b) in (c)		Člen 3, točki 14 in 15
			Člen 3, točki 16 in 17
		Člen 2	Člen 3, točke 18 do 28
			Člen 3, točki 29 in 30
Člen 4			Člen 4
Člen 5			Člen 5(1) do (3)
			Člen 5(4)
Člen 6(1) in (2)			Člen 6(1) in (2)
Člen 9(4)			Člen 6(3)
Člen 6(1), drugi pododstavek			Člen 6(4)
Člen 6(3) in Priloga II			Člen 7(1)
		Člena 4(2) in 14(2)	Člen 7(2)
Člen 7(1), (3) in (4)			Člen 8(1), (2) in (3)
		Člen 6(1)	Člen 8(4)

▼B

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

▼B

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

▼B

Direktiva 91/440/EGS	Direktiva 95/18/ES	Direktiva 2001/14/ES	Ta direktiva
Člen 11a		Člen 35(1), (2) in (3)	Člen 62
Člen 10(9)			Člen 63
		Člen 38	Člen 64
			Člen 65
	Člen 17	Člen 39	Člen 66
Člen 16	Člen 18	Člen 40	Člen 67
			Priloga I
		Priloga II	Priloga II
	Priloga		Priloga III
		Priloga I	Priloga IV
			Priloga V
			Priloga VI
		Priloga III	Priloga VII
			Priloga VIII