

DIREKTIVE

DIREKTIVA 2012/34/EU EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 21. novembra 2012

o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja

(prenovitev)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

pa so pomemben del prevoznega sektorja Unije, ki se giblje v smeri doseganja trajnostne mobilnosti.

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

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

(4) Države članice, katerih pomemben delež železniškega prometa poteka s tretjimi državami z enako tirno širino, ki je drugačna od tiste v glavnem železniškem omrežju v Uniji, bi morale imeti možnost uvedbe posebnih obratovalnih pravil, s katerimi bi zagotovile tako usklajevanje med njihovimi upravljavci železniške infrastrukture kot tistimi iz zadevnih tretjih držav ter pošteno konkurenco med prevozniki v železniškem prometu.

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽³⁾,

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

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Direktiva Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti ⁽⁴⁾, Direktiva Sveta 95/18/ES z dne 19. junija 1995 o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu ⁽⁵⁾ in Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2001/14/ES z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture ⁽⁶⁾ so bile znatno spremenjene. Ker so potrebne dodatne spremembe, bi bilo zaradi jasnosti treba navedene direktive prenoviti in združiti v en sam akt.

(6) Da bi bila zagotovljena prihodnji razvoj in učinkovito delovanje železniškega sistema, bi bilo treba razločevati med opravljanjem prevoznih storitev in upravljanjem infrastrukture. Glede na take razmere je potrebno, da se ti dve dejavnosti upravljata ločeno in vodita z ločenimi računi. Če so te zahteve po ločevanju izpolnjene, če ni nobenega navzkrižja interesov in če je zagotovljena zaupnost poslovno občutljivih podatkov, bi morali imeti upravljavci železniške strukture možnost, da za nekatere administrativne naloge, kot je pobiranje uporabnin, najamejo subjekte, ki niso aktivni na trgih storitev železniškega prevoza.

(2) Večje povezovanje prevoznega sektorja Unije je bistven element dokončne vzpostavitve notranjega trga, železnice

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

⁽¹⁾ UL C 132, 3.5.2011, str. 99.⁽²⁾ UL C 104, 2.4.2011, str. 53.⁽³⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 16. novembra 2011 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 8. marca 2012 (UL C 108 E, 14.4.2012, str. 8). Stališče Evropskega parlamenta z dne 3. julija 2012 in odločitev Sveta z dne 29. oktobra 2012.⁽⁴⁾ UL L 237, 24.8.1991, str. 25.⁽⁵⁾ UL L 143, 27.6.1995, str. 70.⁽⁶⁾ UL L 75, 15.3.2001, str. 29.

(8) Zaradi pospeševanja konkurence pri vodenju železniških storitev v smislu izboljšanja udobja in storitev uporabnikom bi morale države članice ohraniti splošno odgovornost za razvoj ustrezne železniške infrastrukture.

- (9) Ob odsotnosti skupnih pravil o razporeditvi infrastrukturnih stroškov bi morale države članice po posvetovanju z upravljavcem infrastrukture določiti pravila, ki bi zagotavljala, da prevozniki v železniškem prometu plačajo za uporabo železniške infrastrukture. Taka pravila ne bi smela diskriminirati med prevozniki v železniškem prometu.
- (10) Države članice bi morale zagotoviti, da dobijo upravljavci infrastrukture in obstoječi prevozniki v železniškem prometu v javni lasti ali pod javnim nadzorom zdravo finančno strukturo, pri čemer se ustrezno upoštevajo pravila Unije o državni pomoči. To ne posega v pristojnost držav članic glede načrtovanja in financiranja železniške infrastrukture.
- (11) Prosilcem bi bilo treba dati možnost, da izrazijo svoja stališča o vsebini poslovnega načrta, kar zadeva uporabo, zagotavljanje in razvoj infrastrukture. To ne bi smelo nujno pomeniti popolnega razkritja poslovnega načrta, ki ga je pripravil upravljavec infrastrukture.
- (12) Ker tiri in stranski tiri v zasebni lasti, kot so stranski tiri in tiri v zasebnih industrijskih obratih, niso del železniške infrastrukture, kakor je opredeljena v tej direktivi, za upravljavce takšnih infrastruktur ne bi smele veljati obveznosti, ki jih ta direktiva nalaga upravljavcem infrastrukture. Kljub temu bi bilo treba zagotoviti nediskriminatorni dostop do tirov in stranskih tirov, ne glede na njihovo lastništvo, kadar so potrebni za dostop do objektov, ki so bistveni za opravljanje prevoznih storitev, in kadar jih uporablja ali bi jih lahko uporabljal več kot en končni porabnik.
- (13) Države članice bi se morale imeti možnost odločiti, da infrastrukturne izdatke krijejo s sredstvi, ki niso neposredna državna sredstva, na primer prek javno-zasebnega partnerstva in s financiranjem s strani zasebnega sektorja.
- (14) Računovodski izkaz uspeha upravljavca infrastrukture bi moral biti uravnotežen v primernem obdobju, ki bi se ga, potem ko bi bilo enkrat določeno, v izjemnih primerih, kot je veliko in nenadno poslabšanje gospodarskih razmer v državi članici, ki bi bistveno vplivalo na obseg prometa na njegovi infrastrukturi ali na raven razpoložljivih javnih sredstev, lahko podaljšalo. V skladu z mednarodnimi računovodskimi pravili se zneski posojil za financiranje infrastrukturnih projektov v takšnih izkazih uspeha ne izkažejo.
- (15) Za učinkovit tovorni sektor, zlasti čezmejni, je treba nujno sprejeti ukrepe za odprtje trga.
- (16) Za zagotovitev uporabe pravic dostopa do železniške infrastrukture na enoten in nediskriminatoren način v celotni Uniji je primerno uvesti licenco za prevoznike v železniškem prometu.
- (17) V primerih potovanj z vmesnimi postanki bi bilo treba novim udeležencem na trgu dovoliti pobiranje in odlaganje potnikov vzdolž proge, da bi se zagotovila ekonomska izvedljivost takšnih storitev in da bi se hkrati izognilo temu, da bi se morebitni konkurenti znašli v slabšem položaju v primerjavi z obstoječimi izvajalci.
- (18) Uvedba novega, odprtega dostopa do storitev mednarodnega potniškega prometa z vmesnimi postanki se ne bi smela uporabljati za odpiranje trga notranjega potniškega prometa, temveč bi se morala osredotočiti le na dodatne postanke na mednarodni relaciji. Glavni namen novih storitev bi moral biti prevoz potnikov na mednarodnem potovanju. Pri presoji, ali je to glavni namen storitve, bi bilo treba upoštevati merila, kot so delež v prometu od notranjega in mednarodnega prevoza potnikov, delež v obsegu notranjega in mednarodnega prevoza potnikov ter dolžina relacije. Presojo o glavnem namenu storitve bi moral izvesti ustrezni nacionalni regulatorni organ na zahtevo zainteresirane strani.
- (19) Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o storitvah javnega potniškega železniškega in cestnega prometa⁽¹⁾ dovoljuje državam članicam in lokalnim organom, da dodeljujejo pogodbe za opravljanje javne službe, ki lahko zajemajo izključne pravice za izvajanje nekaterih storitev. Zaradi tega je torej treba zagotoviti skladnost določb te uredbe z načeli odprtja storitev mednarodnega potniškega prometa za konkurenco.
- (20) Odprtje storitev mednarodnega potniškega prometa za konkurenco lahko vpliva na organiziranje in financiranje storitev železniškega potniškega prometa, ki se opravljajo na podlagi pogodb za opravljanje javne službe. Države članice bi morale imeti možnost, da omejijo pravico dostopa na trg, kadar bi ta pravica ogrozila ekonomsko ravnovesje teh pogodb za opravljanje javne službe in kadar to odobri ustrezni regulatorni organ na podlagi objektivne ekonomske analize ter zahteve pristojnih organov, ki so dodelili pogodbo za opravljanje javne službe.
- (21) Pri presoji, ali je bilo ekonomsko ravnovesje pogodb za opravljanje javne službe ogroženo, bi bilo treba upoštevati vnaprej določena merila, kot so posledice za donosnost katerih koli storitev, ki jih zajema pogodba za opravljanje javne službe, vključno s posledičnim vplivom na neto stroške pristojnega javnega organa, ki je dodelil pogodbo, povpraševanje potnikov, cene vozovnic,

⁽¹⁾ UL L 315, 3.12.2007, str. 1.

ureditev izdajanja vozovnic, nahajanje in število postaj na obeh straneh meje ter čas in pogostost predlagane nove storitve. Države članice bi morale imeti možnost, da v skladu s to presojo in odločitvijo zadevnega regulatornega organa odobrijo, spremenijo ali zavrnejo pravico dostopa do zaprosene storitve mednarodnega potniškega prometa, vključno z uporabnino, ki se naloži izvajalcu nove storitve mednarodnega potniškega prometa, in sicer v skladu z ekonomsko analizo in s pravom Unije ter z načeloma enakosti in nediskriminacije.

- (22) Za izboljšanje storitev potniškega prometa na progah, ki izpolnjujejo obveznosti javnih služb, bi bilo treba državam članicam omogočiti, da organe, odgovorne za te storitve, pooblastijo, da uvedejo dajatev na storitve potniškega prometa, za katere so ti organi pristojni. S to dajatvijo bi bilo treba prispevati k financiranju obveznosti javnih služb, določenih v pogodbah za opravljanje javne službe.
- (23) Regulatorni organ bi moral delovati tako, da ne pride do kakršnega koli navzkrižja interesov in kakršne koli vpletenosti v še nedokončano dodeljevanje pogodb za opravljanje javne službe. Pristojnost regulatornega organa bi bilo treba razširiti, da bi omogočili ocenjevanje namena mednarodne storitve in, kjer je to ustrezno, morebitnega ekonomskega učinka na obstoječe pogodbe za opravljanje javne službe.
- (24) Za investiranje v storitve, ki uporabljajo posebno infrastrukturo, kot so železniške proge, namenjene visokim hitrostim, potrebujejo prosilci pravno varnost zaradi obsežnosti in dolgoročnosti zadevnih naložb.
- (25) Regulatorni organi bi morali izmenjevati informacije in, kadar je ustrezno, v posameznih primerih usklajevati načela in prakso za presojo, ali je ekonomsko ravnovesje pogodbe za opravljanje javne službe ogroženo. Na podlagi izkušenj bi morali postopoma oblikovati smernice.
- (26) Za zagotovitev poštene konkurence med prevozniki v železniškem prometu, popolne preglednosti ter nediskriminatornega dostopa do storitev in njihovega opravljanja bi bilo treba opravljanje prevoznih storitev razločevati od upravljanja objektov za izvajanje železniških storitev. Zato je potrebno, da se ti dve vrsti dejavnosti upravljata neodvisno, kadar je upravljavec objekta za izvajanje železniških storitev v lasti organa ali podjetja, ki je prav tako aktivno in ima prevladujoč položaj na nacionalni ravni na vsaj enem od trgov storitev železniškega prevoza blaga ali potnikov, za katere se objekt uporablja.

Taka neodvisnost ne bi smela pomeniti, da je treba za objekte za izvajanje železniških storitev ustanoviti ločen pravni subjekt.

- (27) Nediskriminatoren dostop do objektov in zagotavljanje z železnico povezanih storitev v teh objektih bi morala prevoznikom v železniškem prometu omogočiti, da uporabnikom ponudijo boljše potniške in tovarne storitve.
- (28) Direktiva 2009/72/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. julija 2009 o skupnih pravilih notranjega trga z električno energijo⁽¹⁾ določa odprtje evropskega trga električne energije, zato bi morala biti električna energija za vleko na zahtevo prevoznikov v železniškem prometu dobavljen na nediskriminatoren način. Kadar je ponudnik samo eden, bi bilo treba uporabnino za takšno storitev določiti po enotnih načelih zaračunavanja uporabnin.
- (29) Kar zadeva odnose s tretjimi državami, bi bilo treba posebno pozornost nameniti obstoju vzajemnega dostopa za prevoznike v železniškem prometu iz Unije do trga storitev v železniškem prometu teh tretjih držav, to pa bi bilo treba podpreti s čezmejnimi sporazumi.
- (30) Za zagotovitev zanesljivih in primernih storitev je treba zagotoviti, da prevozniki v železniškem prometu vselej izpolnjujejo določene zahteve v zvezi z dobrim ugledom, finančno sposobnostjo in strokovno usposobljenostjo.
- (31) Za zaščito zadevnih porabnikov in tretjih strani je nujno zagotoviti, da so prevozniki v železniškem prometu dovolj zavarovani glede odgovornosti. Dovoliti bi bilo treba, da se odgovornost v primeru nesreče krije tudi z jamstvi bank ali drugih prevoznikov, če je takšno kritje ponujeno pod tržnimi pogoji, ne vodi do državne pomoči in ne vsebuje elementov diskriminacije proti drugim prevoznikom v železniškem prometu.
- (32) Prevoznik v železniškem prometu bi moral biti tudi zavezan upoštevati nacionalno pravo in pravo Unije o opravljanju storitev železniškega prometa, uporabljeno na nediskriminatoren način, ki je namenjeno prevozniku v železniškem prometu zagotoviti popolnoma varno opravljanje njegove dejavnosti, ob ustreznem upoštevanju zdravstvenih in socialnih pogojev ter pravic delavcev in potrošnikov na določenih razdaljah proge.
- (33) Postopki za podeljevanje, vzdrževanje in spreminjanje licenc za prevoznike v železniškem prometu bi morali biti pregledni in v skladu z načelom nediskriminacije.

⁽¹⁾ UL L 211, 14.8.2009, str. 55.

- (34) Za zagotovitev preglednosti in nediskriminatornega dostopa do železniške infrastrukture in do storitev v objektih za izvajanje železniških storitev vsem prevoznikom v železniškem prometu bi se morale vse potrebne informacije za uresničevanje pravic dostopa objaviti v programu omrežja. Program omrežja bi moral biti v skladu z obstoječimi mednarodnimi praksami objavljen v najmanj dveh uradnih jezikih Unije.
- (35) Primerna ureditev dodeljevanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti in konkurenca med izvajalci bosta privedli do večje uravnoteženosti med različnimi načini prevoza.
- (36) Upravljalce infrastrukture bi bilo treba spodbuditi, na primer z nagradami za direktorje, da znižajo višino uporabnin za dostop in stroške zagotavljanja infrastrukture.
- (37) Obveznost držav članic, da s pogodbenim dogovorom med pristojnim organom in upravljavcem infrastrukture zagotovijo uresničevanje ciljnih rezultatov in srednje- do dolgoročne prihodke upravljavca infrastrukture, ne bi smela posegati v pristojnost držav članic v zvezi z načrtovanjem in financiranjem železniške infrastrukture.
- (38) Spodbujanje optimalne uporabe železniške infrastrukture bo vodilo k znižanju stroškov, ki jih za družbo predstavlja promet.
- (39) Načini za porazdelitev stroškov, ki jih določijo upravljavci infrastrukture, bi morali temeljiti na najboljšem razpoložljivem razumevanju stroškov, z njimi pa bi morali stroške porazdeliti med različne storitve, ponujene prevoznikom v železniškem prometu, in po potrebi različne vrste železniških vozil.
- (40) Primerna ureditev zaračunavanja za uporabo železniške infrastrukture, skupaj s primerno ureditvijo zaračunavanja za uporabo druge prometne infrastrukture, in konkurenca med izvajalci bi morali privedi do optimalne uravnoteženosti med različnimi načini prevoza na trajnostni podlagi.
- (41) Pri zaračunavanju pribitkov bi moral upravljavec infrastrukture določiti različne tržne dele, če se stroški opravljanja prevoznih storitev, njihova tržne cene ali zahteve glede njihove kakovosti med seboj znatno razlikujejo.
- (42) Ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti bi morala omogočati enak in nediskriminatoren dostop za vse prevoznike v železniškem prometu in poskusiti, kolikor je mogoče, na pravičen in nediskriminatoren način zadovoljevati potrebe vseh uporabnikov in vseh vrst prometa. Takšne ureditve bi morale omogočati pošteno konkurenco pri opravljanju železniških storitev.
- (43) Ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti v okviru, kakor ga določijo države članice, bi morala spodbujati upravljavce železniške infrastrukture, da optimalno izkoristijo svojo infrastrukturo.
- (44) Ureditev dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti in ureditev zaračunavanja uporabnin za infrastrukturo bi morala prevoznikom v železniškem prometu dajati jasna in dosledna ekonomska sporočila, ki jih vodijo k razumnim odločitvam.
- (45) Hrup, ki ga povzročajo zavornjaki iz litega železa, ki se uporabljajo za tovarne vagonne, spada k tistim vzrokom emisij hrupa, ki bi jih lahko zmanjšali z ustreznimi tehničnimi rešitvami. Uporabnine za infrastrukturo, diferencirane na podlagi hrupa, bi se morale v prvi vrsti zaračunavati za tovarne vagonne, ki ne izpolnjujejo zahtev iz Odločbe Komisije 2006/66/ES z dne 23. decembra 2005 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom „vozni park – hrup“ vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ⁽¹⁾. Če takšna diferenciacija povzroči izgubo prihodka upravljavca infrastrukture, to ne bi smelo posegati v pravila Unije o državni pomoči.
- (46) Uporabnine za infrastrukturo, diferencirane na podlagi hrupa, bi morale dopolnjevati druge ukrepe za zmanjšanje železniškega hrupa, kot so sprejetje tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI), ki določajo najvišjo raven železniškega hrupa, kartiranje hrupa ter akcijski načrti za zmanjšanje izpostavljenosti hrupu pod Direktivo 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa ⁽²⁾, kot tudi financiranje Unije in nacionalno javno financiranje za opremljanje obstoječih železniških vagonov in za infrastrukture za zmanjšanje hrupa.
- (47) O ukrepih za zmanjšanje hrupa, enakovrednih tistim, ki so sprejeti za železniški sektor, bi bilo treba razmisliti pri drugih načinih prevoza.
- (48) Da bi pospešili vgradnjo evropskega sistema za nadzor vlakov (v nadaljnjem besedilu: ETCS) na lokomotivah, bi morali upravljavci infrastrukture spremeniti sistem zaračunavanja z uvedbočasne diferenciacije za vlake, opremljene z ETCS. Taka diferenciacija bi morala zagotoviti primerne spodbude za opremljanje vlakov z ETCS.
- (49) Za upoštevanje potrebe uporabnikov ali potencialnih uporabnikov zmogljivosti železniške infrastrukture, da načrtujejo svoje poslovanje ter potreb porabnikov in financerjev železniških storitev je pomembno, da upravljavci infrastrukture zagotavljajo, da se infrastrukturne zmogljivosti dodeljujejo na način, ki odraža potrebo po ohranjanju in izboljšanju ravni zanesljivosti storitev.

⁽¹⁾ UL L 37, 8.2.2006, str. 1.

⁽²⁾ UL L 189, 18.7.2002, str. 12.

- (50) Zaželeno je, da se prevoznike v železniškem prometu in upravljavce infrastrukture spodbuja k zmanjševanju motenj na omrežju in povečevanju njegove učinkovitosti.
- (51) Države članice bi morale imeti možnost, da kupcem železniških storitev omogočijo neposredno udeležbo v postopku dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti.
- (52) Pomembno je upoštevati poslovne zahteve tako prosilcev za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti kot upravljavca infrastrukture.
- (53) Pomembno je čim bolj povečati prilagodljivost upravljavcev infrastrukture pri dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti, vendar bi to moralo biti to v skladu z izpolnjevanjem razumnih zahtev prosilca.
- (54) Postopek dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti bi moral preprečevati neupravičene omejitve želja drugih prevoznikov, ki so imetniki pravice do uporabe infrastrukture, za razvoj svojega poslovanja ali nameravajo take pravice pridobiti.
- (55) Ureditev dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti in zaračunavanja uporabnin bo morda morala upoštevati dejstvo, da so bili različni sestavni deli železniškega infrastrukturnega omrežja morda načrtovani za različne glavne uporabnike.
- (56) Pogosto bodo imeli različni uporabniki in različne vrste uporabnikov tudi različen vpliv na infrastrukturne zmogljivosti, zato je treba potrebe različnih storitev ustrezno uravnovesiti.
- (57) Storitve, ki se opravljajo na podlagi pogodb z javnimi oblastmi, lahko zahtevajo sprejetje posebnih pravil, da bi za uporabnike ohranile svojo privlačnost.
- (58) Ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti bi morala upoštevati učinke naraščajoče preobremenjenosti infrastrukturne zmogljivosti in, nenazadnje, pomanjkanje zmogljivosti.
- (59) Različni časovni okviri za načrtovanje vrst prometa bi morali zagotavljati, da se lahko ugoti prošnja za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti, vloženim po koncu postopka načrtovanja letnega operativnega voznega reda.
- (60) Za zagotovitev optimalnih rezultatov za prevoznike v železniškem prometu je zaželeno zahtevati preskus uporabe infrastrukturnih zmogljivosti, če je za zadovoljitev potreb uporabnikov potrebno usklajevanje prošenj za dodelitev zmogljivosti.
- (61) Glede na monopolni položaj upravljavcev infrastrukture bi bilo treba od njih zahtevati preskus razpoložljivih infrastrukturnih zmogljivosti in načinov za njihovo povečanje, kadar v postopku dodeljevanja zmogljivosti ni možno zadovoljiti potreb uporabnikov.
- (62) Pomanjkanje informacij o prošnjah drugih prevoznikov v železniškem prometu in omejitvah znotraj sistema lahko prevoznikom v železniškem prometu oteži optimizacijo njihovih prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti.
- (63) Pomembno je zagotoviti boljše usklajevanje ureditev dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti, da bi se povečala privlačnost železnice za promet, ki uporablja omrežje več kot enega upravljavca infrastrukture, zlasti za mednarodni promet.
- (64) Pomembno je čim bolj zmanjšati izkrivljanje konkurence, ki lahko nastane med železniškimi infrastrukturami ali različnimi načini prevoza zaradi velikih razlik v načelih zaračunavanja uporabnine.
- (65) Zaželeno je opredeliti tiste sestavne dele infrastrukturnih storitev, ki so za izvajalca bistveni pri opravljanju storitev in bi morale biti zagotovljene v zameno za najnižje uporabnine za dostop.
- (66) Naložbe v železniško infrastrukturo so potrebne, ureditev zaračunavanja uporabnin za infrastrukturo pa bi morala zagotoviti spodbude upravljavcem infrastrukture, da ustrezne naložbe postanejo ekonomsko privlačne.
- (67) Za vzpostavitev primerne in pravične višine uporabnin za infrastrukturo je potrebno, da upravljavci infrastrukture evidentirajo in ovrednotijo svoja osnovna sredstva ter razvijejo jasno razumevanje dejavnikov, ki določajo stroške obratovanja infrastrukture.
- (68) Pri sprejemanju odločitev na področju prevoza je zaželeno zagotoviti, da se upoštevajo zunanji stroški in da zaračunavanje uporabnin za infrastrukturo lahko prispeva k ponotranjenju zunanjih stroškov na usklajen in uravnotežen način pri vseh načinih prevoza.
- (69) Pomembno je zagotoviti, da so uporabnine za notranji in mednarodni promet takšne, da železniškemu prometu omogočijo zadovoljiti potrebe trga. Posledično bi se uporabnina za infrastrukturo morala določiti glede na stroške, ki nastanejo neposredno zaradi izvajanja storitev vožnje vlaka.
- (70) Skupna višina kritja stroškov s pomočjo uporabnin za infrastrukturo vpliva na višino državnih prispevkov. Države članice lahko zahtevajo različne višine skupnega kritja stroškov. Vendar bi morala vsaka ureditev zaračunavanja uporabnin za infrastrukturo omogočati stopnjo prometa, ki lahko pokriva vsaj dodatne stroške, ki so določeni za uporabo železniškega omrežja.
- (71) Železniška infrastruktura je naravni monopol, zato je upravljavcem infrastrukture treba zagotoviti spodbude za zmanjševanje stroškov in učinkovito upravljanje njihovih infrastrukture.
- (72) Razvoj železniškega prevoza bi bilo treba doseči med drugim s pomočjo razpoložljivih instrumentov Unije in brez poseganja v že postavljene prednostne naloge.

- (73) Popusti, ki se priznajo prevoznikom v železniškem prometu, bi morali biti povezani z dejanskimi prihranki pri upravnih stroških, zlasti prihranki pri transakcijskih stroških. Popusti se lahko priznajo tudi za spodbujanje učinkovite uporabe infrastrukture.
- (74) Zaželeno je, da se prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcu infrastrukture zagotovijo spodbude za čim večje zmanjševanje motenj omrežja.
- (75) Dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti je za upravljavca infrastrukture strošek, za katerega bi se moralo zahtevati plačilo.
- (76) Učinkovito upravljanje ter poštena in nediskriminatorna uporaba železniške infrastrukture zahtevata ustanovitev regulatornega organa, ki nadzira uporabo pravil, določenih v tej direktivi, in deluje kot pritožbeni organ, brez poseganja v možnost sodnega nadzora. Takemu regulatornemu organu bi bilo treba omogočiti, da izvršitev svojih zahtev po informacijah in svojih odločitvah zagotovi z ustreznimi kaznimi.
- (77) S financiranjem regulatornega organa bi morali zagotoviti njegovo neodvisnost, financiranje pa bi moralo izvirati bodisi iz državnega proračuna bodisi iz prispevkov sektorja, ki se zaračunajo kot obvezna dajatev, pri čemer bi bilo treba upoštevati načela pravičnosti, preglednosti, nediskriminacije in sorazmernosti.
- (78) Primerni postopki imenovanja zaposlenih bi morali prispevati k zagotavljanju neodvisnosti regulatornega organa, obenem pa zlasti zagotoviti, da imenovanje oseb, zadolženih za sprejemanje odločitev, opravlja javni organ, ki ne uveljavlja neposrednih pravic lastništva nad reguliranimi prevozniki. Če je ta pogoj izpolnjen, je lahko tak organ na primer parlament, predsednik države ali predsednik vlade.
- (79) Ob zagotavljanju celovitosti notranjega trga so potrebni posebni ukrepi, ki omogočajo upoštevanje določenega geopolitičnega in zemljepisnega položaja nekaterih držav članic ter posebne organiziranosti železniškega sektorja v različnih državah članicah.
- (80) Da bi se upošteval razvoj trga storitev v železniškem prometu, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastila, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s tehničnimi spremembami informacij, ki jih zagotovi prevoznik, ki zaprosi za licenco, seznamom kategorij zamud, časovnim načrtom postopka dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti in računovodskimi informacijami, ki jih zagotovijo regulatorni organi. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrežna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu istočasno, pravočasno in na ustrezen način.
- (81) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil⁽¹⁾.
- (82) Komisija ne bi smela sprejeti izvedbenih aktov, povezanih z glavnim namenom železniških storitev, oceno vpliva novih mednarodnih storitev na ekonomsko ravnotežje pogodb o opravljanju javne službe, dajtvami prevoznikov v železniškem prometu, ki opravljajo storitve potniškega prometa, dostopom do storitev v objektih, bistvenih za opravljanje storitev, podrobnim postopkom za pridobitev dovoljenja, načini izračunavanja neposrednih stroškov zaradi uporabe zaračunavanja stroškov posledic hrupa in zaradi uporabe diferenciacije uporabnin za infrastrukturo, s katerimi se spodbuja opremljanje vlakov z ETCS, ter skupnimi načeli in prakso sprejemanja odločitev v regulatornih organih, če odbor, ustanovljen v skladu s to direktivo, ne izda mnenja o osnutku izvedbenega akta, ki ga predstavi Komisija.
- (83) Ker ciljev te direktive, namreč spodbujati razvoj železnic Unije, določiti splošna načela za podelitev licence prevoznikom v železniškem prometu in uskladiti ureditev v državah članicah glede dodeljevanja železniških infrastrukturnih zmogljivosti ter uporabnin za uporabo slednjih, države članice ne morejo zadovoljivo doseči zaradi očitno mednarodne razsežnosti izdajanja takšnih licenc in delovanja pomembnih elementov železniških omrežij, in glede na potrebo, da se zagotovijo pošteni in nediskriminatorni pogoji dostopa do infrastrukture, in ker se te cilje zaradi njihovih nadnacionalnih posledic lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena, ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (84) Obveznost prenosa te direktive v nacionalno pravo bi morala biti omejena na tiste določbe, ki pomenijo vsebinsko spremembo v primerjavi s predhodnimi direktivami. Obveznost prenosa določb te direktive, ki v primerjavi s predhodnimi direktivami niso vsebinsko spremenjene, izhaja iz navedenih direktiv.

⁽¹⁾ UL L 55, 28.2.2011, str. 13.

- (85) Za države članice, ki nimajo železniškega sistema in tudi ne predvidevajo njegove vzpostavitve v bližnji prihodnosti, bi bila obveznost prenosa in izvajanja poglavij II in IV te direktive nesorazmerna in nesmiselna. Zaradi tega bi bilo treba takšne države članice izvzeti iz te obveznosti.
- (86) Države članice so se v skladu s Skupno politično izjavo z dne 28. septembra 2011 držav članic in Komisije o obrazložljivih dokumentih⁽¹⁾ zavzele, da bodo v utemeljenih primerih k uradnem obvestilu o svojih ukrepih za prenos priložile enega ali več dokumentov, ki bodo pojasnjevali razmerje med sestavnimi deli direktive in ustreznimi deli nacionalnih instrumentov za prenos. Glede te direktive zakonodajalec meni, da je predložitev takih dokumentov upravičena.
- (87) Ta direktiva ne bi smela posegati v roke, določene v delu B Priloge IX, v katerih se morajo države članice uskladiti s predhodnimi direktivami –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Predmet urejanja in področje uporabe

1. Ta direktiva določa:
 - (a) pravila, ki se uporabljajo za upravljanje železniške infrastrukture in za dejavnosti železniškega prevoza, ki jih opravljajo prevozniki v železniškem prometu, ki imajo ali bodo imeli sedež v državi članici, kot je določeno v poglavju II;
 - (b) merila, ki jih države članice uporabljajo za izdajanje, podaljšanje ali spremembo licenc za prevoznike v železniškem prometu, ki imajo ali bodo imeli svoj sedež v Uniji, kot je določeno v poglavju III;
 - (c) načela in postopke, ki se uporabljajo za določanje in pobiranje uporabnin za železniško infrastrukturo in za dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti, kot je določeno v poglavju IV.
2. Ta direktiva velja za uporabo železniške infrastrukture za storitve v notranjem in mednarodnem železniškem prometu.

Člen 2

Izvetja iz področja uporabe

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

infrastrukturi ali v omrežjih, namenjenih samo za opravljanje storitev mestnega ali primestnega železniškega prometa.

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

2. Države članice lahko iz uporabe poglavja III izvzamejo:

- (a) prevoznike, ki izvajajo izključno železniški potniški promet na samostojni lokalni in regionalni železniški infrastrukturi;
- (b) prevoznike, ki izvajajo izključno mestni ali primestni železniški potniški promet;
- (c) prevoznike, ki izvajajo izključno regionalni železniški tovorni promet;
- (d) prevoznike, ki izvajajo izključno tovorni promet na zasebni železniški infrastrukturi, ki obstaja zgolj za potrebe izvajanja lastnikovega prevoza tovora.

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

- (a) lokalna in regionalna samostojna omrežja, ki za potniški promet uporabljajo železniško infrastrukturo;
- (b) omrežja, ki so namenjena samo obratovanju mestnega in primestnega železniškega potniškega prometa;
- (c) regionalna omrežja, ki jih za regionalni tovorni promet uporablja izključno prevoznik v železniškem prometu, ki ga odstavek 1 ne zajema, dokler drug prevoznik ne zaprosi za infrastrukturne zmogljivosti na tem omrežju;
- (d) zasebno železniško infrastrukturo, ki obstaja zgolj za potrebe izvajanja lastnikovega prevoza tovora.

4. Brez poseganja v odstavek 3 lahko države članice iz uporabe člena 8(3) izvzamejo lokalne in regionalne železniške infrastrukture, ki nimajo strateškega pomena za delovanje trga storitev v železniškem prometu, iz uporabe poglavja IV pa lokalne železniške infrastrukture, ki nimajo nobenega strateškega pomena za delovanje trga storitev v železniškem prometu. Države članice o nameravanem izvetju takšnih železniških infrastruktur uradno obvestijo Komisijo. V skladu s svetovalnim postopkom iz člena 62(2) Komisija odloči, ali se lahko šteje, da takšna železniška infrastruktura nima strateškega pomena, pri čemer upošteva dolžino zadevnih železniških prog, njihovo raven uporabe in obseg prometa, ki bi ga to lahko zadevalo.

⁽¹⁾ UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

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

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

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

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

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

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

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

Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej direktivi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

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

(2) „upravljavec infrastrukture“ pomeni vsak organ ali podjetje, ki je pristojno oziroma odgovorno zlasti za vzpostavitev, upravljanje in vzdrževanje železniške infrastrukture, vključno z upravljanjem prometa, vodenjem-upravljanjem ter signalizacijo; naloge upravljavca infrastrukture na železniškem omrežju ali na delu omrežja so lahko dodeljene različnim organom ali podjetjem;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (12) "upravljavec objekta za izvajanje železniških storitev" pomeni vsak javni ali zasebni subjekt, odgovoren za upravljanje enega ali več objektov za izvajanje železniških storitev, ali zagotavljanje ene ali več storitev iz točk 2 do 4 Priloge II prevoznikom v železniškem prometu;
- (13) "čezmejni sporazum" pomeni vsak sporazum med dvema ali več državami članicami ali med državami članicami in tretjimi državami, katerega namen je olajšati opravljanje storitev čezmejnega železniškega prometa;
- (14) "licenca" pomeni dovoljenje, ki ga licenčni organ izda prevozniku in s katerim se prizna njegova sposobnost, da kot prevoznik v železniškem prometu opravlja storitve železniškega prevoza; ta sposobnost je lahko omejena na opravljanje posebnih vrst storitev;
- (15) "licenčni organ" pomeni organ, odgovoren za podeljevanje licenc v državi članici;
- (16) "pogodbeni dogovor" pomeni sporazum ali, smiselno, dogovor v okviru upravnih ukrepov;
- (17) "razumni dobiček" pomeni stopnjo donosa lastnega kapitala, pri kateri se upošteva tveganje, vključno s tveganjem za prihodke, ali odsotnost tveganja, ki ga je imel upravljavec objekta za izvajanje železniških storitev, in je v skladu s povprečno stopnjo za zadevni sektor v zadnjih letih;
- (18) „dodeljevanje“ pomeni dodeljevanje železniških infrastrukturnih zmogljivosti s strani upravljavca infrastrukture;
- (19) „prošilec“ pomeni prevoznika v železniškem prometu, mednarodno združenje prevoznikov v železniškem prometu ali druge fizične ali pravne osebe, kot so pristojni organi iz Uredbe (ES) št. 1370/2007 in naročniki prevoza tovora, špediterji in izvajalci kombiniranega prometa, ki imajo interes na podlagi javne službe ali poslovni interes za pridobitev infrastrukturnih zmogljivosti;
- (20) „preobremenjena infrastruktura“ pomeni del infrastrukture, pri katerem v določenih obdobjih ni mogoče povsem zadostiti povpraševanju po infrastrukturnih zmogljivostih celo po usklajevanju različnih prošenj za njihovo dodelitev;
- (21) „načrt razširitve zmogljivosti“ pomeni ukrep ali niz ukrepov, skupaj s časovnim načrtom njihove izvedbe, ki so namenjeni odpravi omejitev zmogljivosti, zaradi katerih je bil določen del razglašen za „preobremenjeno infrastrukturo“;
- (22) „usklajevanje“ pomeni postopek, po katerem upravljavec infrastrukture in prosilci poskušajo najti rešitev, kadar obstajajo nasprotujoče si prošnje za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti;
- (23) „okvirna pogodba“ pomeni pravno zavezujoč splošni sporazum na podlagi javnega ali zasebnega prava, ki določa pravice in obveznosti prosilca ter upravljavca infrastrukture v zvezi z infrastrukturnimi zmogljivostmi, ki se bodo dodeljevale, in uporabnine, ki se bodo zaračunavale v obdobju, ki je daljše od ene sezone operativnega voznega reda;
- (24) „infrastrukturne zmogljivosti“ pomenijo možnost načrtovanja zahtevanih vlakovnih poti za en del infrastrukture za določeno obdobje;
- (25) „omrežje“ pomeni celotno železniško infrastrukturo, ki jo upravljavec infrastrukture upravlja;
- (26) „program omrežja“ pomeni podrobno obrazložitev splošnih pravil, rokov, postopkov in meril za ureditev zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti, vključno z dodatnimi informacijami, potrebnimi za prošnje za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti;
- (27) „vlakovna pot“ pomeni infrastrukturne zmogljivosti, ki so potrebne za vožnjo vlaka med dvema krajema v določenem obdobju;
- (28) „operativni vozni red“ pomeni podatke, ki določajo vse načrtovane vožnje vlaka in železniškega voznega parka na zadevni infrastrukturi v obdobju, za katerega velja;
- (29) „odstavni tir“ pomeni tir, posebej namenjen za začasno odstavljanje železniških vozil med dvema prevozoma;
- (30) „večja vzdrževalna dela“ so dela, ki se jih ne opravlja rutinsko med vsakodnevnim delom in ki zahtevajo, da se vozilo umakne iz obratovanja.

POGLAVJE II

RAZVOJ ŽELEZNIC UNIJE

ODDELEK 1

Neodvisnost Upravljanja

Člen 4

Neodvisnost prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture

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

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

Člen 5

Upravljanje prevoznikov v železniškem prometu v skladu s poslovnimi načeli

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

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

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

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

- (a) določijo svojo notranjo organiziranost, brez poseganja v določbe členov 7, 29 in 39;
- (b) nadzorujejo dobavo in trženje storitev ter določajo njihovo ceno;
- (c) sprejemajo odločitve v zvezi z osebjem, premoženjem in nabavo;
- (d) širijo svoj tržni delež, razvijajo nove tehnologije in nove storitve ter sprejemajo inovativne tehnike upravljanja;
- (e) vzpostavijo nove dejavnosti na področjih, povezanih s poslovanjem v železniškem prometu.

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

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

gospodarskih družbah v zvezi z imenovanjem članov upravnih organov.

ODDELEK 2

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

Člen 6

Ločevanje poslovnih računov

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

2. Države članice lahko tudi določijo, da je za takšno ločitev potrebna organizacijska delitev na področja znotraj enega prevoznika ali da infrastrukturo in prevozne storitve upravljajo ločeni subjekti.

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

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

Člen 7

Neodvisnost bistvenih funkcij upravljavca infrastrukture

1. Države članice zagotovijo, da se bistvene funkcije, odločilne za pravičen in nediskriminatoren dostop do infrastrukture, prenesejo na organe ali podjetja, ki sami(-a) ne opravljajo nobenih storitev železniškega prevoza. Ne glede na organizacijske strukture je treba dokazati, da je bil ta cilj dosežen.

Bistvene funkcije so:

- (a) odločanje o dodeljevanju vlakovnih poti, vključno z določitvijo in oceno razpoložljivosti, ter dodeljevanju posameznih vlakovnih poti, in

(b) odločanje o zaračunavanju uporabnin za infrastrukturo, vključno z obračunavanjem in pobiranjem teh uporabnin, brez poseganja v člen 29(1).

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

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

3. Kadar se določbe oddelkov 2 in 3 poglavja IV nanašajo na bistvene naloge upravljavca infrastrukture, se razumejo, kot da se glede njihovih posameznih pristojnosti uporabljajo za organ za zaračunavanje uporabnin oziroma organ za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti.

ODDELEK 3

Izboljšanje Finančnega Položaja

Člen 8

Financiranje upravljavca infrastrukture

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

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

3. V okviru splošne politike, ki jo določi zadevna država članica, in ob upoštevanju strategije iz odstavka 1 in finančnih sredstev iz odstavka 2, ki jih zagotovijo države članice, upravljavec infrastrukture sprejme poslovni načrt, ki vključuje naložbene in finančne programe. S tem načrtom se omogoči optimalna in učinkovita uporaba, zagotavljanje ter razvoj

infrastrukture ob zagotavljanju finančnega ravnovesja in sredstev, ki so potrebna za doseganje teh ciljev. Upravljavec infrastrukture zagotovi, da imajo znani prosilci, na prošnjo pa tudi potencialni prosilci, dostop do ustreznih informacij ter možnost izraziti svoje mnenje o vsebini poslovnega načrta, in sicer v zvezi s pogoji za dostop do infrastrukture in za njeno uporabo ter v zvezi z naravo, zagotavljanjem in razvojem te infrastrukture, preden ga upravljavec infrastrukture odobri.

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

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

Člen 9

Pregleden odpis dolga

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

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

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

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

ODDELEK 4

Dostop do železniške infrastrukture in železniških prevoznih storitev

Člen 10

Pogoji dostopa do železniške infrastrukture

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

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

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

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

Člen 11

Omejevanje pravice dostopa in pravice do vstopanja in izstopanja potnikov

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

2. O tem, ali bi gospodarsko ravnovesje pogodbe za opravljanje javne službe lahko bilo ogroženo, odloči zadevni regulatorni organ oziroma organi iz člena 55 na podlagi objektivne

ekonomske analize in na podlagi vnaprej določenih meril ter na zahtevo katerega koli od naslednjih subjektov:

- (a) pristojnega organa oziroma pristojnih organov, ki so dodelili pogodbo za opravljanje javne službe;
- (b) katerega koli drugega zainteresiranega pristojnega organa, ki ima v skladu s tem členom pravico omejiti dostop;
- (c) upravljavec infrastrukture;
- (d) prevoznika v železniškem prometu, ki izvaja pogodbo za opravljanje javne službe.

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

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

- (a) ustrezní pristojni organ oziroma pristojni organi;
- (b) upravljavec infrastrukture;
- (c) prevoznik v železniškem prometu, ki izvaja pogodbo za opravljanje javne službe;
- (d) prevoznik v železniškem prometu, ki je zaprosil za dostop.

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

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

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

Člen 12

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

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

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

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

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

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

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

Člen 13

Pogoji dostopa do storitev

1. Upravljalci infrastrukture vsem prevoznikom v železniškem prometu na nediskriminatoren način zagotavljajo

minimalni paket dostopa do infrastrukture, določen v točki 1 Priloge II.

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

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

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

Kadar upravljanje objekta za izvajanje železniških storitev zagotovi upravljavec infrastrukture ali kadar upravljavca zadevnega objekta neposredno ali posredno nadzoruje upravljavec infrastrukture, se šteje, da je skladnost z zahtevami iz tega odstavka izkazana z izpolnitvijo zahtev iz člena 7.

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

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

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

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

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

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

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

ODDELEK 5

Čezmejni Sporazumi

Člen 14

Splošna načela za čezmejne sporazume

1. Države članice zagotovijo, da določbe v čezmejnih sporazumih ne diskriminirajo med prevozniki v železniškem prometu

ali omejujejo svobode prevoznikov v železniškem prometu, da izvajajo čezmejne storitve.

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

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

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

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

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

ODDELEK 6

Naloge komisije, kar zadeva spremljanje

Člen 15

Obseg spremljanja trga

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

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

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

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

- (a) razvoju notranjega trga storitev v železniškem prometu in storitev, ki se zagotovijo prevoznikom v železniškem prometu, v skladu s Prilogo II;
- (b) okvirnih pogojih iz odstavka 3, tudi za storitve javnega železniškega potniškega prevoza;
- (c) stanju železniškega omrežja Unije;
- (d) uporabi pravic dostopa;
- (e) ovirah, ki preprečujejo večjo učinkovitost storitev v železniškem prometu;
- (f) omejitvah infrastrukture;
- (g) potrebi po zakonodaji.

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

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

⁽¹⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 1.

POGLAVJE III

IZDAJA LICENC PREVOZNIKOM V ŽELEZNIŠKEM PROMETU

ODDELEK 1

Licenčni Organ

Člen 16

Licenčni organ

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

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

ODDELEK 2

Pogoji za pridobitev licence

Člen 17

Splošne zahteve

1. Prevoznik je upravičen, da zaprosi za licenco v državi članici, v kateri ima sedež.
2. Države članice ne izdajajo licenc ali podaljšujejo njihove veljavnosti, če zahteve iz tega poglavja niso izpolnjene.
3. Prevoznik, ki izpolnjuje zahteve iz tega poglavja, je upravičen, da prejme licenco.
4. Noben prevoznik ne sme opravljati storitev železniškega prevoza, ki jih zajema to poglavje, če mu ni bila podeljena ustrezna licenca za opravljanje teh storitev.

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

5. Komisija sprejme ukrepe, v katerih podrobno določi uporabo skupnega obrazca za licenco in, če je potrebno, za zagotovitev poštene in učinkovite konkurence na trgih storitev v železniškem prometu, tudi postopek, ki ga je treba upoštevati pri uporabi tega člena. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

Člen 18

Pogoji za pridobitev licence

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

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

Člen 19

Zahteve v zvezi z dobrim ugledom

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

- (a) niso bili obsojeni zaradi storitve hudega kaznivega dejanja, vključno z gospodarskimi kaznivimi dejanji;
- (b) zoper njih ni bil uveden stečajni postopek;
- (c) niso bili obsojeni zaradi storitve hudega kaznivega dejanja po posebni zakonodaji, ki velja na področju prevoza;
- (d) niso bili obsojeni hudega ali ponavljajočega se neizpolnjevanja obveznosti, ki jih določa socialno ali delovno pravo, vključno z obveznostmi v skladu z zakonodajo o varnosti in zdravju pri delu, ter obveznosti carinskega prava, kadar želi podjetje izvajati čezmejni tovorni prevoz, za katerega se uporabljajo carinski postopki.

Člen 20

Zahteve v zvezi s finančno sposobnostjo

1. Zahteve v zvezi s finančno sposobnostjo so izpolnjene, ko lahko prevoznik, ki zaprosi za licenco, izkaže, da bo v obdobju 12 mesecev lahko izpolnjeval svoje dejanske in potencialne obveznosti, ugotovljene na podlagi realističnih predvidevanj.
2. Licenčni organ preveri finančno sposobnost zlasti z letnimi izkazi prevoznika v železniškem prometu ali, kadar prevozniki, ki zaprosijo za licenco, ne morejo predložiti letnih izkazov, z bilanco stanja. Vsak prevoznik, ki zaprosi za licenco, predloži vsaj informacije, navedene v Prilogi III.
3. Licenčni organ prevoznika, ki zaprosi za licenco, ne šteje za finančno sposobnega, če je zaradi svoje dejavnosti znatno ali pogosto v zamudi s plačili davščin ali plačili iz socialne varnosti.
4. Licenčni organ lahko zahteva predložitev revizijskega poročila in ustreznih dokumentov banke, javne hranilnice, računovodje ali revizorja. Ti dokumenti vsebujejo informacije, navedene v Prilogi III.
5. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 60 glede določenih sprememb Priloge III. Priloga III se torej lahko spremeni, tako da se opredelijo informacije, ki jih predloži prevozniki, ki zaprosijo za licenco, oziroma dopolni glede na izkušnje licenčnih organov ali razvoj trga storitev v železniškem prometu.

Člen 21

Zahteve v zvezi s strokovno usposobljenostjo

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

Člen 22

Zahteve v zvezi s kritjem civilnopravne odgovornosti

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

ODDELEK 3

Veljavnost Licence

Člen 23

Prostorska in časovna veljavnost

1. Licenca velja na celotnem ozemlju Unije.
2. Licenca velja toliko časa, dokler prevoznik v železniškem prometu izpolnjuje obveznosti, določene v tem poglavju. Vendar lahko licenčni organ predvidi redni pregled. Če je tako, se pregled opravi vsaj vsakih pet let.
3. Sama licenca lahko vsebuje posebne določbe, ki urejajo začasni odvzem ali preklic licence.

Člen 24

Začasna licenca, odobritev, začasen odvzem in preklic

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Člen 25

Postopek za podelitev licenc

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

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

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

POGLAVJE IV

NALOŽITEV UPORABNIN ZA ŽELEZNIŠKO INFRASTRUKTURO IN DODELJEVANJE ŽELEZNIŠKIH INFRASTRUKTURNIH ZMOGLJIVOSTI

ODDELEK 1

Splošna Načela

Člen 26

Učinkovita uporaba infrastrukturne zmogljivosti

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

Člen 27

Program omrežja

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

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

3. Program omrežja se po potrebi posodablja in spreminja.

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

Člen 28

Sporazumi med prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture

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

ODDELEK 2

Uporabnine za infrastrukturo in storitve

Člen 29

Določitev, obračunavanje in pobiranje uporabnin

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

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

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

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

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

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

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

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

Člen 30

Stroški infrastrukture in poslovni računi

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

2. Brez poseganja v pristojnost držav članic v zvezi z načrtovanjem in financiranjem železniške infrastrukture in

proračunsko načelo enoletnosti, če to obstaja, države članice zagotovijo, da se med pristojnim organom in upravljavcem infrastrukture sklene pogodbeni dogovor, ki izpolnjuje osnovna načela in parametre iz Priloge V, za obdobje najmanj petih let.

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

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

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

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

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

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

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

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

Člen 31

Načela zaračunavanja uporabnin

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

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

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

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

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

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

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

Na podlagi izkušenj upravljavcev infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu, regulatornih in drugih pristojnih organov ter ob upoštevanju obstoječih ureditev za diferenciacijo na podlagi hrupa Komisija sprejme izvedbene ukrepe, s katerimi določi načine, ki jih je treba upoštevati pri zaračunavanju stroškov učinkov hrupa, vključno s trajanjem njihove uporabe, in omogoči, da se pri diferenciaciji uporabnin za infrastrukturo po potrebi upošteva občutljivost izpostavljenega območja, zlasti v smislu števila izpostavljenih prebivalcev in sestave vlaka, ki vpliva na raven emisij hrupa. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3). Izvedbeni akti ne povzročajo neupravičenega izkrivljanja konkurence med prevozniki v železniškem prometu ali vplivajo na splošno konkurenčnost železniškega sektorja.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Člen 32

Izjeme od načel zaračunavanja uporabnin

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Uporabnine za infrastrukturo za uporabo železniških koridorjev, opredeljenih v Odločbi 2009/561/ES ⁽¹⁾, se diferencirajo, da bi se spodbudila opremljenost vlakov z ETCS v skladu z različico, sprejeto z Odločbo 2008/386/ES ⁽²⁾, in poznejšimi različicami. Takšna diferenciacija ne povzroči nobene spremembe v skupnih prihodkih upravljavca železniške infrastrukture.

⁽¹⁾ Odločba Komisije 2009/561/ES z dne 22. julija 2009 o spremembi Odločbe 2006/679/ES o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemom vodenje-upravljanje in signalizacija vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti (UL L 194, 25.7.2009, str. 60).

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

Države članice se lahko ne glede na to obveznost odločijo, da se takšna diferenciacija uporabnin za infrastrukturo ne uporablja na železniških progah, določenih v Odločbi 2009/561/ES, na katerih lahko vozijo le vlaki, opremljeni z ETCS.

Države članice se lahko odločijo za razširitev takšne diferenciacije na železniške proge, ki niso opredeljene v Odločbi 2009/561/ES.

Komisija do 16. junij 2015, in po opravljeni oceni učinka sprejme ukrepe, s katerimi določi načine, ki jih je treba upoštevati pri izvajanju diferenciacije uporabnine za infrastrukturo, glede na časovni okvir v skladu z evropskim načrtom za uvedbo ERTMS, določenim z Odločbo 2009/561/ES, ter ob zagotovitvi, da ne pride do spremembe v skupnih prihodkih upravljavca infrastrukture. S temi izvedbenimi ukrepi se prilagodijo načini diferenciranja, ki se uporabljajo za vlake, ki opravljajo storitve lokalnega in regionalnega prometa in uporabljajo omejen odsek železniških koridorjev iz Odločbe 2009/561/ES. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3). Izvedbeni akti ne povzročajo neupravičenega izkrivljanja konkurence med prevozniki v železniškem prometu ali vplivajo na splošno konkurenčnost železniškega sektorja.

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

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

Člen 33

Popusti

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

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

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

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

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

Člen 34

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

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

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

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

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

Člen 35

Načrt izvedbe

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

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

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 60 glede sprememb točke 2(c) Priloge VI. Točka 2(c) Priloge VI se torej lahko spremeni v skladu z razvojem trga storitev v železniškem prometu ter izkušnjami, ki so jih pridobili regulatorni organi iz člena 55, upra-

vljalci infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu. S takšnimi spremembami se kategorije zamud uskladijo z najboljšimi praksami panoge.

Člen 36

Dajatve za rezervacijo

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

Člen 37

Sodelovanje glede sistemov zaračunavanja na več kot enem omrežju

1. Države članice zagotovijo, da upravljalci infrastrukture sodelujejo, da bi omogočili uporabo učinkovite ureditve zaračunavanja, in se povežejo, da bi uskladili zaračunavanje ali zaračunavali za izvajanje storitev železniškega prometa, ki potekajo preko več kot enega infrastrukturnega omrežja železniškega sistema v Uniji. Upravljalci infrastrukture si zlasti prizadevajo zagotoviti optimalno konkurenčnost storitev mednarodnega železniškega prometa in učinkovito uporabo železniških omrežij. V ta namen vzpostavijo ustrezne postopke ob upoštevanju pravil, določenih v tej direktivi.

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

ODDELEK 3

Dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti

Člen 38

Pravice do zmogljivosti

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

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

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

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

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

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

4. Če namerava prosilec zaprositi za infrastrukturne zmogljivosti, da bi izvajal storitev mednarodnega potniškega prometa, obvesti zadevne upravljavce infrastrukture in regulatorne organe. Da bi lahko presodili, ali je namen mednarodne storitve prevoz potnikov na progi med postajami v različnih državah članicah in kakšni so morebitni ekonomski učinki na obstoječe pogodbe za opravljanje javne službe, regulatorni organi zagotovijo, da se obvesti vsak pristojni organ, ki je dodelil storitev železniškega potniškega prometa na tej progi, opredeljeno v pogodbi za opravljanje javne službe, vsak drug zainteresiran organ, ki ima pravico omejiti dostop v skladu s členom 11, ter vsak prevoznik v železniškem prometu, ki izvaja pogodbo za opravljanje javne službe na progi te storitve mednarodnega potniškega prometa.

Člen 39

Dodeljevanje zmogljivosti

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

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

Člen 40

Sodelovanje pri dodeljevanju infrastrukturnih zmogljivosti na več kot enem omrežju

1. Države članice zagotovijo, da upravljavci infrastrukture sodelujejo v interesu doseganja učinkovitega vzpostavljanja in

dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti, ki prečkajo več kot eno omrežje železniškega sistema v Uniji, tudi na podlagi okvirnih pogodb iz člena 42. Upravljalci infrastrukture določijo ustrezne postopke, ob upoštevanju pravil, določenih v tej direktivi, in ustrezno organizirajo vlakovne poti, ki prečkajo več kot eno omrežje.

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

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

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

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

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

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

Člen 41

Prosilci

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

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

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

Člen 42

Okvirne pogodbe

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Člen 43

Časovni načrt postopka dodeljevanja

1. Upravljaec infrastrukture pri dodeljevanju zmožljivosti infrastrukture upošteva časovni načrt iz Priloge VII.

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

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

Člen 44

Prošnje

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

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

3. Prošilec, ki je stranka okvirne pogodbe, vložijo prošnjo v skladu s to pogodbo.

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

Člen 45

Načrtovanje voznega reda

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

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

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

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

Člen 46

Postopek usklajevanja

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Člen 47

Preobremenjena infrastruktura

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

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

⁽¹⁾ UL L 276, 20.10.2010, str. 22.

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

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

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

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

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

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

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

Člen 48

Ad hoc prošnje

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

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

Člen 49

Posebna infrastruktura

1. Brez poseganja v odstavek 2 se infrastrukturne zmogljivosti štejejo kot razpoložljive za uporabo vseh vrst storitev, ki

so v skladu z značilnostmi, potrebnimi za obratovanje vlakovnih poti.

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

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

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

Člen 50

Analiza zmogljivosti

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

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

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

Člen 51

Načrt povečanja zmogljivosti

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

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

Načrt opisuje:

- (a) vzroke preobremenjenosti;
- (b) verjetni prihodnji razvoj prometa;
- (c) omejitve razvoja infrastrukture;
- (d) možnosti in stroške povečanja zmogljivosti, vključno z možnimi spremembami uporabnin za dostop.

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

Za načrt se lahko predvidi predhodna odobritev države članice.

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

- (a) ne izdela načrta povečanja zmogljivosti, ali
 - (b) z izvajanjem ukrepov, določenih v načrtu povečanja zmogljivosti, ne dosega napredka.
4. Ne glede na odstavek 3 tega člena lahko z odobritvijo regulatornega organa iz člena 55 upravljavec infrastrukture še naprej zaračunava uporabnine, če:
- (a) načrta povečanja zmogljivosti ni mogoče uresničiti zaradi razlogov, na katere nima vpliva, ali
 - (b) razpoložljive možnosti niso ekonomsko ali finančno izvedljive.

Člen 52

Uporaba vlakovnih poti

1. Pri določanju prednosti v postopku dodeljevanja upravljavca infrastrukture v programu omrežja določi pogoje, s katerimi bo upošteval predhodne stopnje uporabe vlakovnih poti.
2. Upravljavec infrastrukture zlasti v primeru preobremenjene infrastrukture zahteva ukinitvev vlakovne poti, katere uporaba je bila v obdobju najmanj enega meseca manjša od mejne kvote, določene v programu omrežja, razen če se to zgodi zaradi neekonomskih razlogov, na katere prosilec nima vpliva.

Člen 53

Infrastrukturne zmogljivosti za vzdrževanje

1. Prošnje za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti za namene vzdrževanja se predložijo v okviru postopka načrtovanja voznega reda.
2. Upravljavec infrastrukture primerno upošteva učinek infrastrukturnih zmogljivosti, ki so rezervirane za načrtovano vzdrževanje omrežja, na prosilce.
3. Upravljavec infrastrukture čim prej obvesti zainteresirane strani o nerazpoložljivosti infrastrukturnih zmogljivosti zaradi nenačrtovanega vzdrževanja.

Člen 54

Posebni ukrepi v primeru motenj

1. V primeru motenj voženj vlaka zaradi tehnične napake ali nesreče upravljavec infrastrukture sprejme vse potrebne ukrepe za vzpostavitev normalnega stanja. V ta namen izdela načrt dela v izrednih razmerah, ki vsebuje seznam različnih organov, ki jih je treba obvestiti v primeru hudih nesreč ali resnih motenj voženj vlaka.
2. V nujnem primeru in kadar je zaradi okvare, ki infrastrukturo začasno onesposobi, nujno potrebno, je dodeljene vlakovne poti mogoče ukiniti brez opozorila za toliko časa, kolikor je potrebno za popravilo sistema.

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

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

ODDELEK 4

Regulatorni Organ

Člen 55

Regulatorni organ

1. Vsaka država članica ustanovi enotni nacionalni regulatorni organ za železniški sektor. Brez poseganja v odstavek 2 je ta organ samostojen organ, ki je organizacijsko, funkcionalno, hierarhično in pri odločanju pravno ločen ter neodvisen od katerega koli drugega javnega ali zasebnega subjekta. Poleg tega je tudi glede svoje organizacije, pri odločanju o financiranju, glede pravne strukture in pri siceršnjem odločanju neodvisen od katerega koli upravljavca infrastrukture, organa za zaračunavanje uporabnine, organa za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti ali prosilca. Prav tako je funkcionalno neodvisen od katerega koli pristojnega organa, udeleženega v dodelitvi pogodbe za opravljanje javne službe.
2. Države članice lahko ustanovijo regulatorne organe, ki so pristojni za več reguliranih sektorjev, če ti integrirani regulatorni organi izpolnjujejo zahteve glede neodvisnosti iz odstavka 1 tega člena. Regulatorni organ za železniški sektor je lahko tudi organizacijsko združen z nacionalnim organom, pristojnim za konkurenco, iz člena 11 Uredbe Sveta (ES) št. 1/2003 z dne 16. decembra 2002 o izvajanju pravil konkurence iz členov 101 in 102 Pogodbe ⁽¹⁾, varnostnim organom, ustanovljenim

⁽¹⁾ UL L 1, 4.1.2003, str. 1.

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

na podlagi Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ⁽¹⁾ ali licenčnim organom iz poglavja III te direktive, če ta skupni organ izpolnjuje zahteve glede neodvisnosti iz odstavka 1 tega člena.

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

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

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

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

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

Člen 56

Naloge regulatornega organa

1. Brez poseganja v člen 46(6) ima prosilec pravico pri regulatornem organu vložiti pritožbo, če meni, da je bil nepravilno obravnavan, diskriminiran ali kako drugače oškodovan, še zlasti

proti odločitvam upravljavca infrastrukture ali, po potrebi, proti odločitvam prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca objektov za izvajanje železniških storitev v zvezi s/z:

- (a) programom omrežja v začasnih in končnih različicah;
- (b) v programu omrežja določenimi merili;
- (c) postopkom dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti in njegovimi rezultati;
- (d) ureditvijo zaračunavanja uporabnin;
- (e) višino in strukturo uporabnin, ki jih mora ali bi jih moral plačati;
- (f) ureditvijo dostopa v skladu s členi 10 do 13;
- (g) dostopom do storitev in njihovim zaračunavanjem v skladu s členom 13.

2. Brez poseganja v pristojnosti nacionalnih organov, pristojnih za konkurenco, v zvezi z varstvom konkurence na trgih storitev železniškega prometa je regulatorni organ pristojen za spremljanje konkurenčnih razmer na trgih storitev železniškega prometa ter zlasti preverja točke (a) do (g) odstavka 1 na lastno pobudo in z namenom preprečevanja diskriminacije prosilcev. Zlasti preverja, če program omrežja vsebuje diskriminatorne določbe ali daje upravljavcu infrastrukture diskrecijska pooblastila, ki bi se lahko uporabila za diskriminacijo prosilcev.

3. Regulatorni organ tudi tesno sodeluje z nacionalnim varnostnim organom v smislu Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti ⁽²⁾ in z licenčnim organom v smislu te direktive.

Države članice zagotovijo, da ti organi skupaj razvijejo okvir za izmenjavo informacij in sodelovanje, namenjen preprečevanju škodljivih vplivov na konkurenco ali varnost na trgu storitev v železniškem prometu. Ta okvir vključuje mehanizem, s katerim regulatorni organ zagotavlja nacionalnemu varnostnemu organu in licenčnemu organu priporočila o vprašanjih, ki lahko vplivajo na konkurenco na trgu storitev v železniškem prometu, nacionalni varnostni organ pa regulatornemu organu in licenčnemu organu posreduje priporočila o vprašanjih, ki lahko vplivajo na varnost. Brez poseganja v neodvisnost posameznega organa na področju, za katero je pristojen, zadevni organ pred sprejetjem svoje odločitve preuči vsa tovrstna priporočila. Če zadevni organ odloči, da ne bo upošteval teh priporočil, svojo odločitev utemelji.

⁽¹⁾ UL L 164, 30.4.2004, str. 44.

⁽²⁾ UL L 191, 18.7.2008, str. 1.

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

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

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

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

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

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

9. Regulatorni organ preuči vsako pritožbo in po potrebi zaprosi za ustrezne informacije ter prične posvetovanja z vsemi zadevnimi stranmi v roku enega meseca od prejema pritožbe. Organ odloča o vsaki pritožbi, sprejme ukrepe za ureditev razmer in o svoji utemeljeni odločitvi obvesti zadevne strani v vnaprej določenem razumnem roku, v vsakem primeru pa najpozneje v šestih tednih po prejemu vseh potrebnih informacij. Brez poseganja v pristojnosti nacionalnih organov, pristojnih za konkurenco, za varstvo konkurence na trgih storitev železniškega prometa regulatorni organ po potrebi in na lastno pobudo odloči o primernih ukrepih, da se popravi

diskriminacija prosilcev, izkrivljanje trga in druge oblike nezadržanega razvoja dogodkov na teh trgih, zlasti ob upoštevanju točk (a) do (g) odstavka 1.

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

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

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

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

12. Regulatorni organ je pristojen, da izvaja revizije ali sproži zunanje revizije z upravljavci infrastrukture, upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev, in po potrebi s prevozniki v železniškem prometu, da bi preveril upoštevanje določb glede ločevanja poslovnih računov iz člena 6. Regulatorni organ ima v zvezi s tem pravico zahtevati vse ustrezne informacije. Regulatorni organ je zlasti pristojen, da od upravljavca infrastrukture, upravljavcev objektov za izvajanje železniških storitev, in vseh prevoznikov ali drugih subjektov, ki izvajajo ali integrirajo različne tipe železniškega prevoza ali upravljanja infrastrukture, kot je določeno v členu 6(1) in (2) ter členu 13, zahteva predložitev vseh ali nekaterih računovodskih informacij, navedenih v Prilogi VIII, ki so podrobne do zadostne mere, za katero se presodi, da je potrebna in sorazmerna.

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

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

Člen 57

Sodelovanje med regulatornimi organi

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

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

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

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

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

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

6. Države članice zagotovijo, da vsi udeleženi predstavniki upravljavcev železniške infrastrukture iz člena 40(1) brez odla-

šanja zagotovijo vse informacije, ki so potrebne za obravnavanje pritožbe ali preiskave iz odstavka 3 tega člena in jih zahteva regulatorni organ države članice, v kateri se udeleženi predstavnik nahaja. Ta regulatorni organ lahko take informacije glede zadevne mednarodne vlakovne poti posreduje regulatornim organom iz odstavka 3.

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

8. Regulatorni organi vzpostavijo skupna načela in prakse za sprejemanje odločitev, za katere so pooblaščen v skladu s to direktivo. Komisija lahko na podlagi izkušenj regulatornih organov in dejavnosti mreže iz odstavka 1 ter če je to potrebno za zagotovitev učinkovitega sodelovanja regulatornih organov, sprejme ukrepe, ki določajo taka skupna načela in prakse. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 62(3).

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

POGLAVJE V

KONČNE DOLOČBE

Člen 58

Pravila za oddajo javnih naročil

Določbe te direktive ne posegajo v Direktivo 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil naročnikov v vodnem, energetskem in transportnem sektorju poštnih storitev⁽³⁾.

Člen 59

Odstopanja

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

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

⁽¹⁾ UL L 281, 23.11.1995, str. 31.

⁽²⁾ UL L 8, 12.1.2001, str. 1.

⁽³⁾ UL L 134, 30.4.2004, str. 1.

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

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

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

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

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

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

Člen 60

Izvajanje pooblastila

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

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

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

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

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

Člen 61

Ukrepi za uporabo

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

Člen 62

Postopek v odboru

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

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

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

Člen 63

Poročilo

1. Komisija najpozneje do 31. decembra 2012 Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij predloži poročilo o izvajanju poglavja II. To poročilo tudi preuči razvoj trga, vključno s potekom priprav na nadaljnje odprtje trga storitev potniškega železniškega prometa. Komisija v svojem poročilu tudi analizira različne modele za organizacijo tega trga in vpliv te direktive na pogodbe za opravljanje javne službe in njihovo financiranje. Pri tem Komisija upošteva izvajanje Uredbe (ES) št. 1370/2007 ter intrinzične razlike med državami članicami (gostota omrežij, število potnikov, povprečna prepotovana razdalja). Če je to primerno, Komisija predlaga zakonodajne ukrepe v zvezi z odprtjem trga notranjega železniškega potniškega prometa in za razvoj ustreznih pogojev za zagotavljanje nediskriminatornega dostopa do infrastrukture, na podlagi veljavnih zahtev v zvezi z ločitvijo upravljanja železniške infrastrukture in prevoznih dejavnosti, in oceni vpliv takšnih ukrepov.

2. Na podlagi izkušenj, pridobljenih v mreži regulatornih organov, Komisija najpozneje do 16. decembra 2014 Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij predloži poročilo o sodelovanju med regulatornimi organi. Komisija po potrebi predlaga dopolnilne ukrepe za zagotovitev enotnejšega regulatornega nadzora evropskega železniškega trga, zlasti za mednarodne storitve. V ta namen se po potrebi preuči tudi zakonodajne ukrepe.

Člen 64

Prenos

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

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Vključijo

tudi izjavo, da se v obstoječih zakonih in drugih predpisih sklici na direktive, razveljavljene s to direktivo, štejejo kot sklici na to direktivo. Način sklicevanja in obliko izjave določijo države članice.

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

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

Člen 65

Razveljavitev

Direktive 91/440/EGS, 95/18/ES in 2001/14/ES, kakor so bile spremenjene z direktivami, navedenimi v delu A Priloge XI, so razveljavljene z učinkom od 15. decembra 2012, brez poseganja v obveznosti držav članic glede rokov za prenos direktiv v nacionalno pravo, ki so določeni v delu B Priloge IX.

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

Člen 66

Začetek veljavnosti

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

Člen 67

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 21. novembra 2012

Za Evropski parlament

Predsednik

M. SCHULZ

Za Svet

Predsednik

A. D. MAVROYIANNIS

PRILOGA I

SEZNAM SESTAVNIH DELOV ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE

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

- zemljišča,
- tiri in progovno telo, zlasti nasipi, useki, drenaže, odvodni jarki in kanali, prepusti, obložni zidovi, nasadi za zaščito pobočij itd.; potniški peroni in tovarne klančine, vključno s tistimi na potniških postajah in tovornih terminalih; dostopne poti; zidne ograje, žive meje, palisade, protipožarni pasovi; naprave za ogrevanje kretnic; kretniške zveze itd.; snegolovi,
- objekti: mostovi, prepusti in drugi nadhodi, predori, nadkriti useki in drugi podvozi; podporni zidovi in objekti za zaščito pred plazovi in padajočim kamenjem itd.,
- nivojski cestni prehodi, vključno z varnostnimi napravami za cestni promet,
- zgornji ustroj, zlasti: tirnice, vodilne tirnice in profilirane tirnice; železniški pragovi in vzdolžne vezi, vezni in pritrdilni material, tirna greda, vključno s tamponskim slojem; kretnice, križišča itd.; okretnice in prenosnice (razen tistih, ki so namenjene izključno lokomotivam),
- dostopne poti za potnike in dovoz blaga, vključno z dostopom po cesti in dostopom za potnike, ki prihajajo ali odhajajo peš,
- signalno-varnostne in telekomunikacijske naprave na odprti progi, na železniških in ranžirnih postajah, vključno z napravami za njihovo napajanje z električno energijo; prostori ali objekti za te naprave; tirne zavore,
- električna razsvetljava za zagotavljanje vodenja prometa in varnosti,
- naprave za pretvorbo in prenos električne energije za vleko vlakov: elektronapajalne postaje, energetske vodi od elektronapajalnih postaj do vozne mreže, vozna mreža z nosilno konstrukcijo; tretje tokovne tirnice s pritrditvijo,
- objekti, ki jih uporablja oddelek za infrastrukturo, vključno z deležem naprav za pobiranje prevoznih dajatev.

PRILOGA II

STORITVE, KI SE ZAGOTOVIJO PREVOZNIKOM V ŽELEZNIŠKEM PROMETU

(iz člena 13)

1. Minimalni paket storitev dostopa obsega:
 - (a) obravnavo prošenj za dodelitev železniških infrastrukturnih zmogljivosti;
 - (b) pravico do uporabe dodeljenih zmogljivosti;
 - (c) uporabo železniške infrastrukture, vključno s kretnicami in tirnimi zvezami;
 - (d) vodenje- upravljanje in signalizacijo z urejanjem, odpravo ter sporočanjem in zagotavljanjem informacij o voznjah vlakov;
 - (e) uporabo napajalnega sistema za električno vleko, kjer je na voljo;
 - (f) vse druge informacije, potrebne za izvajanje ali opravljanje prevoznih storitev, za katere so bile zmogljivosti dodeljene.
2. Omogoči se dostop, vključno z dostopom po tirih, do naslednjih objektov za izvajanje železniških storitev, kadar ti obstajajo, in storitev, ki se zagotavljajo v teh objektih:
 - (a) potniške postaje, njihova poslopja in druge naprave, vključno s prikazovalniki potovalnih informacij in primernimi prostori za izdajo vozovnic;
 - (b) tovorni terminali;
 - (c) ranžirne postaje in naprave za sestavo vlakov, vključno z napravami za ranžiranje;
 - (d) odstavni tiri;
 - (e) naprave za vzdrževanje, z izjemo večjih vzdrževalnih naprav, namenjenih za hitre vlake ali druge vrste voznega parka, ki potrebujejo posebne naprave;
 - (f) druge tehnične naprave, vključno z napravami za čiščenje in pranje;
 - (g) naprave v morskih pristaniščih in pristaniščih v notranjosti držav, povezane z železniškimi dejavnostmi;
 - (h) naprave za podporo;
 - (i) naprave za oskrbo z gorivom in oskrba z gorivom, za katere se uporabnina na računih prikaže ločeno.
3. Dodatne storitve lahko zajemajo:
 - (a) električna energija za vleko, za katero se strošek na računih prikaže ločeno od uporabnine za električni napajalni sistem, brez poseganja v izvajanje Direktive 2009/72/ES;
 - (b) predhodno ogrevanje potniških vlakov;
 - (c) posebne pogodbe za:
 - nadzor prevoza nevarnega blaga,
 - pomoč pri vožnji posebnih vlakov.
4. Pomožne storitve lahko obsegajo:
 - (a) dostop do telekomunikacijskih omrežij;
 - (b) zagotavljanje dodatnih informacij;
 - (c) tehnično inšpekcijo vozil;
 - (d) izdajo vozovnic na potniških postajah;
 - (e) večje vzdrževalne storitve, ki se opravljajo v objektih, namenjenih za hitre vlake ali druge vrste voznega parka, ki potrebujejo posebne naprave.

PRILOGA III

FINANČNA SPOSOBNOST**(iz člena 20)**

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

- (a) razpoložljivih sredstev, vključno z dobroimetjem v banki, odobrenimi prekoračitvami sredstev in posojil;
 - (b) sredstev in premoženja, ki so na voljo kot jamstvo;
 - (c) obratnih sredstev;
 - (d) ustreznih stroškov, vključno z nabavnimi stroški plačil za vozila, zemljišče, stavbe, inštalacije in vozni park;
 - (e) obremenitev premoženja prevoznika;
 - (f) davkov in prispevkov za socialno varnost.
-

PRILOGA IV

VSEBINA PROGRAMA OMREŽJA

(iz člena 27)

Program omrežja iz člena 27 vsebuje naslednje informacije:

1. Oddelek, v katerem je določena vrsta infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, in pogoji za dostop do zadevne infrastrukture. Informacije v tem oddelku se enkrat na leto uskladijo z registri železniške infrastrukture, ki se objavijo v skladu s členom 35 Direktive 2008/57/ES, ali pa se na te registre sklicujejo.
2. Oddelek o načelih določanja uporabnin in o tarifah. Ta oddelek vsebuje ustrezne podrobnosti glede ureditve določanja uporabnin, kakor tudi zadostne informacije o uporabninah ter druge ustrezne informacije o dostopu do storitev iz Priloge II, ki jih opravlja samo en ponudnik. Podrobno opisuje postopke, pravila in po potrebi lestvice, ki se uporabljajo za izvajanje členov 31 do 36, tako glede stroškov kot tudi glede uporabnin. Vsebuje informacije o spremembah že določenih ali predvidenih uporabnin v naslednjih petih letih, če so ti podatki na voljo.
3. Oddelek o načelih in merilih za dodeljevanje zmogljivosti. Ta oddelek opisuje splošne značilnosti zmogljivosti infrastrukture, ki je na voljo prevoznikom v železniškem prometu, in vse morebitne omejitve njene uporabe, vključno z morebitnimi zahtevami po zmogljivostih za vzdrževanje. Navaja tudi potek in roke v postopku dodeljevanja zmogljivosti. Vsebuje posebna merila, ki so pomembna za postopek, in zlasti:
 - (a) postopke, po katerih lahko prosilci pri upravljavcu infrastrukture vložijo prošnjo za dodelitev zmogljivosti;
 - (b) zahteve, ki jih morajo izpolnjevati prosilci;
 - (c) časovni načrt postopka za vložitev prošnje in postopka dodeljevanja zmogljivosti infrastrukture ter postopke za zahtevanje informacij o načrtovanju voznega reda in postopke za načrtovanje rednih in izrednih vzdrževalnih del;
 - (d) načela postopka usklajevanja in sistem reševanja sporov, ki je na voljo kot del tega postopka;
 - (e) postopke, po katerih se ravna, in merila, ki se uporabijo v primeru preobremenjene infrastrukture;
 - (f) podrobnosti o omejitvah uporabe infrastrukture;
 - (g) pogoje, s katerimi se pri določanju prednosti v postopku dodeljevanja zmogljivosti upošteva stopnja njihove predhodne uporabe.V tem oddelku se podrobno navedejo ukrepi, sprejeti zaradi zagotavljanja ustreznega obravnavanja tovornega prometa, mednarodnega prometa in prošenj, vloženih po *ad hoc* postopku. Vsebuje obrazec za prošnje za dodelitev zmogljivosti. Upravljavec infrastrukture objavi tudi podrobne informacije o postopkih za dodeljevanje na mednarodnih vlakovnih poteh.
4. Oddelek z informacijami v zvezi s prošnjo za izdajo licence iz člena 25 te direktive in varnostnih spričeval, ki se izdajajo v skladu z Direktivo 2004/49/ES, ali navedba spletnega mesta, na katerem so te informacije na voljo brezplačno v elektronski obliki.
5. Oddelek z informacijami o postopkih za reševanje sporov in pritožbenih postopkih v zadevah glede dostopa do železniške infrastrukture in storitev ter glede načrta izvedbe iz člena 35.
6. Oddelek z informacijami o dostopu do objektov za izvajanje železniških storitev iz Priloge II ter zaračunavanju uporabnin zanje. Upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev, ki niso pod nadzorom upravljavca infrastrukture, zagotovijo informacije o uporabnini za dostop do objektov in za izvajanje storitev ter informacije o tehničnih pogojih dostopa, ki se vključijo v program omrežja, ali navedejo spletno mesto, na katerem so te informacije na voljo brezplačno v elektronski obliki.
7. Vzorec pogodbe za sklenitev okvirnih pogodb med upravljavcem infrastrukture in prosilcem v skladu s členom 42.

PRILOGA V

OSNOVNA NAČELA IN PARAMETRI POGODBENIH DOGOVOROV MED PRISTOJNIMI ORGANI IN UPRAVLJAVCI INFRASTRUKTURE**(iz člena 30)**

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

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

PRILOGA VI

ZAHTEVE GLEDE STROŠKOV IN UPORABNIN V ZVEZI Z ŽELEZNIŠKO INFRASTRUKTURO**(iz členov 32(1) in 35)**

1. Pari, ki jih morajo upravljavci infrastrukture upoštevati pri določanju seznama tržnih deležev, da bi v sistem zaračunavanja vključili pribitke v skladu s členom 32(1), vsebujejo vsaj naslednje:
 - (a) storitve potniškega prometa proti tovornemu prometu;
 - (b) vlaki, ki prevažajo nevarno blago, proti ostalim tovornim vlakom;
 - (c) notranje storitve proti mednarodnim storitvam;
 - (d) kombiniran prevoz proti direktnim vlakom;
 - (e) mestne ali regionalne storitve proti medmestnim potniškim storitvam;
 - (f) blok vlaki proti mešanim vlakom;
 - (g) redni proti občasnemu vlakovnemu prometu.
2. Načrt izvedbe iz člena 35 temelji na naslednjih osnovnih načelih:
 - (a) Da bi se dosegla dogovorjena raven učinkovitosti in da se ne bi ogrozila ekonomska izvedljivost storitve, se upravljavec infrastrukture in prosilci dogovorijo o glavnih parametrih načrta izvedbe, zlasti o vrednostih zamud in pragovih plačil, dolgovanih po načrtu izvedbe, tako za posamezne vožnje vlakov kot za vse vožnje vlakov prevoznika v železniškem prometu v določenem obdobju.
 - (b) Upravljavec infrastrukture prevoznikom v železniškem prometu vsaj pet dni pred vožnjo vlaka pošlje operativni vozni red, na podlagi katerega se bodo izračunavale zamude. Upravljavec infrastrukture lahko v primeru višje sile ali poznejših sprememb operativni vozni red pošlje kasneje.
 - (c) Vse zamude mora biti mogoče razvrstiti v eno izmed naslednjih kategorij in podkategorij zamud:
 1. upravljanje obratovanja/načrtovanja, zamudo je mogoče pripisati upravljavcu infrastrukture
 - 1.1. urejanje voznega reda
 - 1.2. sestava vlaka
 - 1.3. napake pri vodenju prometa
 - 1.4. napačna uporaba pravil prednosti
 - 1.5. osebje
 - 1.6. drugi vzroki
 2. infrastrukturne naprave, zamudo je mogoče pripisati upravljavcu infrastrukture
 - 2.1. naprave za signalizacijo
 - 2.2. naprave za signalizacijo na nivojskih prehodih
 - 2.3. telekomunikacijske naprave
 - 2.4. oprema za napajanje z električno energijo
 - 2.5. tir
 - 2.6. objekti
 - 2.7. osebje
 - 2.8. drugi vzroki
 3. vzroki zaradi gradnje, zamudo je mogoče pripisati upravljavcu infrastrukture
 - 3.1. načrtovana gradbena dela

- 3.2. nepravilnosti pri izvedbi gradbenih del
- 3.3. omejite hitrosti zaradi napak na progi
- 3.4. drugi vzroki
4. vzroki, ki jih je mogoče pripisati drugim upravljavcem infrastrukture
 - 4.1. zamudo je povzročil predhodni upravljavec infrastrukture
 - 4.2. zamudo je povzročil naslednji upravljavec infrastrukture
5. poslovni vzroki, ki se jih lahko pripiše prevozniku v železniškem prometu
 - 5.1. prekoračitev časa postanka vlaka
 - 5.2. zahteva prevoznika v železniškem prometu
 - 5.3. dejavnosti natovarjanja
 - 5.4. nepravilnosti pri natovarjanju
 - 5.5. priprava vlaka iz poslovnih razlogov
 - 5.6. osebje
 - 5.7. drugi vzroki
6. vozila, zamudo je mogoče pripisati prevozniku v železniškem prometu
 - 6.1. načrtovanje seznama zadolžitev/spreminjanje seznama zadolžitev
 - 6.2. sestava vlaka s strani prevoznika v železniškem prometu
 - 6.3. težave s potniškimi vagoni (prevoz potnikov)
 - 6.4. težave z vagoni (prevoz tovora)
 - 6.5. težave z vozili, lokomotivami in motorniki
 - 6.6. osebje
 - 6.7. drugi vzroki
7. vzroki, ki jih je mogoče pripisati drugim prevoznikom v železniškem prometu
 - 7.1. zamudo je povzročil naslednji prevoznik v železniškem prometu
 - 7.2. zamudo je povzročil predhodni prevoznik v železniškem prometu
8. zunanji vzroki, ki jih ni mogoče pripisati niti upravljavcu infrastrukture niti prevozniku v železniškem prometu
 - 8.1. stavka
 - 8.2. upravne formalnosti
 - 8.3. zunanji vpliv
 - 8.4. vremenski vplivi in naravni vzroki
 - 8.5. zamuda zaradi zunanjih vzrokov na naslednjem omrežju
 - 8.6. drugi vzroki
9. sekundarni vzroki, ki jih ni mogoče pripisati niti upravljavcu infrastrukture niti prevozniku v železniškem prometu
 - 9.1. resni incidenti, nesreče ali nevarnosti

- 9.2. zasedenost tira zaradi zamude istega vlaka
- 9.3. zasedena proga zaradi zamude drugega vlaka
- 9.4. obračanje
- 9.5. povezava
- 9.6. potrebna je dodatna preiskava
- (d) Če je le mogoče, se zamuda pripiše eni sami organizaciji, pri tem pa se upošteva tako odgovornost za povzročitev motenj kot možnosti za ponovno vzpostavitev normalnih prometnih pogojev.
- (e) Pri izračunu plačil se upošteva povprečna zamuda pri železniških prevoznih storitvah s podobnimi zahtevami glede točnosti.
- (f) Upravljavec infrastrukture pošlje izračun dolgovanih plačil po načrtu izvedbe prevoznikom v železniškem prometu takoj, ko je mogoče. Ta izračun zajema vse vlake, ki so imeli zamudo, v obdobju največ enega meseca.
- (g) Brez poseganja v obstoječe pritožbene postopke in v določbe člena 56 je v primeru sporov glede načrta izvedbe na voljo sistem za reševanje sporov, z namenom takšne zadeve razrešiti hitro. Ta sistem je nepristranski do vseh udeleženih strani. Pri uporabi tega sistema se odločitev sprejme v roku 10 delovnih dni.
- (h) Upravljavec infrastrukture na podlagi glavnih parametrov, dogovorjenih v načrtu izvedbe, enkrat letno objavi povprečno raven učinkovitosti, ki so jo dosegli prevozniki v železniškem prometu.
-

PRILOGA VII

ČASOVNI NAČRT POSTOPKA DODELJEVANJA**(iz člena 43)**

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

PRILOGA VIII

**RAČUNOVODSKI PODATKI, KI SE NA ZAHTEVO PREDLOŽIJO REGULATORNEMU ORGANU
(iz člena 56(12))**

1. Ločevanje računov

- (a) ločeni izkazi uspeha in bilanca stanja za dejavnosti tovarnega prometa, potniškega prometa in upravljanja infrastrukture;
- (b) podrobne informacije o posameznih virih ter porabi javnih sredstev in drugih oblik nadomestil na pregleden in podroben način, vključno s podrobnim pregledom denarnih tokov podjetja, da je mogoče ugotoviti, kako so bila ta javna sredstva in druge oblike nadomestil porabljena;
- (c) kategoriji stroškov in dobičkov, iz katerih je mogoče na podlagi zahtev regulatornega organa ugotoviti, ali je med temi različnimi dejavnostmi prihajalo do navzkrižnega subvencioniranja;
- (d) metodologija, ki se je uporabila za dodeljevanje stroškov med različne dejavnosti;
- (e) če je regulirano podjetje del skupine, vse podrobnosti o plačilih med podjetji.

2. Spremljanje uporabnin za dostop po tirih

- (a) različne kategorije stroškov, zlasti pa zagotavljanje zadostnih podatkov o mejnih/neposrednih stroških različnih storitev ali skupin storitev, tako da je omogočeno spremljanje uporabnin za infrastrukturo;
- (b) dovolj podatkov za spremljanje posameznih uporabnin, ki so bile plačane za storitve (ali skupine storitev); ti podatki na zahtevo regulatornega organa vključujejo podatke o obsegu posameznih storitev, cene posameznih storitev in skupne prihodke za posamezne storitve, ki so jih plačale notranje in zunanje porabnike;
- (c) stroški in prihodki za posamezne storitve (ali skupine storitev) z uporabo ustrezne stroškovne metodologije, kot to zahteva regulatorni organ, da se lahko ugotovi potencialno protikonkurenčno oblikovanje cen (navzkrižne subvencije, plenilske cene in previsoke cene).

3. Izkaz finančne uspešnosti

- (a) izkaz finančne uspešnosti;
 - (b) izkaz skupnih odhodkov;
 - (c) izkaz odhodkov za vzdrževanje;
 - (d) izkaz odhodkov za obratovanje;
 - (e) izkaz prihodkov;
 - (f) po potrebi dodatne opombe v podporo izkazom ali njihovo obrazložitev.
-

PRILOGA IX

DEL A

RAZVELJAVLJENE DIREKTIVE S SEZNAMOM NJIHOVIH POZNEJŠIH SPREMEMB

(iz člena 65)

Direktiva Sveta 91/440/EGS
(UL L 237, 24.8.1991, str. 25)

Direktiva 2001/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta
(UL L 75, 15.3.2001, str. 1)

Direktiva 2004/51/ES Evropskega parlamenta in Sveta
(UL L 164, 30.4.2004, str. 164)

Direktiva Sveta 2006/103/ES
(UL L 363, 20.12.2006, str. 344)

samo točka B Priloge

Direktiva 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta
(UL L 315, 3.12.2007, str. 44)

samo člen 1

Direktiva Sveta 95/18/ES
(UL L 143, 27.6.1995, str. 70)

Direktiva 2001/13/ES Evropskega parlamenta in Sveta
(UL L 75, 15.3.2001, str. 26)

Direktiva 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta
(UL L 164, 30.4.2004, str. 44)

samo člen 29

Direktiva 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta
(UL L 75, 15.3.2001, str. 29)

Odločba Komisije 2002/844/ES
(UL L 289, 26.10.2002, str. 30)

Direktiva 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta
(UL L 164, 30.4.2004, str. 44)

samo člen 30

Direktiva 2007/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta
(UL L 315, 3.12.2007, str. 44)

samo člen 2

DEL B

SEZNAM ROKOV ZA PRENOS V NACIONALNO PRAVO

(iz člena 65)

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

PRILOGA X

KORELACIJSKA TABELA

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

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

Direktiva 91/440/EGS	Direktiva 95/18/ES	Direktiva 2001/14/ES	Ta direktiva
		Člen 4(1) in (3) do (6)	Člen 29
		Člen 6(2) do (5)	Člen 30
		Člen 7	Člen 31
		Člen 8	Člen 32
		Člen 9	Člen 33
		Člen 10	Člen 34
		Člen 11	Člen 35
		Člen 12	Člen 36
			Člen 37
		Člen 13	Člen 38
		Člen 14(1) in (3)	Člen 39
		Člen 15	Člen 40
		Člen 16	Člen 41
		Člen 17	Člen 42
		Člen 18	Člen 43
		Člen 19	Člen 44
		Člen 20(1), (2) in (3)	Člen 45(1), (2) in (3)
			Člen 45(4)
		Člen 20(4)	Člen 45(5)
		Člen 21	Člen 46
		Člen 22	Člen 47
		Člen 23	Člen 48
		Člen 24	Člen 49
		Člen 25	Člen 50

Direktiva 91/440/EGS	Direktiva 95/18/ES	Direktiva 2001/14/ES	Ta direktiva
		Člen 26	Člen 51
		Člen 27	Člen 52
		Člen 28	Člen 53
		Člen 29	Člen 54
		Člen 30(1)	Člen 55
		Člen 30(2)	Člen 56(1)
		Člen 31	Člen 57
Člen 12			Člen 58
Člen 14a		Člen 33(1), (2) in (3)	Člen 59
			Člen 60
		Člen 34(2)	Člen 61
Člen 11a		Člen 35(1), (2) in (3)	Člen 62
Člen 10(9)			Člen 63
		Člen 38	Člen 64
			Člen 65
	Člen 17	Člen 39	Člen 66
Člen 16	Člen 18	Člen 40	Člen 67
			Priloga I
		Priloga II	Priloga II
	Priloga		Priloga III
		Priloga I	Priloga IV
			Priloga V
			Priloga VI
		Priloga III	Priloga VII
			Priloga VIII