Tento text slúži výlučne ako dokumentačný nástroj a nemá žiadny právny účinok. Inštitúcie Únie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah. Autentické verzie príslušných aktov vrátane ich preambúl sú tie, ktoré boli uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie a ktoré sú dostupné na portáli EUR-Lex. Tieto úradné znenia sú priamo dostupné prostredníctvom odkazov v tomto dokumente

►B

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2012/34/EÚ

z 21. novembra 2012,

ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

(Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►M1	Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2370 14. decembra 2016	L 352	1	23.12.2016

Opravená a doplnená:

►C1 Korigendum, Ú. v. EÚ L 53, 26.2.2013, s. 3 (2012/34/EÚ)

►C2 Korigendum, Ú. v. EÚ L 67, 12.3.2015, s. 32 (2012/34/EÚ)

▼B

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2012/34/EÚ

z 21. novembra 2012,

ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. V tejto smernici sa stanovujú:

a) pravidlá vzťahujúce na správu železničnej infraštruktúry a na činnosti železničnej dopravy železničných podnikov, ktoré sú usadené alebo majú byť usadené v niektorom z členských štátov, ako je uvedené v kapitole II;

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

c) zásady a postupy pri stanovovaní a vyberaní poplatkov za využívanie železničnej infraštruktúry a prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, ako je uvedené v kapitole IV.

2. Táto smernica sa uplatňuje na používanie železničnej infraštruktúry na vnútroštátnu a medzinárodnú železničnú dopravu.

Článok 2

Vyňatia z rozsahu pôsobnosti

1. Kapitola II sa neuplatňuje na železničné podniky, ktoré prevádzkujú len mestskú dopravu, prímestskú dopravu alebo regionálnu dopravu na miestnych a regionálnych izolovaných sieťach pre dopravné služby v železničnej infraštruktúre alebo sieťach určených len na prevádzku mestskej alebo prímestskej železničnej dopravy.

Bez ohľadu na prvý pododsek, ak tento železničný podnik je pod priamou alebo nepriamou kontrolou podniku alebo iného subjektu, ktorý vykonáva alebo integruje iné služby železničnej dopravy, než je mestská, prímestská alebo regionálna doprava, uplatňujú sa články 4 a 5. Na tento železničný podnik sa uplatňuje aj článok 6, pokiaľ ide o vzťah medzi železničným podnikom a podnikom alebo subjektom, ktorý priamo alebo nepriamo kontroluje železničný podnik.

2. Členské štáty môžu z uplatňovania kapitoly III vyňať:

a) podniky, ktoré vykonávajú osobnú železničnú dopravu v miestnej alebo regionálnej izolovanej železničnej infraštruktúre;

▼B

b) podniky, ktoré vykonávajú len mestskú alebo prímestskú osobnú železničnú dopravu;

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

d) podniky, ktoré vykonávajú nákladnú dopravu v železničnej infraštruktúre, ktorá je v súkromnom vlastníctve a existuje len pre potreby vlastníka infraštruktúry pre jeho vlastnú nákladnú dopravu.

▼M1

3. Členské štáty môžu z uplatňovania článkov 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 a 13 a kapitoly IV vyňať:

▼B

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

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

c) regionálne siete používané na regionálnu nákladnú dopravu výlučne železničným podnikom, ktorý nie je zahrnutý do odseku 1, a to dovtedy, pokiaľ kapacitu na uvedenej sieti nepožaduje iný žiadateľ;

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

▼M1

3a. Členské štáty môžu z uplatňovania článkov 7, 7a, 7b, 7c, 7d a 8 vyňať:

Miestne trate s malou dopravou a dĺžkou nepresahujúcou 100 km, ktoré sa používajú na nákladnú dopravu medzi hlavnou traťou a východiskovou stanicou a stanicou určenia zásielok na týchto tratiach, za predpokladu, že tieto trate sú spravované inými subjektmi než hlavným manažérom infraštruktúry a buď a) tieto trate využíva jediný prevádzkovateľ nákladnej dopravy, alebo b) základné funkcie v prípade týchto tratí vykonáva orgán, ktorý nie je kontrolovaný žiadnym železničným podnikom. Ak existuje len jediný prevádzkovateľ nákladnej dopravy, členské štáty ho môžu taktiež vyňať z uplatňovania kapitoly IV, dokým o kapacitu nepožiada iný žiadateľ. Tento odsek sa môže uplatňovať aj vtedy, keď sa trať v obmedzenej miere využíva aj na služby osobnej dopravy. Členské štáty oznámia Komisii svoj úmysel vyňať takéto trate z uplatňovania článkov 7, 7a, 7b, 7c, 7d a 8.

3b. Členské štáty môžu z uplatňovania článkov 7, 7a, 7b, 7c a 7d vyňať:

Regionálne siete s malou dopravou spravované iným subjektom než hlavným manažérom infraštruktúry a používané na prevádzku služieb regionálnej osobnej dopravy, ktoré poskytuje jediný železničný podnik iný ako etablovaný železničný podnik členského štátu, dokým sa nepodá žiadosť o kapacitu služieb osobnej dopravy tejto siete a pod podmienkou, že podnik je nezávislý od akéhokoľvek železničného podniku prevádzkujúceho služby nákladnej dopravy. Tento odsek sa môže uplatňovať aj vtedy, keď sa trať v obmedzenej miere využíva aj na služby nákladnej dopravy. Členské štáty oznámia Komisii svoj úmysel vyňať takéto trate z uplatňovanie článkov 7, 7a, 7b, 7c a 7d.

▼M1

4. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, členské štáty môžu vyňať z uplatňovania článku 8 ods. 3 miestne a regionálne železničné infraštruktúry, ktoré nemajú žiadny strategický význam pre fungovanie železničného trhu, a z uplatňovania článkov 7, 7a, 7c a kapitoly IV miestne železničné infraštruktúry, ktoré nemajú žiadny strategický význam pre fungovanie železničného trhu. Členské štáty oznámia Komisii svoj úmysel vyňať takéto železničné infraštruktúry. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví svoje rozhodnutie, či sa takáto železničná infraštruktúra môže považovať za infraštruktúru bez strategického významu. Komisia pritom zohľadní dĺžku dotknutých železničných tratí, ich mieru využitia a objem potenciálne ovplyvnenej dopravy. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2.

▼B

5. Členské štáty môžu z uplatňovania článku 31 ods. 5 vyňať vozidlá prevádzkované alebo určené na prevádzku z tretích a do tretích krajín, používané na sieti s iným rozchodom koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie.

6. Členské štáty môžu rozhodnúť o odlišných lehotách a termínoch postupu prideľovania kapacity, než ako sa uvádzajú v článku 43 ods. 2, prílohe VI bode 2 písm. b) a prílohe VII bodoch 3, 4, a 5, ak vytvorenie medzinárodných vlakových trás na sieti s iným rozchodom koľajníc, než má hlavná železničná sieť Únie, ktoré sa majú určiť v spolupráci s manažérmi infraštruktúry tretích krajín, má vo všeobecnosti značný vplyv na harmonogram prideľovania kapacity.

7. Členské štáty sa môžu rozhodnúť zverejniť rámec spoplatnenia a pravidlá spoplatnenia, ktoré sa uplatňujú osobitne na medzinárodnú nákladnú dopravu z tretích a do tretích krajín prevádzkovanú na sieti s iným rozchodom koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie, s inými nástrojmi a termínmi, než sú stanovené v článku 29 ods. 1, ak si to vyžaduje zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže.

8. Členské štáty môžu z uplatňovania kapitoly IV vyňať železničnú infraštruktúru, ktorá má iný rozchod koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie, a ktorá spája pohraničné stanice členského štátu s územím tretej krajiny.

▼M1

8a. Na obdobie 10 rokov od 24. decembra 2016 môžu členské štáty vyňať z uplatňovania kapitol II a IV tejto smernice, s výnimkou článkov 10, 13 a 56, izolované železničné trate s dĺžkou menšou ako 500 km s odlišným rozchodom koľaje než má hlavná domáca sieť, ktoré sa napájajú na tretiu krajinu, na ktorú sa právne predpisy Únie v oblasti železničnej dopravy nevzťahujú, a ktoré spravuje iný manažér infraštruktúry ako manažér infraštruktúry hlavnej domácej siete. Železničné podniky pôsobiace výlučne na týchto tratiach sa môžu vyňať z uplatňovania kapitoly II.

Takéto vyňatia sa môžu obnovovať na ďalšie obdobia nepresahujúce 5 rokov. Členský štát, ktorý má v úmysle obnoviť vyňatie, oznámi tento svoj úmysel Komisii najneskôr do 12 mesiacov pred uplynutím obdobia platnosti vyňatia. Komisia preskúma, či zostávajú splnené podmienky na

▼M1

vyňatie stanovené v prvom pododseku. Ak to tak nie je, Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví svoje rozhodnutie o ukončení vyňatia. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2.

▼B

9. Táto smernica s výnimkou článku 6 ods. 1 a 4 a článkov 10, 11, 12 a 28 sa neuplatňuje na podniky, ktorých činnosť je obmedzená výhradne na kyvadlovú prepravu cestných vozidiel cez podmorské tunely alebo na prepravné činnosti vo forme kyvadlovej prepravy cestných vozidiel cez tieto tunely.

10. Členské štáty môžu vylúčiť z uplatňovania kapitoly II s výnimkou článku 14 a kapitoly IV služby železničnej dopravy, ktoré sa vykonávajú tranzitom cez Úniu.

11. Členské štáty môžu vylúčiť z uplatňovania článku 32 ods. 4 vlaky, ktoré nie sú vybavené Európskym systémom kontroly vlakov (ETCS), ktoré sa používajú na služby regionálnej osobnej dopravy a ktoré boli uvedené do prevádzky po prvý raz pred rokom 1985.

▼M1

12. Ak už existuje verejno-súkromné partnerstvo uzavreté pred 16. júnom 2015 a súkromný účastník tohto partnerstva je taktiež železničný podnik zodpovedný za poskytovanie služieb železničnej osobnej dopravy na tejto infraštruktúre, členské štáty môžu pokračovať vo vynímaní takéhoto súkromného účastníka z uplatňovania článkov 7, 7a a 7d a obmedziť právo nechať cestujúcich nastupovať a vystupovať na služby prevádzkované železničnými podnikmi na tej istej infraštruktúre ako služby osobnej dopravy, ktoré poskytuje súkromný účastník v rámci verejno-súkromného partnerstva.

13. Súkromní manažéri infraštruktúry, ktorí sú účastníkmi verejno-súkromného partnerstva uzavretého pred 24. decembrom 2016 a ktorí nedostanú verejné finančné prostriedky, sa vylúčia z uplatňovania článku 7d za predpokladu, že konkrétne železničné podniky nevyužívajú priamo ani nepriamo pôžičky a finančné záruky, ktoré spravuje manažér infraštruktúry.

▼B

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

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

▼M1

2. „manažér infraštruktúry“ je akýkoľvek orgán alebo spoločnosť zodpovedná za prevádzku, údržbu a obnovu železničnej infraštruktúry na sieti, ako aj za účasť na jej rozvoji v súlade s pravidlami stanovenými členským štátom v rámci jeho všeobecnej politiky v oblasti rozvoja a financovania infraštruktúry;

▼M1

2a. „rozvoj železničnej infraštruktúry“ je plánovanie siete, finančné a investičné plánovanie, ako aj budovanie a modernizácia infraštruktúry;

2b. „prevádzka železničnej infraštruktúry“ je prideľovanie vlakovej trasy, riadenie dopravy a spoplatňovanie infraštruktúry;

2c. „údržba železničnej infraštruktúry“ sú práce určené na zachovanie stavu a spôsobilosti existujúcej infraštruktúry;

2d. „obnova železničnej infraštruktúry“ je významná obmena existujúcej infraštruktúry, ktorá nemení jej celkovú výkonnosť;

2e. „modernizácia železničnej infraštruktúry“ je významná úprava infraštruktúry, ktorou sa zlepšuje jej celková výkonnosť;

2f. „základné funkcie“ správy infraštruktúry je rozhodovanie o prideľovaní vlakových trás vrátane určenia a posúdenia dostupnosti a prideľovania individuálnych vlakových trás a rozhodovanie o spoplatňovaní infraštruktúry vrátane stanovenia a vyberania poplatkov v súlade s rámcom spoplatňovania a rámcom prideľovania kapacity stanovenými členskými štátmi podľa článkov 29 a 39;

▼B

3. „železničná infraštruktúra“ sú položky definované v prílohe I;

4. „medzinárodná nákladná doprava“ je nákladná doprava, pri ktorej vlak prekročí aspoň jednu hranicu členského štátu; vlak môže byť spojený a/alebo rozdelený a rôzne časti môžu mať rôznu východiskovú stanicu a stanicu určenia za predpokladu, že všetky vozne prekročia aspoň jednu hranicu;

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

6. „mestská a prímestská doprava “ je doprava, ktorej hlavným účelom je splniť dopravné potreby mestského centra alebo aglomerácie vrátane cezhraničnej aglomerácie spolu s dopravnými potrebami medzi týmto centrom alebo aglomeráciou a okolitými oblasťami;

7. „regionálna doprava“ je doprava, ktorej hlavným účelom je splniť dopravné potreby regiónu vrátane cezhraničného regiónu;

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

▼B

9. „alternatívna trasa“ je iná trasa medzi rovnakou východiskovou stanicou a stanicou určenia v prípadoch, keď sú tieto dve trasy z hľadiska prevádzky príslušnej nákladnej alebo osobnej dopravy železničným podnikom vzájomne nahraditeľné;

10. „reálna alternatíva“ je prístup k inému servisnému zariadeniu, ktoré je pre železničný podnik hospodársky prijateľné a umožňuje mu prevádzkovať príslušnú nákladnú alebo osobnú dopravu;

11. „servisné zariadenie“ je zariadenie vrátane pozemku, budovy a vybavenia, ktoré bolo vcelku alebo sčasti špeciálne upravené tak, aby umožnilo poskytovanie jednej alebo viacerých služieb uvedených v prílohe II bodoch 2 až 4;

12. „prevádzkovateľ servisného zariadenia“ je každý verejný alebo súkromný subjekt zodpovedný za správu jedného alebo viacerých servisných zariadení alebo za poskytovanie jednej alebo viacerých služieb uvedených v prílohe II bodoch 2 až 4 železničným podnikom;

13. „cezhraničná dohoda“ je každá dohoda medzi dvoma alebo viacerými členskými štátmi alebo medzi členskými štátmi a tretími krajinami, ktorej účelom je uľahčiť poskytovanie cezhraničných železničných služieb;

14. „licencia“ je oprávnenie vydané podniku licenčným orgánom, ktorým sa uznáva jeho spôsobilosť poskytovať služby železničnej dopravy ako železničný podnik; táto spôsobilosť sa môže obmedziť na poskytovanie určitých typov služieb;

15. „licenčný orgán“ je subjekt zodpovedný za udeľovanie licencií v členskom štáte;

16. „zmluvná dohoda“ je dohoda alebo *mutatis mutandis* dohoda v rámci administratívnych opatrení;

17. „primeraný zisk“ je miera návratnosti vlastného kapitálu, ktorá zohľadňuje riziko vrátane rizika spojeného s príjmami alebo neprítomnosť rizika pre prevádzkovateľa servisného zariadenia a je v súlade s priemernou mierou daného sektora v posledných rokoch;

18. „pridelenie“ je pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry vykonané manažérom infraštruktúry;

19. „žiadateľ“ je železničný podnik alebo medzinárodné zoskupenie železničných podnikov alebo iné osoby, alebo právnické osoby, ako sú príslušné orgány podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007, odosielatelia, špeditéri a prevádzkovatelia kombinovanej dopravy, ktorí majú verejný alebo komerčný záujem na získaní kapacity infraštruktúry;

20. „preťažená infraštruktúra“ je úsek infraštruktúry, na ktorom ani po koordinácii rôznych žiadostí o kapacitu nemôže byť v určitých obdobiach plne uspokojený dopyt po kapacite;

21. „plán na zvýšenie kapacity“ je opatrenie alebo súbor opatrení spolu s časovým rozvrhom ich realizácie určené na zmiernenie obmedzení kapacity vedúcich k vyhláseniu úseku infraštruktúry za „preťaženú infraštruktúru“;

▼B

22. „koordinácia“ je postup, ktorým sa manažér infraštruktúry a žiadatelia pokúšajú riešiť situácie, ktoré vznikajú pri konfliktných žiadostiach o kapacitu infraštruktúry;

23. „rámcová dohoda“ je právne záväzná všeobecná dohoda podľa verejného alebo súkromného práva stanovujúca práva a povinnosti žiadateľa a manažéra infraštruktúry týkajúce sa prideľovanej kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaných poplatkov na obdobie dlhšie, než je jedno obdobie, na ktoré platí cestovný poriadok;

24. „kapacita infraštruktúry“ je možnosť naplánovať na určité obdobie vlakové trasy požadované na úseku infraštruktúry;

25. „sieť“ je celá železničná infraštruktúra, ktorú spravuje manažér infraštruktúry;

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

27. „vlaková trasa“ je kapacita infraštruktúry potrebná na chod vlaku medzi dvoma miestami v priebehu určitého obdobia;

28. „cestovný poriadok“ sú údaje určujúce všetky plánované pohyby vlakov a koľajových vozidiel, ktoré sa uskutočnia v príslušnej infraštruktúre počas obdobia jeho platnosti;

29. „odstavná koľaj“ je vedľajšia koľaj osobitne určená na dočasné odstavenie železničných vozňov medzi dvoma úlohami;

30. „údržba veľkého rozsahu“ je práca, ktorá sa nevykonáva pravidelne v rámci každodenných činností a ktorá si vyžaduje stiahnutie vozidla z prevádzky;

▼M1

31. „vertikálne integrovaný podnik“ je podnik, v ktorom v zmysle nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 ([1]):

a) manažéra infraštruktúry kontroluje podnik, ktorý zároveň kontroluje jeden alebo viacero železničných podnikov, ktoré prevádzkujú služby železničnej dopravy na sieti manažéra infraštruktúry;

b) manažéra infraštruktúry kontroluje jeden alebo viaceré železničné podniky, ktoré prevádzkujú služby železničnej dopravy na sieti manažéra infraštruktúry, alebo

c) manažér infraštruktúry kontroluje jeden alebo viaceré železničné podniky, ktoré prevádzkujú služby železničnej dopravy na sieti manažéra infraštruktúry.

Ide tiež o podnik pozostávajúci zo samostatných divízií vrátane manažéra infraštruktúry a jednej alebo viacerých divízií zabezpečujúcich dopravné služby, ktoré nemusia mať samostatnú právnu subjektivitu.

([1]) Nariadenie Rady (ES) č. 139/2004 z 20. januára 2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (Nariadenie ES o fúziách) (Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1).

▼M1

Ak sú manažér infraštruktúry a železničný podnik navzájom úplne nezávislí, avšak obidvaja sú priamo kontrolovaní členským štátom bez sprostredkujúceho subjektu, nepovažujú sa za vertikálne integrovaný podnik na účely tejto smernice;

32. „verejno-súkromné partnerstvo“ je záväzné dojednanie medzi verejnými orgánmi a jedným alebo viacerými podnikmi inými ako hlavný manažér infraštruktúry členského štátu, v rámci ktorého podniky čiastočne alebo úplne budujú a/alebo financujú železničnú infraštruktúru a/alebo nadobúdajú právo vykonávať vo vopred vymedzenom období ktorékoľvek z funkcií uvedených v bode 2. Dojednanie môže mať akúkoľvek vhodnú právne záväznú formu ustanovenú vo vnútroštátnych právnych predpisoch;

33. „riadiaca rada“ je vedúci orgán podniku, ktorý vykonáva výkonné a administratívne funkcie a ktorý zodpovedá za každodenné riadenie podniku;

34. „dozorná rada“ je najvyšší orgán podniku, ktorý plní úlohy dozoru vrátane kontroly riadiacej rady a všeobecných strategických rozhodnutí týkajúcich sa podniku;

35. „priamy cestovný lístok“ je prepravný doklad alebo prepravné doklady, ktoré predstavujú prepravnú zmluvu na nadväzujúce služby železničnej dopravy, ktoré prevádzkuje jeden alebo viaceré železničné podniky;

36. „služby vysokorýchlostnej osobnej dopravy“ sú služby osobnej železničnej dopravy prevádzkované bez medziľahlých zastávok medzi dvomi miestami vzdialenými aspoň 200 km na špeciálne vybudovaných vysokorýchlostných tratiach, ktoré sú vybavené spravidla pre rýchlosti najmenej 250 km/h, a prevádzkované spravidla pri týchto rýchlostiach.

▼B

KAPITOLA II

ROZVOJ ŽELEZNÍC ÚNIE

ODDIEL 1

Nezávislosť riadenia

Článok 4

Nezávislosť železničných podnikov a manažérov infraštruktúry

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

2. Pri dodržiavaní rámca stanovenia poplatkov a prideľovania infraštruktúry a špecifických pravidiel stanovených členskými štátmi zodpovedá manažér infraštruktúry za vlastné riadenie, správu a vnútornú kontrolu.

▼B

Článok 5

Riadenie železničných podnikov podľa obchodných zásad

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

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

2. Železničné podniky si stanovia svoj podnikateľský plán vrátane investičných a finančných plánov. Takéto plány musia byť zostavené tak, aby sa dosiahla finančná stabilita podnikov a ďalšie ciele technického, obchodného a finančného riadenia podniku; podniky uvedú aj prostriedky na dosiahnutie týchto cieľov.

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

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

b) riadiť ponuku a odbyt služieb a stanovovať ich ceny;

c) rozhodovať o zamestnancoch, majetku a vlastnom obstarávaní;

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

e) v oblastiach súvisiacich so železničnou dopravou vyvíjať novú obchodnú činnosť.

Týmto odsekom nie je dotknuté nariadenie (ES) č. 1370/2007.

4. Bez ohľadu na odsek 3 môžu akcionári železničných podnikov, ktoré vlastnia alebo riadia verejné orgány, požadovať pred prijatím dôležitých rozhodnutí týkajúcich sa riadenia podniku ich súhlas rovnako, ako je to v prípade akcionárov súkromných akciových spoločností podľa ustanovení právnych predpisov o obchodných spoločnostiach v členských štátoch. Ustanovenia tohto článku nemajú vplyv na právomoci dozorných orgánov podľa práva obchodných spoločností členských štátov, ak ide o vymenovanie členov rady.

▼B

ODDIEL 2

Oddelenie správy infraštruktúry a dopravných činností, ako aj oddelenie rôznych druhov dopravných činností

Článok 6

Oddelenie účtov

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

▼M1

2. Na účely tohto článku členské štáty, ktoré uplatňujú článok 7a ods. 3, vyžadujú, aby bol podnik štruktúrovaný na samostatné divízie, ktoré nemajú samostatnú právnu subjektivitu v rámci jedného podniku.

▼B

3. Členské štáty zabezpečia oddelené vedenie a zverejňovanie výkazu ziskov a strát a súvah za obchodné činnosti súvisiace s poskytovaním služieb železničnej nákladnej dopravy na jednej strane a na druhej strane za činnosti súvisiace s poskytovaním služieb železničnej osobnej dopravy. Verejné finančné prostriedky vynaložené na činnosti týkajúce sa poskytovania dopravných služieb vo forme verejnej služby sa vykazujú oddelene v súlade s článkom 7 nariadenia (ES) č. 1370/2007 na príslušných účtoch a nesmú sa previesť na činnosti súvisiace s poskytovaním iných dopravných služieb alebo akúkoľvek inú obchodnú činnosť.

4. Účty pre rôzne oblasti činnosti uvedené v odsekoch 1 a 3 sa vedú tak, aby umožnili monitorovanie uplatňovania zákazu previesť verejné finančné prostriedky z jednej oblasti činnosti do druhej, ako aj monitorovanie používania príjmov pozostávajúcich z poplatkov za infraštruktúru a zisku z iných obchodných činností.

▼M1

Článok 7

Nezávislosť manažéra infraštruktúry

1. Členské štáty zabezpečia, aby manažér infraštruktúry zodpovedal za prevádzku, údržbu a obnovu siete a bol poverený rozvojom železničnej infraštruktúry tejto siete v súlade s vnútroštátnym právom.

Členské štáty zabezpečia, aby žiadny z iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku nemal rozhodujúci vplyv na rozhodnutia manažéra infraštruktúry v súvislosti so základnými funkciami.

Členské štáty zabezpečia, aby členovia dozornej rady a riadiacej rady manažéra infraštruktúry a riadiaci pracovníci, ktorí im priamo podliehajú, konali nediskriminačným spôsobom, a aby ich nestrannosť nebola ovplyvnená žiadnym konfliktom záujmov.

▼M1

2. Členské štáty zabezpečia, aby bol manažér infraštruktúry z organizačnej stránky subjektom, ktorý je právne oddelený od akéhokoľvek železničného podniku, a vo vertikálne integrovaných podnikoch od akýchkoľvek iných právnych subjektov v rámci podniku.

3. Členské štáty zabezpečia, aby tí istí jednotlivci nemohli byť súčasne vymenovaní alebo zamestnaní:

a) ako členovia riadiacej rady manažéra infraštruktúry a ako členovia riadiacej rady železničného podniku;

b) ako osoby zodpovedné za prijímanie rozhodnutí týkajúcich sa základných funkcií a ako členovia riadiacej rady železničného podniku;

c) v prípade existencie dozornej rady, ako členovia dozornej rady manažéra infraštruktúry a ako členovia dozornej rady železničného podniku;

d) ako členovia dozornej rady podniku, ktorý je súčasťou vertikálne integrovaného podniku a ktorý vykonáva kontrolu nad železničným podnikom a tiež nad manažérom infraštruktúry, a ako členovia riadiacej rady uvedeného manažéra infraštruktúry.

4. Vo vertikálne integrovaných podnikoch nesmú členovia riadiacej rady manažéra infraštruktúry a osoby zodpovedné za prijímanie rozhodnutí o základných funkciách prijímať od akýchkoľvek iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku žiadne odmeny založené na výkonnosti ani prémie súvisiace hlavne s finančnou výkonnosťou konkrétnych železničných podnikov. Môžu sa im však ponúknuť stimuly súvisiace s celkovou výkonnosťou železničného systému.

5. Ak sú informačné systémy spoločné pre rôzne subjekty v rámci vertikálne integrovaného podniku, prístup k citlivým informáciám týkajúcim sa základných funkcií sa obmedzí len pre oprávnený personál manažéra infraštruktúry. Citlivé informácie sa nesmú poskytovať ďalším subjektom v rámci vertikálne integrovaného podniku.

6. Ustanovenia odseku 1 tohto článku sa uplatňujú bez toho, aby boli dotknuté rozhodovacie práva členských štátov v oblasti rozvoja a financovania železničnej infraštruktúry a právomoci členských štátov, pokiaľ ide o financovanie a spoplatňovanie infraštruktúry, ako aj prideľovanie kapacity, ako sa vymedzuje v článku 4 ods. 2 a článkoch 8, 29 a 39.

Článok 7a

Nezávislosť základných funkcií

1. Členské štáty zabezpečia, aby mal manažér infraštruktúry v súvislosti so základnými funkciami organizačnú a rozhodovaciu nezávislosť v rámci obmedzení stanovených v článku 4 ods. 2 a článkoch 29 a 39.

2. Členské štáty pri uplatňovaní odseku 1 predovšetkým zabezpečia, aby:

a) železničný podnik alebo akýkoľvek iný právny subjekt nemal na manažéra infraštruktúry vo vzťahu k základným funkciám rozhodujúci vplyv, a to bez toho, aby bola dotknutá úloha členských štátov, pokiaľ ide o stanovenie rámca spoplatňovania a rámca prideľovania kapacity a špecifických pravidiel spoplatňovania v súlade s článkami 29 a 39;

▼M1

b) železničný podnik alebo akýkoľvek iný právny subjekt v rámci vertikálne integrovaného podniku nemali rozhodujúci vplyv na menovanie a odvolávanie osôb zodpovedných za prijímanie rozhodnutí týkajúcich sa základných funkcií;

c) mobilita osôb zodpovedných za plnenie základných funkcií nevytvárala konflikt záujmov.

3. Členské štáty môžu rozhodnúť, že funkcie spoplatňovania infraštruktúry a prideľovania vlakových trás bude vykonávať spoplatňovací orgán a/alebo prideľovací orgán, ktoré sú nezávislé od akéhokoľvek železničného podniku, pokiaľ ide o ich právnu formu, organizačnú štruktúru a rozhodovacie právomoci. V takom prípade môžu členské štáty rozhodnúť, že nebudú uplatňovať ustanovenia článku 7 ods. 2 a článku 7 ods. 3 písm. c) a d).

Článok 7 ods. 3 písm. a) a článok 7 ods. 4 sa uplatňujú *mutatis mutandis* na vedúcich divízií zodpovedných za správu infraštruktúry a poskytovanie služieb železničnej dopravy.

4. Ustanovenia tejto smernice, v ktorých sa odkazuje na základné funkcie manažéra infraštruktúry, sa vzťahujú na nezávislý spoplatňovací orgán a/alebo prideľovací orgán.

Článok 7b

Nestrannosť manažéra infraštruktúry z hľadiska riadenia dopravy a plánovania údržby

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa funkcie riadenia dopravy a plánovania údržby vykonávali transparentným a nediskriminačným spôsobom a aby osoby zodpovedné za prijímanie rozhodnutí o týchto funkciách neboli ovplyvnené konfliktom záujmov.

2. Pokiaľ ide o riadenie dopravy, členské štáty zabezpečia, aby železničné podniky mali v prípade mimoriadností, ktoré sa ich týkajú, úplný a včasný prístup k relevantným informáciám. Ak manažér infraštruktúry poskytuje ďalší prístup k riadeniu dopravy, urobí tak pre dotknuté železničné podniky transparentným a nediskriminačným spôsobom.

3. Pokiaľ ide o dlhodobé plánovanie veľkej údržby a/alebo obnovy železničnej infraštruktúry, manažér infraštruktúry sa radí so žiadateľom a v čo najväčšej miere zohľadní vyjadrené obavy.

Manažér infraštruktúry plánuje údržbu nediskriminačným spôsobom.

Článok 7c

Externé a spoločné vykonávanie funkcií manažéra infraštruktúry

1. Za predpokladu, že nedôjde k žiadnemu konfliktu záujmov a zaručí sa dôvernosť citlivých obchodných informácií, manažér infraštruktúry môže:

▼M1

a) zadať externé vykonávanie funkcií inému subjektu, pokiaľ tento nie je železničným podnikom, nekontroluje železničný podnik, ani nie je kontrolovaný železničným podnikom. V rámci vertikálne integrovaného podniku sa externé vykonávanie základných funkcií nesmie zadať žiadnemu inému subjektu vertikálne integrovaného podniku, pokiaľ takýto subjekt základné funkcie výlučne nevykonáva;

b) zadať externé vykonanie prác a súvisiacich úloh týkajúcich sa rozvoja, údržby a obnovy železničnej infraštruktúry železničným podnikom alebo spoločnostiam, ktoré kontrolujú železničný podnik alebo ktoré sú železničným podnikom kontrolované.

Manažér infraštruktúry si ponechá nad vykonávaním funkcií uvedených v článku 3 ods. 2 právomoc dohľadu a nesie za toto vykonávanie konečnú zodpovednosť. Každý subjekt, ktorý vykonáva základné funkcie, musí dodržiavať články 7, 7a, 7b a 7d.

2. Odchylne od článku 7 ods. 1 môžu funkcie správy infraštruktúry vykonávať iní manažéri infraštruktúry vrátane účastníkov verejno-súkromných partnerstiev za predpokladu, že všetci spĺňajú požiadavky článku 7 ods. 2 až 6 a článkov 7a, 7b a 7d a za výkon dotknutých funkcií prevezmú plnú zodpovednosť.

3. Ak sa prevádzkovateľovi napájania neudelia základné funkcie, nevzťahujú sa na neho predpisy, ktoré sa vzťahujú na manažérov infraštruktúry, a to za predpokladu, že je zabezpečený súlad s príslušnými ustanoveniami týkajúcimi sa rozvoja siete, najmä článkom 8.

4. Manažér infraštruktúry môže pod dohľadom regulačného orgánu alebo akéhokoľvek iného nezávislého príslušného orgánu, ktorý určia členské štáty, uzatvárať dohody o spolupráci s jedným alebo viacerými železničnými podnikmi nediskriminačným spôsobom a s cieľom zabezpečiť výhody pre zákazníkov, akými sú zníženie nákladov alebo zvýšenie výkonnosti na časti siete, na ktorú sa vzťahuje dohoda.

Tento orgán monitoruje vykonávanie takýchto dohôd a v odôvodnených prípadoch môže odporučiť, aby sa vypovedali.

Článok 7d

Finančná transparentnosť

1. Príjmy z činností v oblasti správy infraštruktúrnej siete vrátane verejných finančných prostriedkov môže manažér infraštruktúry použiť len na financovanie svojej podnikateľskej činnosti vrátane splácania svojich pôžičiek, pričom sa musia dodržať vnútroštátne postupy uplatniteľné v každom členskom štáte. Manažér infraštruktúry môže použiť takéto príjmy aj na vyplácanie dividend vlastníkom spoločnosti, medzi ktorých môžu patriť akýkoľvek súkromní akcionári okrem podnikov, ktoré sú súčasťou vertikálne integrovaného podniku a ktoré vykonávajú kontrolu nad železničným podnikom a tiež nad príslušným manažérom infraštruktúry.

2. Manažéri infraštruktúry neudeľujú priamo ani nepriamo pôžičky železničným podnikom.

▼M1

3. Železničné podniky neudeľujú priamo ani nepriamo pôžičky manažérom infraštruktúry.

4. Pôžičky medzi právnymi subjektmi vertikálne integrovaného podniku sa udeľujú, poskytujú a spravujú na základe trhových sadzieb a podmienok, ktoré odrážajú individuálny rizikový profil dotknutého subjektu.

5. Pôžičky medzi právnymi subjektmi vertikálne integrovaného podniku udelené pred 24. decembrom 2016 pokračujú do ich splatnosti za predpokladu, že boli uzavreté na základe trhových sadzieb a že sú skutočne poskytnuté a spravované.

6. Všetky služby, ktorú ponúkajú iné právne subjekty vertikálne integrovaného podniku manažérovi infraštruktúry, sa poskytujú na základe zmlúv a platia sa za ne buď trhové ceny, alebo ceny, ktoré odrážajú výrobné náklady a primerané ziskové rozpätie.

7. Dlhy manažéra infraštruktúry sa jednoznačne oddelia od dlhov iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku. Tieto dlhy sa spravujú oddelene. To nebráni tomu, aby sa konečné zaplatenie dlhov uskutočnilo prostredníctvom podniku, ktorý je súčasťou vertikálne integrovaného podniku a ktorý vykonáva kontrolu nad železničným podnikom a tiež nad manažérom infraštruktúry, alebo prostredníctvom iného subjektu v rámci podniku.

8. Účty manažéra infraštruktúry a iných právnych subjektov v rámci vertikálne integrovaného podniku sa vedú spôsobom, ktorým sa zabezpečí splnenie tohto článku a umožní sa oddelenie účtov a transparentné finančné toky v rámci podniku.

9. V rámci vertikálne integrovaných podnikov vedie manažér infraštruktúry podrobné záznamy o všetkých obchodných a finančných vzťahoch s inými právnymi subjektmi v rámci tohto podniku.

10. Ak základné funkcie vykonáva nezávislý spoplatňovací orgán a/alebo prideľovací orgán v súlade s článkom 7a ods. 3 a členské štáty neuplatňujú článok 7 ods. 2, ustanovenia tohto článku sa uplatňujú *mutatis mutandis*. Odkazy v tomto článku na manažéra infraštruktúry, železničný podnik a iné právne subjekty vertikálne integrovaného podniku sa chápu ako odkaz na príslušné divízie podniku. Splnenie požiadaviek uvedených v tomto článku sa preukáže v oddelených účtoch príslušných divízií podniku.

Článok 7e

Koordinačné mechanizmy

Členské štáty zabezpečia, aby sa na zabezpečenie koordinácie medzi ich hlavnými manažérmi infraštruktúry a všetkými zainteresovanými železničnými podnikmi, ako aj žiadateľmi uvedenými v článku 8 ods. 3, zaviedli vhodné koordinačné mechanizmy. V prípade potreby sa vyzvú k účasti zástupcovia používateľov služieb železničnej nákladnej a osobnej dopravy a národné, miestne alebo regionálne orgány. Dotknutý regulačný orgán sa môže zúčastniť ako pozorovateľ. Koordinácia sa okrem iného týka:

a) potrieb žiadateľov týkajúcich sa údržby a rozvoja kapacity infraštruktúry;

▼M1

b) obsahu výkonnostných cieľov zameraných na používateľa obsiahnutých v zmluvných dohodách uvedených v článku 30 a obsahu stimulov uvedených v článku 30 ods. 1 a ich vykonávania;

c) obsahu a vykonávania podmienok používania siete uvedených v článku 27;

d) otázok intermodality a interoperability;

e) akýchkoľvek ďalších otázok týkajúcich sa podmienok prístupu, používania infraštruktúry a kvality služieb manažéra infraštruktúry.

Manažér infraštruktúry po konzultácii so zainteresovanými stranami vypracuje a uverejní usmernenia pre koordináciu. Koordinácia sa vykonáva aspoň raz ročne a manažér infraštruktúry uverejní na svojom webovom sídle prehľad činností, ktoré sa podnikli podľa tohto článku.

Koordináciou podľa tohto článku nie je dotknuté právo žiadateľov odvolať sa na regulačný orgán ani právomoci regulačného orgánu, ako sa uvádzajú v článku 56.

Článok 7f

Európska sieť manažérov infraštruktúry

1. Na účely uľahčenia poskytovania efektívnych a účinných služieb železničnej dopravy v rámci Únie členské štáty zabezpečujú, aby sa ich hlavní manažéri infraštruktúry zapojili a spolupracovali v sieti, zasadnutia ktorej sa konajú v pravidelných intervaloch s cieľom:

a) rozvíjať železničnú infraštruktúru Únie;

b) podporovať včasné a efektívne zavedenie jednotného európskeho železničného priestoru;

c) vymieňať si najlepšie postupy;

d) monitorovať a merať/hodnotiť výkonnosť;

e) prispievať k činnostiam monitorovania trhu uvedeným v článku 15;

f) riešiť cezhraničné úzke miesta a

g) rokovať o uplatňovaní článkov 37 a 40.

Na účely písmena d) sa v sieti identifikujú spoločné zásady a postupy na konzistentné monitorovanie a meranie/hodnotenie výkonnosti.

Koordináciou podľa tohto odseku nie je dotknuté právo žiadateľov odvolať sa na regulačný orgán ani právomoci regulačného orgánu, ako sa uvádzajú v článku 56.

2. Komisia je členom siete. Podporuje činnosť siete a uľahčuje koordináciu.

▼B

ODDIEL 3

Finančné ozdravenie

Článok 8

Financovanie manažéra infraštruktúry

1. Členské štáty rozvíjajú železničnú infraštruktúru svojho štátu, v prípade potreby s prihliadnutím na všeobecné potreby Únie vrátane potreby spolupracovať so susednými tretími krajinami. Na tento účel uverejnia najneskôr do 16. decembra 2014, po konzultáciách so zainteresovanými stranami, orientačnú stratégiu rozvoja železničnej infraštruktúry zohľadňujúcu splnenie budúcich potrieb mobility, pokiaľ ide o údržbu, obnovu a rozvoj infraštruktúry, založenú na udržateľnom financovaní systému železníc. Stratégia zahŕňa obdobie aspoň piatich rokov a môže byť predĺžená.

2. Pri náležitom zohľadnení článkov 93, 107 a 108 ZFEÚ môžu členské štáty prideliť manažérovi infraštruktúry aj finančné prostriedky, ktoré sú v súlade s jeho funkciami uvedenými v článku 3 bode 2, rozsahom infraštruktúry a finančnými požiadavkami, najmä na financovanie nových investícií. Členské štáty môžu rozhodnúť o financovaní týchto investícií inak než priamym financovaním zo štátneho rozpočtu. Členské štáty v každom prípade postupujú v súlade s požiadavkami uvedenými v odseku 4 tohto článku.

3. V rámci všeobecnej politiky stanovenej dotknutým členským štátom a pri zohľadnení stratégie uvedenej v odseku 1 a finančných prostriedkov poskytnutých členskými štátmi podľa odseku 2 prijme manažér infraštruktúry podnikateľský plán vrátane investičných a finančných programov. Plán je určený na optimálne a efektívne využívanie, zabezpečovanie a rozvoj infraštruktúry pri vyrovnanom finančnom rozpočte a stanovení spôsobov na dosiahnutie týchto cieľov. Manažér infraštruktúry zabezpečí, aby známi žiadatelia, a na ich vlastnú žiadosť aj potenciálni žiadatelia, mali prístup k príslušným informáciám o podnikateľskom pláne a dostali možnosť vyjadriť svoj názor na jeho obsah, pokiaľ ide o podmienky prístupu k infraštruktúre a podmienky jej využívania, ako aj povahu, poskytovanie a rozvoj infraštruktúry, ešte pred schválením podnikateľského plánu manažérom infraštruktúry.

4. Členské štáty zabezpečia, aby vo výkaze ziskov a strát manažéra infraštruktúry boli príjmy zložené z poplatkov za infraštruktúru, zo zisku z iných obchodných činností, z nenávratných príjmov zo súkromných zdrojov a financovania štátom vrátane prípadných záloh od štátu za bežných obchodných podmienok a v priebehu primeraného obdobia, ktoré nepresiahne obdobie piatich rokov, aspoň v rovnováhe s výdavkami na infraštruktúru.

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

▼B

Článok 9

Transparentné odpustenie dlhu

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

2. Členské štáty môžu na účely uvedené v odseku 1 vyžadovať vytvorenie samostatného útvaru na amortizáciu dlhov v účtovných oddeleniach týchto železničných podnikov.

V súvahe jednotky sa môžu účtovať všetky pôžičky, ktoré si železničný podnik vzal na financovanie investícií alebo na krytie prekročených prevádzkových nákladov vzniknutých pri poskytovaní železničných dopravných služieb alebo pri správe železničnej infraštruktúry, a to až do úplného splatenia týchto pôžičiek. Dlhy z činnosti dcérskych spoločností sa nemôžu brať do úvahy.

3. Odseky 1 a 2 sa uplatňujú len na dlhy alebo na splatné úroky z takýchto dlhov, ktoré vznikli železničným podnikom vo verejnom vlastníctve alebo verejne kontrolovaným železničným podnikom do dátumu, keď sa v dotknutom členskom štáte otvoril trh pre všetky služby železničnej dopravy alebo ich časť, a v každom prípade do 15. marca 2001 alebo do dátumu pristúpenia k Únii v prípade členských štátov, ktoré pristúpili k Únii po tomto dátume.

ODDIEL 4

Prístup k železničnej infraštruktúre a službám

Článok 10

Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre

1. Železničným podnikom sa za rovnoprávnych, nediskriminačných a transparentných podmienok udelí prístup k železničnej infraštruktúre všetkých členských štátov na účely prevádzkovania všetkých druhov služieb železničnej nákladnej dopravy. Toto právo zahŕňa prístup k infraštruktúre, ktorá spája námorné a vnútrozemské prístavy a iné servisné zariadenia uvedené v prílohe II bode 2, a k infraštruktúre, ktorá slúži alebo môže slúžiť viac než jednému konečnému zákazníkovi.

2. Železničným podnikom sa udelí právo prístupu k železničnej infraštruktúre všetkých členských štátov na účely prevádzkovania služieb medzinárodnej osobnej dopravy. Železničné podniky majú právo v rámci prevádzkovania služieb medzinárodnej osobnej dopravy nechať cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici umiestnenej na medzinárodnej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte. Toto právo zahŕňa prístup k infraštruktúre, ktorá spája servisné zariadenia uvedené v prílohe II bode 2.

▼B

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

4. Na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov a na základe činnosti siete uvedenej v článku 57 ods. 1 Komisia prijme do 16. decembra 2016 opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odseku 3 tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

Článok 11

Obmedzenie práva prístupu a práva nechať cestujúcich nastúpiť a vystúpiť

1. Členské štáty môžu obmedziť právo prístupu k dopravným službám stanovené v článku 10 medzi miestom odchodu a miestom určenia, na ktoré sa vzťahuje jedna alebo viac zmlúv o službách vo verejnom záujme, ktoré sú v súlade s právom Únie. Takéto obmedzenie nemôže svojím účinkom obmedziť právo nechať cestujúcich nastúpiť na akejkoľvek stanici umiestnenej na medzinárodnej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici vrátane staníc umiestnených v tom istom členskom štáte okrem prípadu, ak by výkon uvedeného práva ohrozil hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme.

2. To, či by sa ohrozila hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme, určí príslušný regulačný orgán alebo orgány uvedené v článku 55 na základe objektívnej ekonomickej analýzy a na základe vopred určených kritérií po podaní žiadosti ktorýmkoľvek z nasledujúcich subjektov:

a) príslušným orgánom alebo príslušnými orgánmi, ktoré zadali zmluvu o službách vo verejnom záujme;

b) akýmikoľvek inými zainteresovanými príslušnými orgánmi, ktoré majú právo obmedziť prístup podľa tohto článku;

c) manažérom infraštruktúry;

d) železničným podnikom, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme.

Príslušné orgány a železničné podniky poskytujúce služby vo verejnom záujme poskytnú príslušnému regulačnému orgánu alebo orgánom primerané informácie potrebné na to, aby sa dospelo k rozhodnutiu. Regulačný orgán posúdi informácie poskytnuté týmito stranami a v prípade potreby do jedného mesiaca od prijatia žiadosti požiada o relevantné informácie a začne konzultácie so všetkými príslušnými stranami. Regulačný orgán podľa potreby konzultuje so všetkými príslušnými stranami a v primeranom, vopred určenom čase, ale v každom prípade do šiestich týždňov od získania všetkých príslušných informácií informuje príslušné strany o svojom odôvodnenom rozhodnutí.

▼B

3. Regulačný orgán odôvodní svoje rozhodnutie a stanoví, v akej lehote a za akých podmienok môže o nové posúdenie tohto rozhodnutia požiadať ktorýkoľvek z týchto subjektov:

a) dotknutý príslušný orgán alebo príslušné orgány;

b) manažér infraštruktúry;

c) železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme, alebo

d) železničný podnik, ktorý sa snaží získať prístup.

4. Na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov a na základe činnosti siete uvedenej v článku 57 ods. 1 Komisia prijme do 16. decembra 2016 opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odsekov 1, 2 a 3 tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

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

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

Článok 12

Poplatok pre železničné podniky poskytujúce služby osobnej dopravy

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

V takom prípade železničné podniky, ktoré poskytujú vnútroštátnu alebo medzinárodnú osobnú železničnú dopravu, hradia rovnaký poplatok za prevádzku trás, ktoré spadajú do právomoci uvedeného orgánu.

2. Poplatok je určený na to, aby poskytol tomuto orgánu náhradu za záväzky služby vo verejnom záujme ustanovené v zmluvách o službách vo verejnom záujme, ktoré boli zadané v súlade s právom Únie. Príjem z takýchto poplatkov uhradený ako náhrada nesmie presiahnuť to, čo je

▼B

potrebné na pokrytie všetkých nákladov alebo ich časti, ktoré vznikli pri plnení relevantných záväzkov služieb vo verejnom záujme pri zohľadnení príslušných príjmov a primeraného zisku z plnenia týchto záväzkov.

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

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

5. Na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov, ako aj na základe činností siete uvedenej v článku 57 ods. 1 Komisia prijme opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

Článok 13

Podmienky prístupu k službám

1. Manažér infraštruktúry poskytne všetkým železničným podnikom na nediskriminačnom základe minimálny prístupový balík uvedený v prílohe II bode 1.

2. Prevádzkovatelia servisných zariadení poskytnú nediskriminačným spôsobom všetkým železničným podnikom prístup vrátane traťového prístupu k zariadeniam uvedeným v prílohe II bode 2 a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach.

3. Na zabezpečenie úplne transparentného a nediskriminačného prístupu k servisným zariadeniam uvedeným v prílohe II bode 2 písm. a), b), c), d), g) a i) a poskytovania služieb v týchto zariadeniach v prípade, že prevádzkovateľ takéhoto servisného zariadenia je priamo alebo nepriamo kontrolovaný orgánom alebo podnikom, ktorý je tiež aktívny a má dominantné postavenie na vnútroštátnych trhoch so službami železničnej dopravy, na ktorých sa zariadenie využíva, musia byť prevádzkovatelia týchto servisných zariadení organizačne a rozhodovacími právomocami nezávislí od tohto orgánu alebo podniku. Táto nezávislosť nezahŕňa požiadavku na zriadenie samostatného právneho subjektu pre servisné zariadenia a môže sa dosiahnuť zriadením organizačne oddelených divízií v rámci toho istého právneho subjektu.

Prevádzkovateľ a tento orgán alebo podnik musia mať pre všetky servisné zariadenia uvedené v prílohe II bode 2 oddelené účty vrátane súvah a výkazov ziskov a strát.

Ak prevádzku servisného zariadenia zabezpečuje manažér infraštruktúry alebo ak je prevádzkovateľ servisného zariadenia pod priamou alebo

▼B

nepriamou kontrolou manažéra infraštruktúry, požiadavky uvedené v tomto odseku sa považujú za splnené splnením požiadaviek uvedených v článku 7.

4. Žiadosti železničných podnikov o prístup k servisnému zariadeniu uvedenému v prílohe II bode 2 a o poskytovanie služieb v takomto servisnom zariadení sa vybavia v primeranej lehote stanovenej regulačným orgánom uvedeným v článku 55. Tieto žiadosti možno zamietnuť len vtedy, keď existujú reálne alternatívy, ktoré železničným podnikom umožňujú prevádzkovať príslušnú službu nákladnej alebo osobnej dopravy na tých istých alebo alternatívnych trasách v hospodársky prijateľných podmienkach. Prevádzkovateľovi servisného zariadenia sa tým neukladá povinnosť investovať do zdrojov alebo zariadení s cieľom vyhovieť všetkým žiadostiam železničných podnikov.

Ak sa žiadosti železničných podnikov týkajú prístupu k servisnému zariadeniu alebo poskytovania služieb v servisnom zariadení, ktoré spravuje prevádzkovateľ servisného zariadenia uvedený v odseku 3, prevádzkovateľ servisného zariadenia písomne zdôvodní každé rozhodnutie o zamietnutí a uvedie reálne alternatívy v iných zariadeniach.

5. Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia uvedeného v prílohe II bode 2 zistí rozpory medzi rôznymi žiadosťami, snaží sa podľa možnosti uspokojiť všetky žiadosti. Ak nie je dostupná žiadna reálna alternatíva a nemožno uspokojiť všetky žiadosti o kapacitu príslušného zariadenia na základe preukázaných potrieb, žiadateľ môže podať sťažnosť regulačnému orgánu uvedenému v článku 55, ktorý prípad prešetrí a v príslušných prípadoch prijme opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby sa primeraná časť kapacity poskytla uvedenému žiadateľovi.

6. Ak sa servisné zariadenie uvedené v prílohe II bode 2 nepoužíva aspoň dva roky za sebou a železničné podniky na základe preukázaných potrieb vyjadrili prevádzkovateľovi tohto zariadenia záujem o prístup k nemu, jeho majiteľ ponúkne prevádzku zariadenia vcelku alebo sčasti na lízing alebo prenájom ako zariadenie služieb železničnej dopravy, ak prevádzkovateľ tohto servisného zariadenia nepreukáže, že v ňom prebieha proces premeny, ktorý bráni, aby ho využíval akýkoľvek železničný podnik.

7. Ak prevádzkovateľ servisného zariadenia poskytuje niektoré zo služieb uvedených v prílohe II bode 3 ako doplnkové služby, poskytne ich na žiadosť železničného podniku nediskriminačným spôsobom.

8. Železničné podniky môžu požadovať od manažéra infraštruktúry alebo od iných prevádzkovateľov servisného zariadenia ako vedľajšie služby ďalšie služby uvedené v prílohe II bode 4. Prevádzkovateľ servisného zariadenia nie je povinný takéto služby poskytnúť. Ak sa prevádzkovateľ tohto servisného zariadenia rozhodne poskytnúť iným subjektom niektoré z týchto služieb, poskytne ich železničným podnikom na základe žiadosti, a to nediskriminačným spôsobom.

▼B

9. Komisia môže na základe skúseností regulačných orgánov a prevádzkovateľov servisných zariadení, ako aj činností siete uvedenej v článku 57 ods. 1 prijať opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú použiť pri prístupe k službám poskytovaným v servisných zariadeniach uvedených v prílohe II bodoch 2 až 4. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

ODDIEL 5

Cezhraničné dohody

Článok 14

Všeobecné zásady cezhraničných dohôd

1. Členské štáty zabezpečia, aby ustanovenia cezhraničných dohôd nediskriminovali žiadne železničné podniky ani neobmedzovali slobodu železničných podnikov prevádzkovať cezhraničné služby.

▼C1

2. Členské štáty oznámia Komisii každú cezhraničnú dohodu do 16. júna 2013 v prípade dohôd uzavretých pred uvedeným dátumom a v prípade nových alebo revidovaných dohôd medzi členskými štátmi pred ich uzavretím. Komisia rozhodne o tom, či sú tieto dohody v súlade s právom Únie, do deviatich mesiacov od oznámenia v prípade dohôd uzavretých pred 15. decembrom 2012 a v prípade nových alebo revidovaných dohôd medzi členskými štátmi do štyroch mesiacov od oznámenia. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2.

▼B

3. Bez toho, aby bolo dotknuté rozdelenie právomocí medzi Úniou a členskými štátmi v súlade s právom Únie, členské štáty oznámia Komisii svoj zámer začať rokovania o nových alebo revidovaných dohodách medzi členskými štátmi a tretími krajinami a uzavrieť ich.

4. Ak Komisia do dvoch mesiacov od doručenia oznámenia o zámere členského štátu začať rokovania uvedené v odseku 2 dospeje k záveru, že tieto rokovania môžu ohroziť ciele prebiehajúcich rokovaní Únie s dotknutými tretími krajinami a/alebo viesť k uzavretiu dohody, ktorá nie je v súlade s právom Únie, príslušne o tom informuje členský štát.

Členské štáty pravidelne informujú Komisiu o všetkých takýchto rokovaniach a v príslušných prípadoch pozvú Komisiu, aby sa na nich zúčastnila ako pozorovateľ.

5. Členské štáty sú oprávnené dočasne používať a/alebo uzavrieť nové alebo revidované cezhraničné dohody s tretími krajinami pod podmienkou, že sú v súlade s právom Únie a nepoškodzujú cieľ a účel dopravnej politiky Únie. Komisia prijme príslušné rozhodnutia o oprávnení. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2.

▼B

ODDIEL 6

Monitorovacie úlohy komisie

Článok 15

Rozsah monitorovania trhu

1. Komisia vypracuje potrebné mechanizmy na monitorovanie technických a ekonomických podmienok a vývoja trhu v oblasti železničnej dopravy v Únii.

2. V tejto súvislosti Komisia zapojí užšie do svojej práce zástupcov členských štátov vrátane zástupcov regulačných orgánov uvedených v článku 55 a zástupcov príslušných sektorov vrátane, ak je to vhodné, sociálnych partnerov zo železničného sektora, používateľov a zástupcov miestnych a regionálnych orgánov tak, aby mohli lepšie monitorovať vývoj železničného sektora a vývoj trhu, posúdiť vplyv prijatých opatrení a analyzovať dosah opatrení plánovaných Komisiou. V prípade potreby Komisia do tejto práce zapojí aj Európsku železničnú agentúru v súlade s jej funkciami uvedenými v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra (nariadenie o agentúre) ([1]).

3. Komisia monitoruje využívanie sietí a vývoj rámcových podmienok v železničnom sektore, najmä spoplatňovanie infraštruktúry, prideľovanie kapacity, uskutočnené investície do železničnej infraštruktúry, vývoj v súvislosti s cenami a kvalitou služieb železničnej dopravy, služby železničnej dopravy zahrnuté do zmluvy o službách vo verejnom záujme, udeľovanie licencií a stupeň otvorenosti trhu a harmonizácie medzi členskými štátmi, vývoj zamestnanosti a súvisiace sociálne podmienky v železničnom sektore. Tieto monitorovacie činnosti nemajú vplyv na podobné činnosti v členských štátoch ani na úlohu sociálnych partnerov.

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

a) vývoji vnútorného trhu so službami železničnej dopravy a službami, ktoré sa majú poskytovať železničným podnikom podľa prílohy II;

b) rámcových podmienkach uvedených v odseku 3 vrátane služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave;

c) stave železničnej siete Únie;

d) využití prístupových práv;

e) prekážkach na ceste k efektívnejším službám železničnej dopravy;

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

▼B

f) obmedzeniach infraštruktúry;

g) potrebe právnych predpisov.

5. Na účely monitorovania trhu Komisiou jej členské štáty poskytnú každý rok potrebné informácie o využívaní sietí a vývoji rámcových podmienok v železničnom sektore, pričom rešpektujú úlohu sociálnych partnerov.

6. Komisia môže prijať opatrenia na zabezpečenie konzistentnosti v rámci povinností členských štátov podávať správy. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

KAPITOLA III

UDEĽOVANIE LICENCIÍ ŽELEZNIČNÝM PODNIKOM

ODDIEL 1

Licenčný orgán

Článok 16

Licenčný orgán

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

Samotný licenčný orgán neposkytuje služby železničnej dopravy a je nezávislý od akéhokoľvek podniku alebo akéhokoľvek subjektu, ktorý poskytuje takéto služby.

ODDIEL 2

Podmienky získania licencie

Článok 17

Všeobecné požiadavky

1. Podnik je oprávnený požiadať o licenciu v členskom štáte, v ktorom má sídlo.

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

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

4. Žiadnemu podniku nie je dovolené poskytovať železničné dopravné služby, ktoré sú predmetom tejto kapitoly, pokiaľ mu nebola udelená príslušná licencia na služby, ktoré má poskytovať.

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

5. Komisia prijme opatrenia, v ktorých určí podrobnosti používania spoločného vzoru licencie, a v prípade, že je to potrebné na zabezpečenie spravodlivej a účinnej hospodárskej súťaže na trhoch železničnej dopravy,

▼B

aj podrobnosti postupu, ktorý sa má dodržiavať pri uplatňovaní tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

Článok 18

Podmienky získania licencie

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

Na tieto účely každý podnik, ktorý žiada o licenciu, poskytne všetky relevantné informácie.

Článok 19

Požiadavky týkajúce sa dobrej povesti

Členské štáty stanovia podmienky splnenia požiadavky dobrej povesti tak, aby zabezpečili, že podnik, ktorý žiada o licenciu, alebo osoby poverené jeho riadením:

a) neboli odsúdené za spáchanie závažných trestných činov vrátane trestných činov hospodárskej povahy;

b) nebol na nich vyhlásený konkurz;

c) neboli odsúdené za spáchanie závažných trestných činov uvedených v osobitných právnych predpisoch platných v oblasti dopravy;

d) neboli odsúdené za závažné alebo opakované porušenie záväzkov vyplývajúcich zo sociálneho alebo pracovného práva vrátane záväzkov vyplývajúcich z právnych predpisov týkajúcich sa bezpečnosti práce a ochrany zdravia zamestnancov a záväzkov týkajúcich sa colného práva v prípade podniku, ktorý chce vykonávať cezhraničnú nákladnú prepravu podliehajúcu colným postupom;

▼M1

e) neboli odsúdené za spáchanie závažných trestných činov vyplývajúcich z povinností z prípadných záväzných kolektívnych zmlúv podľa vnútroštátneho práva.

▼B

Článok 20

Požiadavky týkajúce sa finančnej spôsobilosti

1. Požiadavky týkajúce sa finančnej spôsobilosti sú splnené, ak podnik, ktorý žiada o licenciu, môže preukázať, že je schopný splniť svoje súčasné a potenciálne záväzky stanovené podľa reálnych odhadov na obdobie 12 mesiacov.

2. Licenčný orgán overí finančnú spôsobilosť hlavne preskúmaním účtovnej závierky železničného podniku alebo súvahy, ak podniky, ktoré žiadajú o licenciu, nie sú schopné predložiť účtovnú závierku. Každý podnik, ktorý žiada o licenciu, poskytne minimálne informácie uvedené v prílohe III.

▼B

3. Licenčný orgán nepovažuje podnik, ktorý žiada o licenciu, za finančne spôsobilý, ak činnosť tohto podniku viedla k vzniku značných alebo opakujúcich sa nedoplatkov na daniach alebo sociálnom zabezpečení.

4. Licenčný orgán môže požadovať predloženie audítorskej správy a vhodných dokumentov z banky, sporiteľne, od účtovníka alebo audítora. Tieto dokumenty obsahujú informácie uvedené v prílohe III.

5. Komisia je oprávnená prijať delegované akty v súlade s článkom 60, pokiaľ ide o isté zmeny a doplnenia prílohy III. Príloha III teda môže byť zmenená a doplnená tak, aby boli špecifikované informácie, ktoré majú poskytnúť podniky žiadajúce o licenciu alebo ktoré sa majú doplniť na základe skúseností získaných licenčnými orgánmi alebo na základe vývoja trhu železničnej dopravy.

Článok 21

Požiadavky týkajúce sa odbornej spôsobilosti

Požiadavky na odbornú spôsobilosť sú splnené, keď podnik, ktorý žiada o licenciu, môže preukázať, že má alebo bude mať organizáciu riadenia so znalosťami alebo skúsenosťami potrebnými na bezpečné a spoľahlivé vykonávanie riadenia prevádzky a dozoru nad druhom činností špecifikovaných v licencii.

Článok 22

Požiadavky týkajúce sa krytia zodpovednosti za škodu

Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá Únie týkajúce sa štátnej pomoci, a v súlade s článkami 93, 107 a 108 ZFEÚ musí byť železničný podnik primerane poistený alebo mať primerané záruky podľa trhových podmienok v súlade s vnútroštátnym alebo medzinárodným právom na krytie svojich záväzkov v prípade nehôd, najmä s ohľadom na cestujúcich, batožinu, náklad, poštu a tretie strany. Bez ohľadu na túto povinnosť možno zohľadniť osobitosti a rizikový profil rôznych druhov služieb, najmä železničnej prevádzky na kultúrne alebo historické účely.

ODDIEL 3

Platnosť licencie

Článok 23

Územná a časová platnosť

1. Licencia je platná na celom území Únie.

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

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

▼B

Článok 24

Dočasná licencia, schválenie, pozastavenie platnosti a zrušenie

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

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

2. Ak sa licenčný orgán členského štátu ubezpečí, že sú vážne pochybnosti vzhľadom na súlad s požiadavkami stanovenými v tejto kapitole v prípade železničného podniku, ktorému licenciu vydal licenčný orgán iného členského štátu, bezodkladne o tom informuje tento licenčný orgán.

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

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

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

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

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

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

8. Ak licenčný orgán vydá licenciu, pozastaví jej platnosť, zruší alebo zmení licenciu, bezodkladne o tom informuje Európsku železničnú agentúru. Európska železničná agentúra bezodkladne informuje licenčné orgány ostatných členských štátov.

▼B

Článok 25

Postup udeľovania licencií

1. Postupy udeľovania licencií uverejní dotknutý členský štát a informuje o tom Komisiu.

2. Licenčný orgán prijme rozhodnutie týkajúce sa žiadosti čo možno najskôr, ale najneskôr do troch mesiacov po získaní všetkých relevantných informácií, najmä údajov uvedených v prílohe III. Licenčný orgán zohľadní všetky dostupné informácie. Rozhodnutie sa bezodkladne oznámi podniku, ktorý žiada o licenciu. Zamietavé rozhodnutie sa musí odôvodniť.

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

KAPITOLA IV

VYBERANIE POPLATKOV ZA POUŽÍVANIE ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY A PRIDEĽOVANIE KAPACITY ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

ODDIEL 1

Všeobecné zásady

Článok 26

Efektívne využívanie kapacity infraštruktúry

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

Článok 27

Podmienky používania siete

1. Manažér infraštruktúry po konzultácii so zainteresovanými stranami vypracuje a zverejní podmienky používania siete, ktoré možno získať za poplatok nepresahujúci náklady na ich zverejnenie. Podmienky používania siete sa zverejňujú aspoň v dvoch úradných jazykoch inštitúcií Únie. Ich obsah je bezplatne k dispozícii v elektronickom formáte na internetovom portáli manažéra infraštruktúry a prístupný prostredníctvom verejného internetového portálu. Tento internetový portál zriadia manažéri infraštruktúry v rámci svojej spolupráce v súlade s článkami 37 a 40.

2. Podmienky používania siete stanovia charakter infraštruktúry, ktorá je k dispozícii železničným podnikom, a obsahujú informácie stanovujúce podmienky prístupu k príslušnej železničnej infraštruktúre. Podmienky používania siete obsahujú aj informácie stanovujúce podmienky prístupu k servisným zariadeniam spojeným so sieťou manažéra infraštruktúry a poskytovania služieb v týchto zariadeniach alebo sa v nich uvedie internetová stránka, na ktorej sú takéto informácie bezplatne k dispozícii v elektronickom formáte. Obsah podmienok používania siete je uvedený v prílohe IV.

▼B

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

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

Článok 28

Dohody medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry

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

ODDIEL 2

Poplatky za infraštruktúru a služby

Článok 29

Zavedenie, stanovenie a vyberanie poplatkov

1. Členské štáty stanovia rámec spoplatnenia, pričom budú rešpektovať nezávislosť riadenia podniku stanovenú v článku 4.

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

Členské štáty zabezpečia, aby podmienky používania siete obsahovali rámec spoplatnenia a pravidlá spoplatnenia alebo sa v nich uvádzala internetová stránka, na ktorej je uverejnený rámec spoplatnenia a pravidlá spoplatnenia.

Poplatok za používanie infraštruktúry stanoví a vyberá manažér infraštruktúry v súlade so zavedeným rámcom spoplatnenia a pravidlami spoplatnenia.

Vnútroštátny parlament môže mať právo preskúmať a v príslušných prípadoch prehodnotiť úroveň poplatkov stanovenú manažérom infraštruktúry, pričom tým nie je dotknutá nezávislosť riadenia stanovená v článku 4, ►C1 za predpokladu, že toto právo bolo udelené priamo ústavným právom aspoň pred 15. decembrom 2010 ◄. Každé takéto prehodnotenie zabezpečí, aby poplatky boli v súlade s touto smernicou, stanoveným rámcom spoplatnenia a pravidlami spoplatnenia.

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

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

▼B

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

Článok 30

Náklady na infraštruktúru a vedenie účtov

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

2. Bez toho, aby bola dotknutá ich právomoc týkajúca sa plánovania a financovania železničnej infraštruktúry a v príslušných prípadoch zásada ročnej platnosti rozpočtu, členské štáty zabezpečia, aby sa na obdobie minimálne piatich rokov uzavrela zmluvná dohoda medzi príslušným orgánom a manažérom infraštruktúry spĺňajúca základné zásady a obmedzenia stanovené v prílohe V.

▼C1

Členské štáty zabezpečia, aby sa zmluvné dohody platné 15. decembra 2012 v prípade potreby upravili v zmysle ustanovení tejto smernice, a to pri ich obnovení alebo najneskôr do 16. júna 2015.

▼B

3. Členské štáty zavedú stimuly uvedené v odseku 1 prostredníctvom zmluvnej dohody uvedenej v odseku 2 alebo prostredníctvom regulačných opatrení alebo kombináciou stimulov zameraných na zníženie nákladov v zmluvnej dohode a úrovne poplatkov stanovenej regulačnými opatreniami.

4. Ak sa členský štát rozhodne zaviesť stimuly uvedené v odseku 1 prostredníctvom regulačných opatrení, urobí sa tak na základe analýzy možného zníženia nákladov. Týmto nie sú dotknuté právomoci regulačného orgánu preskúmať poplatky uvedené v článku 56.

5. Podmienky zmluvnej dohody stanovenej v odseku 2 a štruktúra platieb dohodnutých na zabezpečenie financovania manažéra infraštruktúry sa dohodnú vopred na celé zmluvné obdobie.

6. Členské štáty zabezpečia, aby príslušné orgány a manažér infraštruktúry informovali žiadateľov a na ich vlastnú žiadosť aj potenciálnych žiadateľov o obsahu zmluvnej dohody a umožnili im vyjadriť svoj názor na ňu pred jej podpísaním. Zmluvná dohoda sa uverejní do jedného mesiaca od jej uzavretia.

Manažér infraštruktúry zaistí súlad svojho podnikateľského plánu s ustanoveniami zmluvnej dohody.

7. Manažéri infraštruktúry zostavia a vedú register svojho majetku a majetku, za ktorého správu sú zodpovední, ktorý by sa použil na posúdenie finančných prostriedkov potrebných na jeho opravu alebo nahradenie. Pripoja sa k nemu podrobné údaje o výdavkoch na obnovu a modernizáciu infraštruktúry.

8. Manažéri infraštruktúry stanovia metódu rozdelenia nákladov medzi jednotlivé kategórie služieb ponúkaných železničným podnikom. Členské štáty môžu požadovať jej predchádzajúce schválenie. Táto metóda sa z času na čas aktualizuje na základe najlepšej medzinárodnej praxe.

▼B

Článok 31

Zásady spoplatňovania

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

2. Členské štáty požadujú od manažéra infraštruktúry a prevádzkovateľa servisného zariadenia, aby poskytli regulačnému orgánu všetky potrebné informácie o uložených poplatkoch, aby regulačnému orgánu umožnili plniť si funkcie uvedené v článku 56. Manažér infraštruktúry a prevádzkovateľ servisného zariadenia musia byť v tomto ohľade schopní preukázať železničnému podniku, že poplatky za infraštruktúru a služby skutočne účtované železničnému podniku podľa článkov 30 až 37 zodpovedajú metodike, pravidlám a prípadne sadzbám stanoveným v podmienkach používania siete.

3. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 4 alebo 5 tohto článku alebo článok 32, poplatky za minimálny prístupový balík a za prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia sa stanovia na základe nákladov, ktoré vzniknú priamo prevádzkou vlaku.

►C1 Komisia pred 16. júnom 2015 prijme opatrenia ◄, v ktorých sa vymedzia metódy výpočtu nákladov, ktoré vznikajú priamo ako výsledok prevádzky vlaku. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

Manažér infraštruktúry môže rozhodnúť o postupnom prechode na tieto metódy počas obdobia, ktoré nepresiahne štyri roky od nadobudnutia účinnosti týchto vykonávacích aktov.

4. Poplatky za infraštruktúru uvedené v odseku 3 môžu zahŕňať poplatok, ktorý odráža nedostatok kapacity identifikovateľného úseku infraštruktúry počas obdobia preťaženia.

5. Poplatky za infraštruktúru uvedené v odseku 3 sa môžu upraviť tak, aby zohľadnili environmentálne náklady spôsobené prevádzkou vlaku. Každá takáto úprava musí byť rozlíšená podľa rozsahu spôsobených účinkov.

Na základe skúseností získaných manažérmi infraštruktúry, železničnými podnikmi, regulačnými orgánmi a príslušnými orgánmi a pri zohľadnení existujúcich systémov diferenciácie hluku Komisia prijme opatrenia, v ktorých sa stanovia metódy, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní spoplatňovania nákladov súvisiacich s pôsobením hluku vrátane trvania ich uplatňovania, čím sa umožní diferenciácia poplatkov za infraštruktúru, aby sa v príslušných prípadoch zohľadnila citlivosť postihnutej oblasti, najmä pokiaľ ide o veľkosť postihnutej populácie

▼B

a zloženie vlaku, ktoré má vplyv na hladinu emisií hluku. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3. Tieto vykonávacie akty nesmú viesť k neprípustnému narušeniu hospodárskej súťaže medzi železničnými podnikmi ani ovplyvniť celkovú konkurencieschopnosť železničného sektora.

Každá zmena poplatkov za infraštruktúru, ktorej cieľom je zohľadniť náklady súvisiace s účinkami hluku, podporuje vybavenie vozňov ekonomicky najvhodnejšou dostupnou technológiou využívajúcou nízkohlukové brzdy.

Spoplatňovanie environmentálnych nákladov, ktorého výsledkom je zvýšenie celkového príjmu manažéra infraštruktúry, je však povolené len vtedy, ak sa také spoplatnenie uplatňuje na cestnú nákladnú dopravu v súlade s právom Únie.

Ak spoplatňovanie environmentálnych nákladov vedie k dodatočným príjmom, o použití tohto príjmu rozhodujú členské štáty.

Členské štáty zabezpečia, aby sa potrebné informácie uchovávali a aby bolo možné zistiť pôvod spôsobu spoplatňovania environmentálnych nákladov a jeho uplatňovanie. Členské štáty poskytnú tieto informácie Komisii na jej žiadosť.

6. Aby sa zabránilo nežiaducim neprimeraným výkyvom, poplatky uvedené v odsekoch 3, 4 a 5 sa môžu spriemerovať za primeraný rozsah vlakových služieb a primerané obdobie. Relatívna výška poplatku za použitie infraštruktúry musí napriek tomu zodpovedať nákladom pripisovaným doprave.

7. Poplatok uložený za prístup na trať v rámci servisných zariadení uvedených v prílohe II bode 2 a za poskytovanie služieb v týchto zariadeniach nesmie presiahnuť náklady na ich poskytovanie vrátane primeraného zisku.

8. V prípade, ak služby uvedené v prílohe II bodoch 3 a 4 ako doplnkové a vedľajšie služby ponúka len jeden poskytovateľ, potom poplatky stanovené za tieto služby nesmú presiahnuť náklady na ich poskytovanie vrátane primeraného zisku.

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

10. Prevádzkovateľ zariadenia poskytujúceho služby uvedené v prílohe II bodoch 2, 3 a 4 poskytne manažérovi infraštruktúry informácie o poplatkoch, ktoré majú byť súčasťou podmienok používania siete, alebo uvedie internetovú stránku, na ktorej sú tieto informácie k dispozícii bezplatne v elektronickom formáte v súlade s článkom 27.

Článok 32

Výnimky zo zásad spoplatňovania

1. Aby sa dosiahla plná návratnosť nákladov vynaložených manažérom infraštruktúry, môže členský štát, ak to trh unesie a na základe efektívnych, transparentných a nediskriminačných zásad, vyberať príplatky, pričom sa musí udržať optimálna konkurencieschopnosť sektora železničnej dopravy. Systém spoplatňovania zohľadní zvýšenie produktivity, ktorú dosiahli železničné podniky.

▼B

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

Členské štáty pred tým, ako schvália vyberanie týchto príplatkov, zabezpečia, aby manažéri infraštruktúry posúdili ich relevantnosť pre konkrétne trhové segmenty, pričom zohľadnia aspoň dvojice uvedené v prílohe VI bode 1, a tie, ktoré sú relevantné, ponechajú. Zoznam trhových segmentov vymedzených manažérmi infraštruktúry obsahuje aspoň tieto tri služby: služby nákladnej dopravy, služby osobnej dopravy v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme a iné služby osobnej dopravy.

Manažéri infraštruktúry môžu ďalej rozlišovať trhové segmenty podľa prepravovanej komodity alebo cestujúcich.

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

Zoznam trhových segmentov sa uverejní v podmienkach používania siete a aspoň raz za päť rokov sa preskúma. Regulačný orgán uvedený v článku 55 vykoná kontrolu tohto zoznamu v súlade s článkom 56.

2. Pre nákladnú dopravu z tretích krajín a do tretích krajín, ktorá sa prevádzkuje na sieti s iným rozchodom koľaje, než má hlavná železničná sieť Únie, môžu manažéri infraštruktúry stanoviť vyššie poplatky s cieľom zabezpečiť úplnú návratnosť vynaložených nákladov.

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

▼M1

4. Poplatky za infraštruktúru súvisiace s používaním železničných koridorov uvedených v nariadení Komisie (EÚ) 2016/919 ([1]) môžu byť diferencované, aby sa stimulovalo vybavenie vlakov systémom ETCS, ktorý je v súlade s verziou prijatou rozhodnutím Komisie 2008/386/ES ([2]) a s nasledujúcimi verziami. Takáto diferenciácia nesmie viesť k celkovému zvýšeniu príjmov manažéra infraštruktúry.

([1]) Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 z 27. mája 2016 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návestenie“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 158, 15.6.2016, s. 1).

([2]) Rozhodnutie Komisie 2008/386/ES z 23. apríla 2008, ktorým sa upravuje príloha A k rozhodnutiu 2006/679/ES o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy a príloha A k rozhodnutiu 2006/860/ES o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia, zabezpečenia a návestenia systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc (Ú. v. EÚ L 136, 24.5.2008, s. 11).

▼M1

Členské štáty môžu rozhodnúť, že táto diferenciácia poplatkov za infraštruktúru sa neuplatní na železničné trate uvedené v nariadení (EÚ) 2016/919, na ktorých môžu premávať len vlaky vybavené systémom ETCS.

Členské štáty môžu rozhodnúť, že túto diferenciáciu rozšíria na železničné trate, ktoré nie sú uvedené v nariadení (EÚ) 2016/919.

▼B

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

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

Článok 33

Zľavy

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

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

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

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

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

Článok 34

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

1. Členské štáty môžu zaviesť časovo obmedzené kompenzačné systémy týkajúce sa používania železničnej infraštruktúry, ktoré kompenzujú preukázateľne neuhrádzané environmentálne náklady, náklady vynaložené v dôsledku nehôd a náklady na infraštruktúru konkurenčnými druhmi dopravy, pokiaľ presiahnu ekvivalentné náklady železnice.

▼B

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

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

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

Článok 35

Systém výkonnosti

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

2. Základné zásady systému výkonnosti uvedené v prílohe VI bode 2 platia pre celú sieť.

3. Komisia má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 60 v súvislosti so zmenami a doplneniami prílohy VI bodu 2 písm. c). Príloha VI bod 2 písm. c) sa preto môže zmeniť a doplniť vzhľadom na vývoj železničného trhu a skúsenosti získané regulačnými orgánmi uvedenými v článku 55, manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi. V týchto zmenách a doplneniach sa triedy meškania prispôsobia najlepším postupom vypracovaným týmto odvetvím.

Článok 36

Rezervačné poplatky

Manažéri infraštruktúry môžu vyberať primeraný poplatok za pridelenú kapacitu, ktorá sa nevyužíva. Poplatok za nevyužívanie sa uplatní takým spôsobom, aby motivoval na efektívne využívanie kapacity. Vyberanie tohto poplatku od žiadateľov, ktorým bola pridelená vlaková trasa, je povinné vtedy, keď pravidelne nevyužívajú pridelené trasy alebo ich časti. Pokiaľ ide o uloženie tohto poplatku, manažéri infraštruktúry uverejnia v podmienkach používania siete kritériá, na základe ktorých sa určí, čo sa považuje za takéto nevyužívanie trás alebo ich častí. Regulačný orgán uvedený v článku 55 vykoná kontrolu týchto kritérií v súlade s článkom 56. Platby týchto poplatkov uskutoční buď žiadateľ, alebo železničný podnik určený v súlade s článkom 41 ods. 1. Manažér infraštruktúry musí byť vždy schopný informovať ktorúkoľvek zainteresovanú stranu o kapacite infraštruktúry, ktorá už bola pridelená používateľským železničným podnikom.

Článok 37

Spolupráca v súvislosti so systémami spoplatňovania v rámci viacerých sietí

1. Členské štáty zabezpečia, aby manažéri infraštruktúry navzájom spolupracovali, aby bolo možné uplatňovanie efektívnych režimov spoplatňovania a združovanie v záujme koordinácie spoplatňovania alebo v záujme spoplatňovania prevádzky služieb vlakovej dopravy,

▼B

ktoré zasahujú do viac ako jednej siete infraštruktúry železničného systému v rámci Únie. Manažéri infraštruktúry sa hlavne usilujú o to, aby zaručili optimálnu konkurencieschopnosť medzinárodnej železničnej dopravy a zabezpečili efektívne využívanie železničných sietí. Na tento účel zavedú primerané postupy v súlade s pravidlami ustanovenými v tejto smernici.

2. Na účely odseku 1 tohto článku členské štáty zabezpečia spoluprácu manažérov infraštruktúry v záujme efektívneho uplatňovania príplatkov podľa článku 32 a systémov výkonnosti podľa článku 35 v prípade dopravy zasahujúcej do viac ako jednej siete v rámci železničného systému Únie.

ODDIEL 3

Prideľovanie kapacity infraštruktúry

Článok 38

Práva na kapacitu

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

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

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

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

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

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

4. Ak žiadateľ mieni požiadať o kapacitu infraštruktúry s cieľom vykonávať medzinárodnú osobnú dopravu, informuje o tom manažérov infraštruktúry a dotknuté regulačné orgány. S cieľom umožniť im posúdiť, či je účelom medzinárodnej dopravy prepravovať cestujúcich na trase medzi stanicami umiestnenými v rôznych členských štátoch a aký je možný hospodársky vplyv na existujúce zmluvy o službách vo verejnom záujme, regulačné orgány zabezpečia, aby bol informovaný ktorýkoľvek príslušný orgán, ktorý zadal zákazku na vykonanie

▼B

železničnej osobnej dopravy na uvedenej trase vymedzenej v zmluve o službách vo verejnom záujme, ktorýkoľvek iný zúčastnený príslušný orgán s právom obmedziť prístup podľa článku 11 a ktorýkoľvek železničný podnik plniaci zmluvu o službách vo verejnom záujme na trase uvedenej medzinárodnej osobnej dopravy.

Článok 39

Prideľovanie kapacity

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

2. Manažéri infraštruktúry rešpektujú obchodné tajomstvo týkajúce sa informácií, ktoré sú im poskytnuté.

Článok 40

Spolupráca pri prideľovaní kapacity infraštruktúry v rámci viacerých sietí

1. Členské štáty zabezpečia, aby manažéri infraštruktúry spolupracovali tak, aby umožnili efektívne vytváranie a prideľovanie kapacity infraštruktúry, ktorá zasahuje do niekoľkých sietí železničného systému v rámci Únie, ako aj na základe rámcových dohôd uvedených v článku 42. Manažéri infraštruktúry stanovia primerané postupy na základe pravidiel ustanovených v tejto smernici a zodpovedajúcim spôsobom organizujú vlakové trasy prekračujúce viac ako jednu sieť.

Členské štáty zabezpečia, aby zástupcovia manažérov infraštruktúry, ktorých rozhodnutia týkajúce sa prideľovania majú vplyv na iných manažérov infraštruktúry, spolupracovali v záujme koordinácie prideľovania alebo v záujme prideľovania všetkej príslušnej kapacity infraštruktúry na medzinárodnej úrovni bez toho, aby boli dotknuté osobitné pravidlá v právnych predpisoch Únie týkajúce sa sietí orientovaných na železničnú nákladnú dopravu. Zásady a kritériá prideľovania kapacity stanovené v rámci tejto spolupráce uverejnia manažéri infraštruktúry vo svojich podmienkach používania siete v súlade s prílohou IV bodom 3. Na týchto postupoch sa môžu podieľať príslušní zástupcovia manažérov infraštruktúry z tretích krajín.

2. Komisia je informovaná o hlavných zasadaniach, na ktorých sa vypracúvajú spoločné zásady a postupy prideľovania infraštruktúry, a je na tieto zasadania pozývaná, aby sa na nich zúčastnila ako pozorovateľ. Regulačným orgánom sa poskytujú dostatočné informácie o vývoji spoločných zásad a postupov prideľovania infraštruktúry a informácie zo systémov prideľovania založených na informačných technológiách, aby mohli nad nimi vykonávať regulačný dohľad v súlade s článkom 56.

3. Na každom zasadnutí alebo pri inej činnosti konanej s cieľom prideľovať kapacitu infraštruktúry pre transsieťové vlakové služby prijímajú rozhodnutia len zástupcovia manažérov infraštruktúry.

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

▼B

5. V rámci spolupráce uvedenej v odseku 1 manažéri infraštruktúry posúdia potrebu medzinárodných vlakových trás a môžu ich v prípade potreby navrhovať a organizovať, aby uľahčili prevádzku nákladných vlakov, na základe žiadosti *ad hoc* podľa článku 48.

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

Článok 41

Žiadatelia

1. Žiadosti o pridelenie kapacity infraštruktúry môžu podávať žiadatelia. Aby bolo možné túto kapacitu infraštruktúry využívať, žiadatelia určia železničný podnik, ktorý uzavrie dohodu s manažérom infraštruktúry podľa článku 28. Nie je tým dotknuté právo žiadateľov uzavierať dohody s manažérmi infraštruktúry podľa článku 44 ods. 1.

2. Manažér infraštruktúry môže stanoviť požiadavky pre žiadateľov, aby zabezpečil, že jeho oprávnené očakávania budúcich výnosov a využitia infraštruktúry budú splnené. Také požiadavky musia byť primerané, transparentné a nediskriminačné. Konkretizujú sa v podmienkach používania siete uvedených v prílohe IV bode 3 písm. b). Môžu zahŕňať len stanovenie finančnej záruky, ktorá neprekračuje primeranú úroveň a ktorá je proporcionálna k rozsahu uvažovanej úrovne činnosti žiadateľa, a ubezpečenie o schopnosti pripraviť vhodné ponuky týkajúce sa pridelenia kapacity.

►C1 3. Komisia prijme pred 16. júnom 2015 vykonávacie opatrenia ◄, v ktorých podrobne určí kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní odseku 2. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

Článok 42

Rámcové dohody

1. Bez toho, aby boli dotknuté články 101, 102 a 106 ZFEÚ, môže byť medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom uzavretá rámcová dohoda. Rámcová dohoda spresňuje charakteristiky kapacity infraštruktúry požadovanej žiadateľom a ponúkanej žiadateľovi na obdobie presahujúce jedno obdobie platnosti cestovného poriadku.

Rámcová dohoda nešpecifikuje podrobne vlakovú trasu, ale musí byť vypracovaná tak, aby uspokojila oprávnené obchodné potreby žiadateľa. Členský štát môže požadovať predchádzajúce schválenie tejto rámcovej dohody regulačným orgánom uvedeným v článku 55 tejto smernice.

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

3. Rámcové dohody musia umožňovať zmenu a doplnenie alebo obmedzenie v nich stanovených podmienok, aby bolo možné lepšie využitie železničnej infraštruktúry.

▼B

4. Rámcové dohody môžu obsahovať sankcie pre prípad zmeny alebo vypovedania dohody.

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

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

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

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

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

8. Komisia na základe skúseností regulačných orgánov, príslušných orgánov a železničných podnikov, ako aj na základe činností siete uvedených v článku 57 ods. 1 prijme opatrenia, v ktorých podrobne určí postup a kritériá, ktoré sa majú dodržiavať pri uplatňovaní tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

Článok 43

Harmonogram procesu prideľovania

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

2. Komisia má v súlade s článkom 60 právomoc prijímať delegované akty v súvislosti s určitými zmenami a doplneniami prílohy VII. Po konzultácii so všetkými manažérmi infraštruktúry preto môže byť príloha VII zmenená a doplnená tak, aby sa zohľadnili prevádzkové aspekty procesu prideľovania. Tieto zmeny a doplnenia musia vychádzať z toho, čo je vzhľadom na získané skúsenosti potrebné na zaistenie efektívneho procesu prideľovania a na zohľadnenie prevádzkových záujmov manažérov infraštruktúry.

▼B

3. Manažéri infraštruktúry sa pred tým, než začnú konzultácie o návrhu cestovného poriadku, dohodnú s ostatnými príslušnými manažérmi infraštruktúry na tom, ktoré medzinárodné vlakové trasy sa zahrnú do cestovného poriadku. Zmeny sú možné len vtedy, ak sú absolútne nevyhnutné.

Článok 44

Žiadosti

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

2. Žiadosti týkajúce sa pravidelného cestovného poriadku musia byť v súlade s termínmi stanovenými v prílohe VII.

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

4. Pokiaľ ide o vlakové trasy zasahujúce do viac ako jednej siete, manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby žiadatelia mohli podať žiadosť jednotnému kontaktnému miestu, ktorým je buď spoločný orgán zriadený manažérmi infraštruktúry, alebo jeden z manažérov infraštruktúry na vlakovej trase. Tento manažér infraštruktúry je potom oprávnený konať v mene žiadateľa pri hľadaní kapacity u ostatných príslušných manažérov infraštruktúry. Touto požiadavkou nie je dotknuté nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu ([1]).

Článok 45

Plánovanie

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

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

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

4. Manažér infraštruktúry prijme vhodné opatrenia potrebné na to, aby sa zaoberal všetkými vyjadrenými pripomienkami.

([1]) Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22.

▼B

Článok 46

Koordinačný proces

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

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

3. Manažér infraštruktúry sa pokúsi pomocou konzultácie s príslušnými žiadateľmi vyriešiť každý rozpor. Táto konzultácia sa zakladá na tom, že sa v primeranom čase, bezplatne a v písomnej alebo elektronickej podobe zverejnia tieto informácie:

a) vlakové trasy požadované všetkými ostatnými žiadateľmi na tých istých tratiach;

b) vlakové trasy predbežne pridelené všetkým ostatným žiadateľom na tých istých tratiach;

c) alternatívne vlakové trasy navrhnuté na príslušných tratiach v súlade s odsekom 2;

d) presné vymedzenie kritérií používaných v procese prideľovania kapacity.

Tieto informácie sa v súlade s článkom 39 ods. 2 poskytnú bez toho, aby sa zverejnila totožnosť ostatných žiadateľov, pokiaľ dotknutí žiadatelia s týmto zverejnením nesúhlasili.

4. Zásady, ktorými sa riadi koordinačný proces, sú stanovené v podmienkach používania siete. Tieto prihliadajú najmä na náročnosť konštrukcie medzinárodných vlakových trás a možný vplyv zmien na iných manažérov infraštruktúry.

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

6. Bez toho, aby boli dotknuté existujúce odvolacie postupy a článok 56, je v prípade sporov týkajúcich sa pridelenia kapacity infraštruktúry k dispozícii systém riešenia sporov, aby sa také spory mohli vyriešiť bezodkladne. Tento systém sa stanoví v podmienkach používania siete. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do 10 pracovných dní.

Článok 47

Preťažená infraštruktúra

1. Ak po koordinácii požadovaných vlakových trás a po konzultácii so žiadateľmi nemožno primerane uspokojiť všetky žiadosti o kapacitu infraštruktúry, manažér infraštruktúry bezodkladne vyhlási príslušný úsek infraštruktúry za preťažený. Toto platí aj pre infraštruktúru, na ktorej sa môže očakávať nedostatočná kapacita v blízkej budúcnosti.

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

▼B

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

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

Aby bol v rámci toho zaručený rozvoj primeraných dopravných služieb, najmä aby sa splnili požiadavky na verejnú službu alebo podporoval rozvoj vnútroštátnej a medzinárodnej nákladnej železničnej dopravy, môžu členské štáty za nediskriminačných podmienok prijať akékoľvek opatrenia, ktoré zabezpečia, aby tieto dopravné služby boli pri prideľovaní kapacity infraštruktúry prioritné.

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

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

5. Pri stanovení kritérií priority sa primerane zohľadní význam nákladnej dopravy, a najmä medzinárodnej nákladnej dopravy.

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

Článok 48

Žiadosti *ad hoc*

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

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

Článok 49

Špecializovaná infraštruktúra

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

▼B

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

Také vymedzenie nebráni iným druhom dopravy používať takú infraštruktúru, keď je kapacita k dispozícii.

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

Článok 50

Kapacitná analýza

1. Cieľom kapacitnej analýze je stanoviť obmedzenia kapacity infraštruktúry, ktoré bránia primeranému splneniu žiadostí o kapacitu, a navrhnúť metódy, ktoré by umožnili splnenie ďalších žiadostí. Táto kapacitná analýza identifikuje dôvody preťaženia a opatrenia, ktoré by mohli v krátkodobom a strednodobom horizonte znížiť preťaženie.

2. Predmetom kapacitnej analýzy je infraštruktúra, prevádzkové postupy, charakter prevádzkovania rôznych dopravných služieb a vplyvy týchto faktorov na kapacitu infraštruktúry. Predpokladané opatrenia musia zahŕňať najmä presmerovanie vlaku, zmenu času chodu vlaku, zmeny rýchlosti a zlepšenie infraštruktúry.

3. Kapacitná analýza sa musí ukončiť do šiestich mesiacov po tom, čo bola infraštruktúra identifikovaná ako preťažená.

Článok 51

Plán na zvýšenie kapacity

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

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

Plán určí:

a) dôvody preťaženia;

b) pravdepodobný budúci vývoj dopravy;

c) prekážky v rozvoji infraštruktúry;

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

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

▼B

Plán môže podliehať predchádzajúcemu schváleniu členským štátom.

3. Manažér infraštruktúry zastaví vyberanie poplatkov v príslušnej infraštruktúre podľa článku 31 ods. 4 v prípadoch, keď:

a) nevypracoval plán na zvýšenie kapacity ani

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

4. Bez ohľadu na odsek 3 tohto článku manažér infraštruktúry môže na základe schválenia regulačného orgánu uvedeného v článku 55 pokračovať vo vyberaní poplatkov, ak:

a) plán na zvýšenie kapacity sa nemôže realizovať z dôvodov, ktoré nemôže ovplyvniť, alebo

b) dostupné možnosti nie sú ekonomicky ani finančne uskutočniteľné.

Článok 52

Využitie vlakových trás

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

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

Článok 53

Kapacita infraštruktúry na účely údržbárskych prác

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

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

3. Manažér infraštruktúry čo najskôr informuje zainteresované strany o nedostupnosti kapacity infraštruktúry z dôvodu neplánovaných údržbárskych prác.

▼M1

Regulačný orgán môže od manažéra infraštruktúry vyžadovať, aby mu takéto informácie sprístupnil, ak to považuje za nevyhnutné.

▼B

Článok 54

Zvláštne opatrenia prijímané v prípade narušenia prevádzky

▼M1

1. V prípade narušenia chodu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou prijme manažér infraštruktúry všetky opatrenia potrebné na obnovenie normálneho stavu. Na tento účel vypracuje havarijný plán s uvedením rôznych subjektov, ktoré majú byť informované v prípade vážnych nehôd alebo vážnych narušení chodu vlakov. V prípade narušenia, ktoré môže mať vplyv na cezhraničnú dopravu, si manažér infraštruktúry vymieňa všetky relevantné informácie s ostatnými manažérmi infraštruktúry, na ktorých sieť a dopravu môže mať toto narušenie vplyv. Príslušní manažéri infraštruktúry spolupracujú na obnove normálnej cezhraničnej dopravy.

▼B

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

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

3. Členské štáty môžu požiadať železničné podniky, aby sa podieľali na zabezpečení presadzovania a monitorovania vlastného dodržiavania bezpečnostných noriem a pravidiel.

ODDIEL 4

Regulačný orgán

Článok 55

Regulačný orgán

1. Každý členský štát zriadi jediný vnútroštátny regulačný orgán pre sektor železničnej dopravy. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, musí byť tento orgán samostatným orgánom, ktorý je organizačne, funkčne, hierarchicky a pri prijímaní rozhodnutí právne oddelený a nezávislý od akéhokoľvek iného verejného alebo súkromného subjektu. Musí byť aj organizačne, finančne, právne a pri rozhodovaní nezávislý od ktorékoľvek manažéra infraštruktúry, spoplatňovacieho orgánu, prideľovacieho orgánu alebo od žiadateľa. Okrem toho musí byť funkčne nezávislý od akéhokoľvek príslušného orgánu, ktorý sa zúčastňuje na zadávaní zmluvy o službách vo verejnom záujme.

2. Členské štáty môžu zriadiť regulačné orgány s právomocami vo viacerých regulovaných sektoroch, ak tieto integrované regulačné orgány spĺňajú požiadavky nezávislosti ustanovené v odseku 1 tohto článku. Regulačný orgán pre sektor železničnej dopravy môže byť z organizačného hľadiska spojený s vnútroštátnym orgánom hospodárskej súťaže uvedeným v článku 11 nariadenia Rady (ES) č. 1/2003 zo

▼B

16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch 101 a 102 zmluvy ([1]), bezpečnostným orgánom ustanoveným na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva ([2]) alebo orgánom zodpovedným za vydávanie licencií uvedeným v kapitole III tejto smernice, ak tento spoločný orgán spĺňa požiadavky nezávislosti ustanovené v odseku 1 tohto článku.

3. Členské štáty zabezpečia, aby personálne obsadenie a riadenie regulačného orgánu bolo také, aby bola zaručená jeho nezávislosť. Konkrétne zabezpečia, aby osoby zodpovedné za rozhodnutia, ktoré má regulačný orgán prijímať v súlade s článkom 56, ako napríklad v príslušných prípadoch členovia jeho výkonnej rady, vymenoval podľa jasných a transparentných pravidiel zaručujúcich ich nezávislosť vládny kabinet alebo rada ministrov či iný verejný orgán, ktorý priamo neuplatňuje vlastnícke práva voči regulovaným podnikom.

Členské štáty rozhodnú o tom, či sa tieto osoby vymenujú na pevne stanovené alebo obnoviteľné obdobie alebo na neurčito, čo umožní odvolanie iba z disciplinárnych dôvodov, ktoré nesúvisia s ich rozhodovaním. Vyberú sa v rámci transparentného postupu na základe zásluh vrátane primeraných schopností a príslušných skúseností, najlepšie v oblasti železníc alebo iných sieťových odvetví.

Členské štáty zabezpečia, aby tieto osoby konali nezávisle od akéhokoľvek trhového záujmu súvisiaceho so železničným odvetvím, a teda nemali žiadny záujem v regulovaných podnikoch alebo subjektoch. Na tento účel tieto osoby každoročne vypracujú vyhlásenie o záväzkoch a vyhlásenie o záujmoch, ktoré svedčia o všetkých priamych či nepriamych záujmoch, ktoré možno považovať za poškodzujúce ich nezávislosť a ktoré môžu ovplyvniť ich výkon akejkoľvek funkcie. Tieto osoby sa musia vzdať rozhodovania v prípadoch, ktoré sa týkajú podniku, s ktorým mali priamy alebo nepriamy vzťah počas roka, ktorý predchádzal začatiu postupu.

Pri výkone funkcií regulačného orgánu nesmú požadovať ani prijímať pokyny od žiadnej vlády ani iného verejného alebo súkromného subjektu a pri najímaní a riadení zamestnancov regulačného orgánu majú plnú právomoc.

Po skončení ich funkčného obdobia v regulačnom orgáne nesmú zastávať v žiadnom z regulovaných podnikov alebo subjektov odbornú pozíciu alebo mať zodpovednosť počas aspoň jedného roka.

([1]) Ú. v. ES L 1, 4.1.2003, s. 1.
Poznámka: Názov nariadenia (ES) č. 1/2003 bol upravený tak, aby zohľadnil číslovanie článkov Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva v súlade s článkom 5 Lisabonskej zmluvy; pôvodne odkazoval na články 81 a 82 zmluvy.

([2]) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.

▼B

Článok 56

Funkcie regulačného orgánu

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

a) podmienok používania siete v ich predbežnej i konečnej verzii;

b) v nich stanovených kritérií;

c) prideľovacieho procesu a jeho výsledku;

d) režimu spoplatňovania;

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

f) opatrení týkajúcich sa prístupu v súlade s článkami 10 až 13;

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

▼M1

h) riadenia dopravy;

i) plánovania obnovy a plánovanej alebo neplánovanej údržby;

j) plnenia požiadaviek stanovených v článku 2 ods. 13 a článkoch 7, 7a, 7b, 7c a 7d vrátane požiadaviek týkajúcich sa konfliktu záujmov.

2. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov pre hospodársku súťaž týkajúce sa zabezpečenia hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami, regulačný orgán má právomoc monitorovať situáciu týkajúcu sa hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami, a to najmä vrátane trhu pre služby vysokorýchlostnej osobnej dopravy, a činnosti manažérov infraštruktúry v súvislosti s odsekom 1 písm. a) až j). Regulačný orgán najmä overuje súlad s odsekom 1 písm. a) až j) z vlastnej iniciatívy a s cieľom predísť diskriminácii žiadateľov. Kontroluje najmä to, či podmienky používania siete neobsahujú diskriminačné ustanovenia alebo či neposkytujú manažérovi infraštruktúry diskrečné právomoci, ktoré by mohol využiť na diskrimináciu žiadateľov.

▼B

3. Regulačný orgán úzko spolupracuje aj s národným bezpečnostným orgánom v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve ([1]) a s orgánom udeľujúcim licenciu v zmysle tejto smernice.

Členské štáty zabezpečia, aby tieto orgány spoločne vytvorili rámec na výmenu informácií a spoluprácu zameranú na predchádzanie negatívnym vplyvom na hospodársku súťaž alebo bezpečnosť na železničnom trhu. Tento rámec zahŕňa mechanizmus umožňujúci regulačnému orgánu, aby národnému bezpečnostnému orgánu a orgánu udeľujúcemu licencie poskytol odporúčania týkajúce sa otázok, ktoré

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

▼B

môžu ovplyvniť hospodársku súťaž na železničnom trhu, a umožňuje národnému bezpečnostnému orgánu, aby regulačnému orgánu a orgánu udeľujúcemu licencie poskytol odporúčania týkajúce sa otázok, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť. Bez toho, aby bola dotknutá nezávislosť každého z orgánov v oblasti ich príslušnej pôsobnosti, príslušný orgán každé takéto odporúčanie preskúma pred prijatím svojich rozhodnutí. Ak sa príslušný orgán rozhodne odchýliť od týchto rozhodnutí, uvedie dôvody vo svojich rozhodnutiach.

4. Členský štát môže rozhodnúť, že regulačnému orgánu sa pridelí úloha prijímať nezáväzné stanoviská k predbežným verziám podnikateľského plánu, ktorý sa uvádza v článku 8 ods. 3, k zmluvnej dohode a k plánu na zvýšenie kapacity s cieľom uviesť konkrétne v týchto stanoviskách, či sú tieto nástroje v súlade s prostredím hospodárskej súťaže na trhoch železničnej dopravy.

5. Regulačný orgán musí mať na plnenie svojich funkcií potrebnú organizačnú kapacitu z hľadiska ľudských aj materiálnych zdrojov, ktoré sú primerané dôležitosti železničného sektora v členskom štáte.

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

7. Regulačný orgán pravidelne a v každom prípade aspoň raz za dva roky uskutoční konzultácie so zástupcami používateľov služieb železničnej nákladnej a osobnej dopravy, aby zohľadnil ich názory na železničný trh.

8. Regulačný orgán je oprávnený požadovať príslušné informácie od manažéra infraštruktúry, žiadateľov a od ktorejkoľvek tretej strany zainteresovanej v rámci dotknutého členského štátu.

Požadované informácie sa dodávajú v rámci primeraného obdobia stanoveného regulačným orgánom, ktoré nepresiahne jeden mesiac, ak regulačný orgán s ním vo výnimočných prípadoch nebude súhlasiť a nepovolí časovo obmedzené predĺženie, ktoré nepresiahne dva dodatočné týždne. Regulačný orgán má právomoc presadzovať takéto požiadavky prostredníctvom primeraných sankcií vrátane pokút. Informácie, ktoré sa majú poskytnúť regulačnému orgánu, zahŕňajú všetky údaje požadované regulačným orgánom v rámci jeho právomoci riešiť odvolania a v rámci jeho funkcie monitorovania hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami v súlade s odsekom 2. To zahŕňa údaje potrebné na účely štatistiky a dohľadu nad trhom.

▼M1

9. Regulačný orgán posúdi všetky sťažnosti a v prípade potreby požiada o relevantné informácie a začne konzultácie so všetkými príslušnými stranami, a to do jedného mesiaca od prijatia sťažnosti. Rozhodne o akejkoľvek sťažnosti, prijme kroky na nápravu situácie a informuje príslušné strany o svojom odôvodnenom rozhodnutí vo vopred určenej primeranej lehote, a v každom prípade do šiestich týždňov od prijatia všetkých relevantných informácií. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov pre hospodársku súťaž týkajúce sa zabezpečenia hospodárskej súťaže na trhoch so službami železničnej dopravy, regulačný orgán v príslušných prípadoch rozhoduje z vlastnej iniciatívy o primeraných opatreniach na nápravu diskriminácie žiadateľov, narušenia trhu a každého iného nežiaduceho vývoja na týchto trhoch, najmä v súvislosti s odsekom 1 písm. a) až j).

▼B

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

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

10. Členské štáty zabezpečia súdne preskúmanie rozhodnutí prijatých regulačným orgánom. Odvolania proti rozhodnutiam regulačného orgánu môžu mať odkladný účinok len v prípade, keď bezprostredný účinok rozhodnutia regulačného orgánu môže spôsobiť odvolávajúcej sa strane nenahraditeľnú alebo zjavne neprimeranú škodu. Týmto ustanovením nie sú dotknuté právomoci súdu prerokúvajúceho odvolania, ktoré mu v príslušných prípadoch vyplývajú z ústavného práva.

11. Členské štáty zabezpečia uverejnenie rozhodnutí prijatých regulačným orgánom.

▼M1

12. Regulačný orgán má právomoc vykonávať audity alebo iniciovať externé audity u manažérov infraštruktúry, prevádzkovateľov servisných zariadení a prípadne v železničných podnikoch, aby overil dodržiavanie súladu s ustanoveniami o oddelení účtov uvedenými v článku 6 a ustanoveniami o finančnej transparentnosti uvedenými v článku 7d. V prípade vertikálne integrovaných podnikov sa tieto právomoci rozširujú na všetky právne subjekty. Regulačný orgán je oprávnený požiadať o všetky príslušné informácie. Regulačný orgán má najmä právomoc požiadať manažéra infraštruktúry, prevádzkovateľov servisných zariadení a všetky podniky alebo iné subjekty vykonávajúce železničnú dopravu alebo správu infraštruktúry alebo integrujúce ich rôzne druhy podľa článku 6 ods. 1 a 2 a článku 13 o poskytnutie všetkých účtovných informácií podľa prílohy VIII alebo ich časti spolu s dostatočne podrobnými údajmi, a to podľa toho, do akej miery sa to považuje za potrebné a primerané.

Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov zodpovedných za otázky štátnej pomoci, regulačný orgán tiež môže na základe informácií z účtov vyvodiť závery v otázkach súvisiacich so štátnou pomocou, ktoré oznámi týmto orgánom.

▼M1

Finančné toky uvedené v článku 7d ods. 1, pôžičky uvedené v článku 7d ods. 4 a 5 a dlhy uvedené v článku 7d ods. 7 podliehajú monitorovaniu zo strany regulačného orgánu.

Ak členský štát určil regulačný orgán ako nezávislý príslušný orgán uvedený v článku 7c ods. 4, regulačný orgán posudzuje dohody o spolupráci uvedené v uvedenom článku.

▼B

13. Komisia má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 60 v súvislosti s určitými zmenami a doplneniami prílohy VIII. Príloha VIII môže byť preto zmenená a doplnená tak, aby sa prispôsobila vývoju postupov účtovníctva a kontroly a/alebo aby sa doplnila o ďalšie prvky potrebné na overenie oddelenia účtov.

Článok 57

Spolupráca regulačných orgánov

1. Regulačné orgány si vymieňajú informácie o svojej práci, o zásadách rozhodovania a praxi, a najmä informácie o hlavných otázkach ich postupov a o problémoch výkladu transponovaných právnych predpisov Únie v oblasti železničnej dopravy. Spolupracujú aj iným spôsobom v záujme koordinácie svojho rozhodovania v rámci Únie. Na tento účel sa v rámci siete zúčastňujú na pravidelných zasadnutiach, na ktorých spoločne pracujú. Komisia je členom siete, koordinuje ju, podporuje jej činnosť a v prípade potreby jej dáva odporúčania. Zabezpečuje aktívnu spoluprácu príslušných regulačných orgánov.

Podľa pravidiel o ochrane údajov stanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov ([1]) a v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov ([2]) Komisia medzi členmi siete podporuje výmenu informácií uvedenú v odseku 1 pokiaľ možno prostredníctvom elektronických nástrojov, pričom sa rešpektuje dôvernosť obchodných tajomstiev poskytnutých príslušnými podnikmi.

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

3. V prípade sťažnosti alebo vyšetrovania z vlastnej iniciatívy v otázkach prístupu alebo spoplatňovania v súvislosti s medzinárodnou vlakovou trasou, ako aj v rámci monitorovania hospodárskej súťaže na trhu, pokiaľ ide o služby medzinárodnej železničnej dopravy, príslušný regulačný orgán konzultuje s regulačnými orgánmi všetkých ostatných členských štátov, ktorých územím prechádza predmetná medzinárodná vlaková trasa, prípadne aj s Komisiou, a pred prijatím svojho rozhodnutia si od nich vyžiada všetky potrebné informácie.

([1]) Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.
([2]) Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1.

▼M1

3a. Ak si záležitosti týkajúce sa služieb medzinárodnej dopravy vyžadujú rozhodnutia dvoch alebo viacerých regulačných orgánov, dotknuté regulačné orgány spolupracujú pri príprave príslušných rozhodnutí s cieľom dosiahnuť vyriešenie záležitosti. Na uvedené účely dotknuté regulačné orgány vykonávajú svoje funkcie v súlade s článkom 56.

▼B

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

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

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

7. Na žiadosť regulačného orgánu sa môže Komisia podieľať na činnostiach uvedených v odsekoch 2 až 6 na účely uľahčenia spolupráce regulačných orgánov, ako je načrtnutá v týchto odsekoch.

▼M1

8. Regulačné orgány vypracujú spoločné zásady a postupy v súvislosti s rozhodnutiami, na ktorých prijímanie sú oprávnené podľa tejto smernice. V takýchto spoločných zásadách a postupoch sa uvádzajú ustanovenia na riešenie sporov, ktoré vzniknú v rámci uvedenom v odseku 3a. Na základe skúseností regulačných orgánov a činností siete uvedenej v odseku 1 a v prípade potreby v záujme zabezpečenia účinnej spolupráce regulačných orgánov môže Komisia prijať vykonávacie akty, v ktorých stanoví takéto spoločné zásady a postupy. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 62 ods. 3.

▼B

9. Regulačné orgány prehodnotia rozhodnutia a postupy združení manažérov infraštruktúry podľa článku 37 a článku 40 ods. 1, ktoré vykonávajú ustanovenia tejto smernice alebo iným spôsobom uľahčujú medzinárodnú železničnú dopravu.

▼M1

10. V prípade rozhodnutí týkajúcich sa infraštruktúry, ktorá sa nachádza na území dvoch štátov, sa obidva dotknuté členské štáty môžu kedykoľvek po 24. decembri 2016 dohodnúť na tom, že budú vyžadovať koordináciu medzi dotknutými regulačnými orgánmi, aby zosúladili vplyv svojich rozhodnutí.

▼B

KAPITOLA V

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 58

Pravidlá verejného obstarávania

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

Článok 59

Výnimky

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

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

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

2. Ak viac než jeden železničný podnik licencovaný v súlade s článkom 17 alebo v prípade Írska a Severného Írska železničná spoločnosť takto licencovaná inde predloží úradnú žiadosť na prevádzkovanie konkurenčných služieb železničnej dopravy v Írsku alebo Severnom Írsku alebo do alebo z týchto štátov, o ďalšom uplatňovaní tejto výnimky sa rozhodne v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2.

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

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

▼B

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

3. Výnimka uvedená v odseku 1 sa môže predĺžiť na obdobie najviac piatich rokov. Najneskôr do 12 mesiacov pred uplynutím obdobia platnosti výnimky členský štát používajúci túto výnimku môže Komisii adresovať žiadosť o jej predĺženie. Každá taká žiadosť musí byť odôvodnená. Komisia ju preskúma a rozhodne v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2. Tento postup platí na každé rozhodnutie týkajúce sa žiadosti.

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

Článok 60

Výkon delegovaných právomocí

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udelí za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 20 ods. 5, článku 35 ods. 3, článku 43 ods. 2 a článku 56 ods. 13 sa Komisii udelí na obdobie piatich rokov od 15. decembra 2012. Komisia predloží správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predĺži na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 20 ods. 5, článku 35 ods. 3, článku 43 ods. 2 a článku 56 ods. 13 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončí delegovanie v ňom uvedenej právomoci. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia oznámi delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 20 ods. 5, článku 35 ods. 3, článku 43 ods. 2 a článku 56 ods. 13 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

▼B

Článok 61

Opatrenia týkajúce sa uplatňovania

Na žiadosť členského štátu, regulačného orgánu alebo z vlastnej iniciatívy Komisia preverí osobitné opatrenia prijaté vnútroštátnymi orgánmi v súvislosti s uplatňovaním tejto smernice týkajúce sa podmienok prístupu k železničnej infraštruktúre a službám, udeľovania licencií železničným podnikom, spoplatňovania infraštruktúry a prideľovania kapacity, a to do 12 mesiacov po prijatí týchto opatrení. Komisia v súlade s postupom uvedeným v článku 62 ods. 2 do štyroch mesiacov od prijatia takej žiadosti rozhodne o tom, či sa môžu naďalej uplatňovať príslušné opatrenia.

Článok 62

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Keď výbor nepredloží stanovisko k návrhu vykonávacieho aktu, ktorý sa má schváliť podľa článku 10 ods. 4, článku 11 ods. 4, článku 12 ods. 5, článku 13 ods. 9, článku 17 ods. 5, článku 31 ods. 3 a 5, článku 32 ods. 4 a článku 57 ods. 8, Komisia návrh vykonávacieho aktu neprijme a uplatní sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 63

Správa

▼M1

1. Komisia do 31. decembra 2024 posúdi vplyv tejto smernice na železničný sektor a predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o jej vykonávaní.

V správe sa predovšetkým zhodnotí rozvoj služieb vysokorýchlostnej železničnej dopravy a posúdi sa existencia diskriminačných postupov, pokiaľ ide o prístup k vysokorýchlostným tratiam. Komisia zváži, či je potrebné predložiť legislatívne návrhy.

Komisia do toho istého dátumu posúdi, či pretrvávajú diskriminačné postupy alebo iné typy narušenia hospodárskej súťaže v súvislosti s manažérmi infraštruktúry, ktorí sú súčasťou vertikálne integrovaného podniku. Komisia v prípade potreby predloží legislatívne návrhy.

▼B

2. Na základe skúseností získaných v rámci siete regulačných orgánov Komisia predloží do 16. decembra 2014 Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov správu o spolupráci medzi regulačnými orgánmi.

▼B

Komisia v prípade potreby navrhne doplňujúce opatrenia s cieľom zabezpečiť integrovanejší regulačný dohľad nad európskym železničným trhom predovšetkým v oblasti medzinárodných služieb. Na tento účel sa v prípade potreby zvážia aj legislatívne opatrenia.

Článok 64

Transpozícia

▼C1

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou, aj pokiaľ ide o ich dodržiavanie podnikmi, prevádzkovateľmi, orgánmi a inými dotknutými subjektmi, a to najneskôr do 16. júna 2015. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

▼B

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

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

Článok 65

Zrušenie

Smernice 91/440/EHS, 95/18/ES a 2001/14/ES zmenené a doplnené smernicami uvedenými v prílohe IX časti A ►C2 sa zrušujú s účinnosťou od 17. júna 2015 ◄ bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu smerníc uvedených v prílohe IX časti B do vnútroštátneho práva.

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

Článok 66

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 67

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

▼B

PRÍLOHA I

ZOZNAM SÚČASTÍ ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Železničná infraštruktúra pozostáva z týchto položiek za predpokladu, že tvoria súčasť súvislej trate vrátane vlečiek okrem koľají vnútri opravárenských dielní, vozňových alebo rušňových dep, ako aj súkromných odbočných tratí alebo vlečiek:

— pozemky,

— železničný spodok, hlavne násypy, zárezy, odvodňovacie kanály a priekopy, káblovody, obkladné múry a porasty na ochranu svahov atď., osobné nástupištia a nakladacie rampy, a to aj na staniciach osobnej dopravy a aj v nákladných termináloch, postranné chodníky a chodníky, murované ploty, živé ploty, ploty, ochranné protipožiarne pásmo, zariadenie na ohrev výhybiek, priecestia atď., protisnehové zábrany,

— inžinierske stavby: mosty, priepusty a nadjazdy, nadchody, tunely, zakryté zárezy a iné podjazdy, podchody, oporné a zárubné múry a stavby na ochranu proti lavínam a padajúcim kameňom atď.,

— úrovňové priecestia vrátane zariadení na zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky,

— železničný zvršok, najmä koľajnice, žliabkové a prídržné koľajnice, podvaly a postranné podpory, drobné koľajivo, kamenivo vrátane drveného kameniva a piesku, výhybky a koľajové križovatky atď., točne a presuvne (s výnimkou tých, ktoré slúžia len pre rušne),

— prístupové cesty pre cestujúcich a tovar vrátane príjazdových ciest a prístupových ciest pre cestujúcich prichádzajúcich a odchádzajúcich pešo,

— zabezpečovacie, návestné a oznamovacie zariadenie na šírej trati, na staniciach a zriaďovacích staniciach vrátane zariadení na výrobu, transformáciu a rozvod elektrického prúdu na návestné a oznamovacie zariadenie a budovy patriace k vyššie vymenovaným zariadeniam, koľajové brzdy,

— osvetľovacie zariadenie na účely dopravy a jej bezpečnosti,

— zariadenie na transformáciu a prenos prúdu pre vlakovú dopravu: meniarne, napájanie vedenia medzi meniarňami a trolejom, trolejové vedenie so stožiarmi, tretie koľajnice s nosnými podperami,

— služobné budovy správy infraštruktúry vrátane príslušnej časti zariadení na výber dopravných poplatkov.

▼B

PRÍLOHA II

SLUŽBY POSKYTOVANÉ PRE ŽELEZNIČNÉ PODNIKY

(uvedené v článku 13)

1. Minimálny prístupový balík obsahuje:

   a) spracovanie žiadostí o pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry;

   b) právo na využitie kapacity, ktorá je poskytnutá;

   c) použitie železničnej infraštruktúry vrátane výhybiek a odbočiek;

   d) riadenie vlakov vrátane návestenia, regulácie, dispečerského riadenia, dorozumievania a zabezpečenia informácií o pohybe vlaku;

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

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

2. Prístup vrátane traťového prístupu sa poskytuje k týmto servisným zariadeniam, ak existujú, a k službám poskytovaným v týchto zariadeniach:

   a) stanice osobnej dopravy, ich budovy a iné zariadenia vrátane zobrazovacích zariadení pre informácie týkajúce sa cestovania a vhodného miesta na predaj prepravných dokladov;

   b) nákladné terminály;

   c) zriaďovacie stanice a zariadenia na zoraďovanie vlakov vrátane zariadení na posunovanie;

   d) odstavné koľaje;

   e) údržbárske zariadenia s výnimkou zariadení na údržbárske služby veľkého rozsahu, ktoré sú určené pre vysokorýchlostné vlaky alebo iné typy koľajových vozidiel vyžadujúcich si špecifické zariadenia;

   f) iné technické zariadenia vrátane zariadení na čistenie a umývanie;

   g) zariadenia v námorných a vnútrozemských prístavoch spojené so železničnými činnosťami;

   h) pomocné zariadenia;

   i) zariadenia na doplnenie paliva a dodávka paliva v týchto zariadeniach, za ktoré by sa mali poplatky na faktúrach uvádzať osobitne.

3. Doplnkové služby môžu zahŕňať:

   a) trakčný prúd, za ktorý sa uvádzajú poplatky na faktúrach oddelene od poplatkov za používanie zariadenia na dodávku elektrického trakčného prúdu, a to bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie smernice 2009/72/ES;

   b) predkurovanie vlakov osobnej prepravy;

   c) špecifické dohody so zákazníkmi o:

      — kontrole prepravy nebezpečného tovaru,

      — pomoci pri chode netypických vlakov.

▼B

4. Vedľajšie služby môžu zahŕňať:

   a) prístup k telekomunikačnej sieti;

   b) poskytovanie doplnkových informácií;

   c) technickú kontrolu koľajových vozidiel;

   d) služby predaja prepravných dokladov na staniciach osobnej dopravy;

   e) údržbárske služby veľkého rozsahu, ktoré sa poskytujú v údržbárskych zariadeniach určených pre vysokorýchlostné vlaky alebo iné typy koľajových vozidiel vyžadujúcich si špecifické zariadenia.

▼B

PRÍLOHA III

FINANČNÁ SPÔSOBILOSŤ

(uvedené v článku 20)

Informácie, ktoré má podnik, ktorý žiada o licenciu, poskytnúť v súlade s článkom 20, zahŕňajú tieto aspekty:

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

b) fondy a aktíva použiteľné ako záruky;

c) prevádzkový kapitál;

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

e) zaťaženie podnikových aktív;

f) dane a príspevky na sociálne zabezpečenie.

▼B

PRÍLOHA IV

OBSAH PODMIENOK POUŽÍVANIA SIETE

(uvedené v článku 27)

Podmienky používania siete uvedené v článku 27 obsahujú tieto informácie:

1. oddiel udávajúci charakter infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a podmienky prístupu k nej. Informácie v tomto oddiele sa musia každý rok uviesť do súladu s registrami železničnej infraštruktúry, ktoré sa majú uverejniť v súlade s článkom 35 smernice 2008/57/ES, alebo musia na tieto registre odkazovať;

2. oddiel o zásadách spoplatňovania a tarifách. Tento oddiel obsahuje údaje o režime spoplatňovania, ako aj dostatočné informácie o poplatkoch a iné dôležité informácie o prístupe v súvislosti so službami uvedenými v prílohe II, poskytovanými len jedným dodávateľom. Spresňuje metodológiu, pravidlá a prípadne sadzby, ktoré sa použijú na uplatňovanie článkov 31 až 36, pokiaľ ide o náklady a poplatky. Obsahuje informácie o zmenách poplatkov, o ktorých sa už rozhodlo alebo ktoré sa predpokladajú v priebehu nasledujúcich piatich rokov, ak sú také informácie k dispozícii;

3. oddiel o zásadách a kritériách prideľovania kapacity. V tomto oddiele sa stanovia všeobecné kapacitné charakteristiky infraštruktúry, ktorá je dostupná pre železničné podniky, a každé obmedzenie týkajúce sa jej využitia vrátane pravdepodobných kapacitných požiadaviek na údržbu. Tiež špecifikuje postupy a lehoty, ktoré sa týkajú procesu prideľovania kapacity. Obsahuje špecifické kritériá, ktoré sa používajú počas tohto procesu, najmä:

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

   b) požiadavky na žiadateľov;

   c) harmonogram podávania žiadostí a prideľovacieho procesu a postupy, ktoré sa uplatňujú pri žiadosti o informácie súvisiace s plánovacím procesom, a postupy na vytvorenie harmonogramu plánovaných i nepredvídaných údržbárskych prác;

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

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

   f) podrobnosti o obmedzení využitia infraštruktúry;

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

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

4. oddiel o informáciách týkajúcich sa žiadosti o licenciu podľa článku 25 tejto smernice a o bezpečnostné osvedčenie v železničnej doprave vydávané v súlade so smernicou 2004/49/ES alebo odkaz na internetovú stránku, kde sú takéto informácie k dispozícii bezplatne v elektronickom formáte;

▼B

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

6. oddiel o informáciách týkajúcich sa prístupu k servisným zariadeniam uvedeným v prílohe II a jeho spoplatňovania. Prevádzkovatelia servisných zariadení, ktorí nie sú riadení manažérom infraštruktúry, poskytujú informácie o poplatkoch za získanie prístupu k zariadeniu a za poskytovanie služieb a informácie o technických podmienkach prístupu, ktoré sa zahrnú do podmienok používania siete, alebo uvedú internetovú stránku, kde sú takéto informácie k dispozícii bezplatne v elektronickom formáte;

7. vzorovú dohodu na účely uzavretia rámcových dohôd medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom v súlade s článkom 42.

▼B

PRÍLOHA V

ZÁKLADNÉ ZÁSADY A PARAMETRE ZMLUVNÝCH DOHÔD MEDZI PRÍSLUŠNÝMI ORGÁNMI A MANAŽÉRMI INFRAŠTRUKTÚRY

(uvedené v článku 30)

V zmluvnej dohode sa spresnia ustanovenia článku 30 a uvedú sa v nej aspoň tieto prvky:

1. rozsah pôsobnosti dohody, pokiaľ ide o infraštruktúru a servisné zariadenia, v štruktúre v súlade s prílohou II. Dohoda sa vzťahuje na všetky aspekty riadenia infraštruktúry vrátane údržby a obnovy infraštruktúry, ktorá je už v prevádzke. Podľa potreby sa môže zahrnúť aj budovanie novej infraštruktúry;
2. štruktúra platieb alebo pridelených finančných prostriedkov na služby infraštruktúry uvedené v prílohe II, na údržbu a obnovu a na vykonávanie nedokončenej údržby a obnovy. Podľa potreby sa môže zahrnúť štruktúra platieb alebo finančných prostriedkov pridelených na novú infraštruktúru;
3. výkonnostné ciele zamerané na používateľa, a to vo forme ukazovateľov a kritérií kvality vzťahujúcich sa na prvky, akým je:
   a) výkon vlaku, napríklad pokiaľ ide o traťovú rýchlosť a spoľahlivosť, a spokojnosť zákazníka;
   b) kapacita siete;
   c) správa aktív;
   d) rozsah činností;
   e) úroveň bezpečnosti a
   f) ochrana životného prostredia;
4. rozsah možnej nedokončenej údržby a aktíva, ktoré sa postupne vyradia z používania, a tým zmenia finančné toky;
5. stimuly uvedené v článku 30 ods. 1 s výnimkou tých stimulov, ktoré sa zavedú regulačnými opatreniami v súlade s článkom 30 ods. 3;
6. minimálne povinnosti manažéra infraštruktúry, pokiaľ ide o predkladanie správ, a to z hľadiska obsahu správ a pravidelnosti ich podávania, vrátane informácií, ktoré sa majú uverejňovať raz za rok;
7. schválené obdobie platnosti dohody, ktoré sa prípadne časovo zladí a zosúladí s dĺžkou trvania podnikateľského plánu, koncesie alebo licencie manažéra infraštruktúry, ako aj rámec spoplatnenia a pravidlá spoplatnenia stanovené štátom;
8. pravidlá riešenia situácií, v ktorých dôjde k vážnym poruchám v prevádzke, a núdzových situácií vrátane havarijných plánov a predčasného ukončenia zmluvnej dohody a včasného informovania používateľov;
9. nápravné opatrenia, ktoré sa majú prijať, ak jedna zo zmluvných strán poruší svoje zmluvné záväzky alebo ak nastanú výnimočné okolnosti, ktoré ovplyvňujú dostupnosť verejného financovania; to zahŕňa podmienky a postupy opätovného rokovania a predčasného ukončenia dohody.

▼B

PRÍLOHA VI

POŽIADAVKY NA NÁKLADY A POPLATKY SÚVISIACE SO ŽELEZNIČNOU INFRAŠTRUKTÚROU

(uvedené v článku 32 ods. 1 a článku 35)

1. Pri určovaní zoznamu trhových segmentov na účely zavedenia príplatkov do systému spoplatňovania podľa článku 32 ods. 1 manažéri infraštruktúry zvážia aspoň tieto dvojice:

   a) služby osobnej dopravy verzus služby nákladnej dopravy;

   b) vlaky prepravujúce nebezpečný tovar verzus iné nákladné vlaky;

   c) vnútroštátne verzus medzinárodné dopravné služby;

   d) kombinovanú dopravu verzus priame vlaky;

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

   f) ucelené vlaky verzus vlaky zostavené z jednotlivých vozňov;

   g) pravidelné verzus príležitostné služby vlakovej dopravy.

2. Systém výkonnosti uvedený v článku 35 vychádza z týchto zásad:

   a) V záujme dosiahnutia schválenej úrovne výkonnosti a neohrozenia ekonomickej životaschopnosti služby sa manažér infraštruktúry dohodne spolu so žiadateľmi na hlavných parametroch systému výkonnosti. Ide najmä o peňažnú hodnotu meškaní a limity platieb splatných v rámci systému výkonnosti v súvislosti s jednotlivými chodmi vlakov, ako aj všetkými chodmi vlakov železničného podniku za dané časové obdobie.

   b) Manažér infraštruktúry oznámi železničným podnikom cestovný poriadok, na základe ktorého sa vypočítajú meškania, a to aspoň päť dní pred chodom vlaku. V prípade vyššej moci alebo neskorých zmien v cestovnom poriadku môže manažér infraštruktúry na podanie oznámenia uplatniť kratšiu lehotu.

   c) Príčiny všetkých meškaní sa zaradia do jednej z týchto tried alebo podtried meškaní:

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

      1.1. Zostavovanie cestovného poriadku

      1.2. Zoraďovanie vlaku

      1.3. Chyby v prevádzkovom postupe

      1.4. Nesprávne uplatňovanie pravidiel prednosti

      1.5. Zamestnanci

      1.6. Iné príčiny

      2. Zariadenia infraštruktúry, za ktoré je zodpovedný manažér infraštruktúry

      2.1. Návestné zariadenia

      2.2. Návestné zariadenia na úrovňových priecestiach

      2.3. Telekomunikačné zariadenia

      2.4. Napájacie zariadenia

▼B

2.5. Trať

2.6. Budovy

2.7. Zamestnanci

2.8. Iné príčiny

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

3.1. Plánované stavebné práce

3.2. Odchýlky od plánu pri realizácii stavebných prác

3.3. Obmedzenie rýchlosti v dôsledku poruchy na trati

3.4. Iné príčiny

4. Príčiny, za ktoré sú zodpovední iní manažéri infraštruktúry

4.1. Príčiny, za ktoré je zodpovedný predchádzajúci manažér infraštruktúry

4.2. Príčiny, za ktoré je zodpovedný nasledujúci manažér infraštruktúry

5. Obchodné príčiny, za ktoré je zodpovedný železničný podnik

5.1. Prekročenie času pobytu

5.2. Žiadosť železničného podniku

5.3. Činnosti súvisiace s nakládkou

5.4. Nesprávne naloženie nákladu

5.5. Komerčná príprava vlaku

5.6. Zamestnanci

5.7. Iné príčiny

6. Koľajové vozidlá, za ktoré je zodpovedný železničný podnik

6.1. Plánovanie obehu vozidiel/zmena plánu obehu vozidiel

6.2. Zoraďovanie vlaku železničným podnikom

6.3. Problémy týkajúce sa vozňov osobnej prepravy (osobná doprava)

6.4. Problémy týkajúce sa nákladných vozňov (nákladná doprava)

6.5. Problémy týkajúce sa vozidiel, rušňov a motorových vozňov

6.6. Zamestnanci

6.7. Iné príčiny

7. Príčiny, za ktoré sú zodpovedné iné železničné podniky

7.1. Príčiny, za ktoré je zodpovedný nasledujúci železničný podnik

7.2. Príčiny, za ktoré je zodpovedný predchádzajúci železničný podnik

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

8.1. Štrajk

8.2. Administratívne náležitosti

8.3. Vonkajší vplyv

8.4. Vplyvy počasia a prírodné príčiny

8.5. Meškanie pre vonkajšie príčiny na susednej sieti

8.6. Iné príčiny

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

9.1. Nebezpečné udalosti, nehody a riziká

▼B

9.2. Obsadenie trate v dôsledku meškania vlastného vlaku

9.3. Obsadenie trate v dôsledku meškania iného vlaku

9.4. Obrat v konečnej stanici

9.5. Vlakový prípoj

9.6. Potrebné ďalšie vyšetrovanie.

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

e) Pri výpočte platieb sa zohľadní priemerné meškanie vlakových služieb s podobnými požiadavkami na včasnosť.

f) Manažér infraštruktúry oznámi železničným podnikom čo možno najskôr výpočet platieb splatných v rámci systému výkonnosti. Do tohto výpočtu sa zahrnú všetky omeškané chody vlakov v rámci obdobia najviac jedného mesiaca.

g) Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie existujúcich odvolacích postupov a ustanovení článku 56, je v prípade sporov týkajúcich sa systému výkonnosti k dispozícii systém riešenia sporov, aby sa takéto spory mohli vyriešiť bezodkladne. Tento systém riešenia sporov musí byť vo vzťahu k dotknutým stranám nestranný. Ak sa tento systém použije, rozhodnutie sa musí prijať do desiatich pracovných dní.

h) Manažér infraštruktúry uverejní raz ročne priemernú úroveň výkonnosti, ktorú dosiahli železničné podniky na základe hlavných parametrov dohodnutých v rámci systému výkonnosti.

▼B

PRÍLOHA VII

HARMONOGRAM PROCESU PRIDEĽOVANIA

(uvedené v článku 43)

1. Cestovný poriadok sa zhotovuje raz za kalendárny rok.
2. Zmena cestovného poriadku sa uskutoční o polnoci druhú sobotu v decembri. Ak sa zmena alebo úprava vykoná po zimných mesiacoch, aby sa zohľadnili najmä prípadné zmeny regionálnych cestovných poriadkov osobnej dopravy, uskutoční sa o polnoci druhú sobotu v júni a v takých intervaloch medzi týmito dátumami, aké sa vyžadujú. Manažéri infraštruktúry sa môžu dohodnúť na iných dátumoch a v takom prípade musia informovať Komisiu, ak to má vplyv na medzinárodnú dopravu.
3. Konečný termín na prijatie žiadostí o pridelenie kapacity, ktoré sa majú zapracovať do cestovného poriadku, nesmie presiahnuť 12 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku.
4. Najneskôr 11 mesiacov pred nadobudnutím platnosti cestovného poriadku manažéri infraštruktúry v spolupráci s ostatnými príslušnými manažérmi infraštruktúry zabezpečia stanovenie predbežných medzinárodných vlakových trás. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby tieto vlakové trasy boli v ďalšom procese, pokiaľ je to možné, zachované.
5. Najneskôr štyri mesiace po uplynutí lehoty stanovenej na predkladanie ponúk žiadateľmi manažér infraštruktúry vypracuje návrh cestovného poriadku.

▼B

PRÍLOHA VIII

ÚČTOVNÉ INFORMÁCIE, KTORÉ SA MAJÚ NA POŽIADANIE POSKYTNÚŤ REGULAČNÉMU ORGÁNU

(uvedené v článku 56 ods. 12)

1. Oddelenie účtov

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

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

   c) kategórie nákladov a ziskov umožňujúce určiť, či došlo ku krížovým dotáciám medzi týmito rôznymi činnosťami podľa požiadaviek regulačného orgánu;

   d) metodika používaná na rozdeľovanie nákladov medzi rôzne činnosti;

   e) keď je regulovaný podnik súčasťou skupinovej štruktúry, presné údaje o platbách medzi spoločnosťami;

2. Monitorovanie poplatkov za traťový prístup

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

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

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

3. Údaje o finančnej výkonnosti

   a) výkaz finančnej výkonnosti;

   b) súhrnný výkaz výdavkov;

   c) výkaz výdavkov na údržbu;

   d) výkaz prevádzkových výdavkov;

   e) výkaz príjmov;

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

▼B

PRÍLOHA IX

ČASŤ A

ZRUŠENÉ SMERNICE A ZOZNAM ICH NÁSLEDNÝCH ZMIEN A DOPLNENÍ

(uvedené v článku 65)

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

ČASŤ B

ZOZNAM LEHÔT NA TRANSPOZÍCIU DO VNÚTROŠTÁTNEHO PRÁVA

(uvedené v článku 65)

Smernica	Lehota na transpozíciu
91/440/EHS	1. januára 1993
95/18/ES	27. júna 1997
2001/12/ES	15. marca 2003
2001/13/ES	15. marca 2003
2001/14/ES	15. marca 2003
2004/49/ES	30. apríla 2006
2004/51/ES	31. decembra 2005
2006/103/ES	1. januára 2007
2007/58/ES	4. júna 2009

▼B

PRÍLOHA X

TABUĽKA ZHODY

Smernica 91/440/EHS	Smernica 95/18/ES	Smernica 2001/14/ES	Táto smernica
článok 2 ods. 1	článok 1 ods. 1	článok 1 ods. 1 prvý pododsek	článok 1 ods. 1
		článok 1 ods. 2	článok 1 ods. 2
článok 2 ods. 2			článok 2 ods. 1
	článok 1 ods. 2		článok 2 ods. 2
		článok 1 ods. 3	článok 2 ods. 3
			článok 2 ods. 4 až 9
článok 2 ods. 4			článok 2 ods. 10
			článok 2 ods. 11
článok 3			článok 3 body 1 až 8
			článok 3 body 9 až 13
	článok 2 písm. b) a c)		článok 3 body 14 a 15
			článok 3 body 16 a 17
		článok 2	článok 3 body 18 až 28
			článok 3 body 29 a 30
článok 4			článok 4
článok 5			článok 5 ods. 1 až 3
			článok 5 ods. 4
článok 6 ods. 1 a 2			článok 6 ods. 1 a 2
článok 9 ods. 4			článok 6 ods. 3
článok 6 ods. 1 druhý pododsek			článok 6 ods. 4
článok 6 ods. 3 a príloha II			článok 7 ods. 1
		článok 4 ods. 2 a článok 14 ods. 2	článok 7 ods. 2
článok 7 ods. 1, 3 a 4			článok 8 ods. 1, 2 a 3
		článok 6 ods. 1	článok 8 ods. 4

▼B

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

▼B

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

▼B

Smernica 91/440/EHS	Smernica 95/18/ES	Smernica 2001/14/ES	Táto smernica
článok 11a		článok 35 ods. 1, 2 a 3	článok 62
článok 10 ods. 9			článok 63
		článok 38	článok 64
			článok 65
	článok 17	článok 39	článok 66
článok 16	článok 18	článok 40	článok 67
			príloha I
		príloha II	príloha II
	príloha		príloha III
		príloha I	príloha IV
			príloha V
			príloha VI
		príloha III	príloha VII
			príloha VIII