

32001L0014

15.3.2001.

SLUŽBENI LIST EUROPSKIH ZAJEDNICA

L 75/29

**DIREKTIVA 2001/14/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA****od 26. veljače 2001.****o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 71.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije <sup>(1)</sup>,uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskog i socijalnog odbora <sup>(2)</sup>,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija <sup>(3)</sup>,u skladu s postupkom predviđenim u članku 251. Ugovora <sup>(4)</sup> s obzirom na zajednički tekst koji je 22. studenoga 2000. odobrio Odbor za mirenje,

budući da:

- (1) Veće povezivanje željezničkog sektora Zajednice bitan je element u ostvarenju unutarnjeg tržišta i postizanju održive mobilnosti.
- (2) Direktiva Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice <sup>(5)</sup> propisuje prava na pristup u međunarodnom željezničkom prometu za željezničke prijevoznike i međunarodne grupacije željezničkih prijevoznika; ova prava znače da se željezničkom infrastrukturom mogu služiti više korisnika.
- (3) Direktiva Vijeća 95/19/EZ od 19. lipnja 1995. o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i obračunu infrastrukturnih naknada <sup>(6)</sup> utvrdila je osnovni okvir za dodjelu željezničkog infrastrukturnog kapaciteta.

<sup>(1)</sup> SL C 321, 20.10.1998., str. 10. i SL C 116 E, 26.4.2000., str. 40.

<sup>(2)</sup> SL C 209, 22.7.1999., str. 22.

<sup>(3)</sup> SL C 57, 29.2.2000., str. 40.

<sup>(4)</sup> Mišljenje Europskog parlamenta od 10. ožujka 1999. (SL C 175, 21.6.1999., str. 120.), potvrđeno 27. listopada 1999. (SL C 154, 5.6.2000., str. 22.), Zajedničko stajalište Vijeća od 28. ožujka 2000. (SL C 178, 27.6.2000., str. 28.) i Odluka Europskog parlamenta od 5. srpnja 2000. (još nije objavljena u Službenom listu), Odluka Europskog parlamenta od 1. veljače 2001. i Odluka Vijeća od 20. prosinca 2000.

<sup>(5)</sup> SL L 237, 24.8.1991., str. 25. Direktiva kako je izmijenjena Direktivom 2001/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 75, 15.3.2001., str. 1.).

<sup>(6)</sup> SL L 143, 27.6.1995., str. 75.

- (4) Te Direktive nisu spriječile znatne razlike u strukturi i razini pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture te obliku i trajanju postupka dodjele kapaciteta.
- (5) Kako bi se osigurala transparentnost i nediskriminirajući pristup željezničkoj infrastrukturi svim željezničkim prijevoznicima, sve se potrebne informacije za korištenje prava na pristup moraju objaviti u izvješću o mreži.
- (6) Odgovarajući će programi dodjele željezničkog infrastrukturnog kapaciteta, u kombinaciji s konkurentnim prijevoznicima rezultirat će boljom ravnotežom između različitih načina prijevoza.
- (7) Poticanje optimalnog korištenja željezničke infrastrukture dovest će do smanjenja troškova prijevoza za društvo.
- (8) Učinkoviti sektor teretnog željezničkog prijevoza, posebno na graničnim prijelazima, zahtijeva otvaranje tržišta.
- (9) Države članice trebaju moći dozvoliti kupcima usluga željezničkog prijevoza da se izravno uključe u postupak dodjele kapaciteta.
- (10) Revitalizacija europskih željeznica pomoću proširenog pristupa međunarodnog prijevoza robe na transeuropsku željezničku robnu mrežu zahtijeva pošteno intermodalno tržišno natjecanje između željezničkog i cestovnog prometa, posebno uzimajući u obzir različite vanjske učinke; odgovarajući programi ubiranja pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture u kombinaciji s odgovarajućim programima ubiranja pristojbi za korištenja drugih prometnih infrastruktura i konkurentni prijevoznici rezultirat će optimalnom ravnotežom različitih načina prijevoza.
- (11) Programi ubiranja pristojbi i dodjele kapaciteta trebaju omogućiti jednaki i nediskriminirajući pristup svim prijevoznicima te što je više moguće pokušati udovoljiti potrebama svih korisnika i vrsta prometa na pravedan i nediskriminirajući način.

- (12) Unutar okvira koje su utvrdile države članice programi ubiranja pristojbi i dodjele kapaciteta trebaju potaknuti upravitelje željezničkih infrastruktura da optimalno iskoriste svoju infrastrukturu.
- (13) Programi dodjele kapaciteta trebaju pružiti željezničkim prijevoznicima jasne i dosljedne pokazatelje koji će ih dovesti do donošenja razumnih odluka.
- (14) Kako bi se uzelo u obzir potrebe korisnika ili potencijalnih korisnika željezničkog infrastrukturnog kapaciteta da planiraju svoje poslove prema potrebama kupaca i ulagača, upravitelj infrastrukture treba osigurati dodjelu infrastrukturnog kapaciteta na način koji odražava potrebu da se zadrže i poboljšaju razine pouzdanosti usluga.
- (15) Poželjno je da se željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastruktura pruže poticaji za smanjenje smetnji i poboljšanje učinkovitosti mreže.
- (16) Programi ubiranja pristojbi i dodjele kapaciteta trebaju omogućiti pošteno tržišno natjecanje u pružanju usluga željezničkog prijevoza.
- (17) Treba uzeti u obzir poslovne zahtjeve i podnositelja zahtjeva i upravitelja infrastrukture.
- (18) Treba povećati fleksibilnost koju upravitelj infrastrukture ima na raspolaganju pri dodjeli infrastrukturnog kapaciteta, no to mora biti u skladu s udovoljavanjem razumnih zahtjeva podnositelja zahtjeva.
- (19) Postupak dodjele kapaciteta mora spriječiti nametanje prekomjernih ograničenja drugim prijevoznicima koja imaju, ili namjeravaju steći, pravo korištenja infrastrukture kako bi razvila svoj posao.
- (20) Poželjno je upraviteljima infrastrukture osigurati određeni stupanj fleksibilnosti kako bi se omogućilo učinkovitije korištenje infrastrukturne mreže.
- (21) U okviru programa dodjele kapaciteta i ubiranja pristojbi, trebalo bi uzeti u obzir činjenicu da su različiti sastavni dijelovi željezničke infrastrukturne mreže bili osmišljeni za različite glavne korisnike.
- (22) Zahtjevi usluga putničkog prijevoza mogu često biti suprotni zahtjevima teretnog prijevoza; zahtjevi usluga putničkog prijevoza mogu rezultirati mrežom čija su gradnja i održavanje skuplji od mreže namijenjene isključivo za teretni prijevoz; sve veća razlika u brzini između teretnih i putničkih željezničkih vozila može dovesti do još većeg sukoba interesa između tih dvaju vrsta prometa.
- (23) Različiti korisnici i različiti tipovi korisnika često imaju drugačiji utjecaj na infrastrukturni kapacitet, te se stoga potrebe različitih usluga trebaju primjereno uravnotežiti.
- (24) Usluge prijevoza, koje se na temelju ugovora obavljaju za tijela javne vlasti, mogu zahtijevati posebna pravila kako bi se zaštitila njihova privlačnost za korisnike.
- (25) Programi ubiranja pristojbi i dodjele kapaciteta moraju voditi računa o učincima sve većeg zasićenja infrastrukturnog kapaciteta što na kraju može dovesti do nestašice kapaciteta.
- (26) Različiti vremenski okviri za planiranje vrsta prometa znače da je poželjno osigurati mogućnost da se udovolji zahtjevima za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta koji su pristigli nakon postupka utvrđivanja voznog reda.
- (27) Korištenje informatičke tehnologije može povećati brzinu i pristupačnost postupka utvrđivanja voznog reda te poboljšati mogućnost da podnositelji zahtjeva daju ponude za infrastrukturni kapacitet, a jednako tako poboljšati i mogućnost uspostavljanja trasa vlakova koji prolaze mrežama više upravitelja infrastrukture.
- (28) Kako bi se osigurao optimalan ishod za željezničke prijevoznike, poželjno je zatražiti provjeru korištenja infrastrukturnog kapaciteta u slučaju kad koordinacija zahtjeva za dodjelom kapaciteta treba udovoljiti potrebama korisnika.
- (29) S obzirom na to da upravitelj infrastrukture ima monopolistički položaj poželjno je zatražiti provjeru dostupnog infrastrukturnog kapaciteta, kao i metode njegova povećanja u slučaju kad postupak dodjele kapaciteta nije u mogućnosti udovoljiti zahtjevima korisnika.
- (30) Nedostatak podataka o zahtjevima ostalih željezničkih prijevoznika kao i o ograničenjima unutar sustava može otežati željezničkim prijevoznicima pokušaj da poboljšaju svoje zahtjeve za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta.
- (31) Treba osigurati bolju koordinaciju programa dodjele kako bi se osigurala veća atraktivnost željeznice za promet koji se odvija na mreži više upravitelja infrastrukture, a posebno za međunarodni promet.

- (32) Treba smanjiti narušavanje tržišnog natjecanja do kojeg može doći zbog značajnih razlika u načelima ubiranja pristojbi i to među željezničkim infrastrukturama te među različitim načinima prijevoza.
- (33) Poželjno je odrediti one sastavne dijelove usluge na infrastrukturi bez kojih prijevoznik nije u mogućnosti pružiti uslugu, a koje bi se trebale pružiti u zamjenu za minimalnu pristupnu pristojbu.
- (34) Poželjno je ulagati u željezničku infrastrukturu, te bi programi ubiranja pristojbi za korištenje infrastrukture trebali potaknuti upravitelje infrastrukture na odgovarajuća ulaganja tamo gdje su gospodarski korisna.
- (35) Svi će programi ubiranja pristojbi predstavljati gospodarske pokazatelje za korisnike. Ti pokazatelji za željezničke prijevoznike trebaju biti dosljedni i trebaju ih dovesti do donošenja razumnih odluka.
- (36) Kako bi se utemeljila odgovarajuća i poštena razina infrastrukturnih pristojbi, upravitelji infrastrukture trebaju zabilježiti i ustanoviti vrednovanje svoje aktive te jasno prikazati čimbenike troškova u radu infrastrukture.
- (37) Poželjno je voditi računa o vanjskim troškovima pri donošenju odluka koje se odnose na prijevoz.
- (38) Pristojbe za međunarodni promet trebaju biti takve da željeznica može udovoljiti potrebama tržišta; kao posljedica toga pristojbe za korištenje infrastrukture trebaju biti u iznosu troška koji je izravno nastao kao rezultat pružanja usluge željezničkog prijevoza.
- (39) Ukupna razina nadoknade troška kroz infrastrukturne pristojbe utječe na potrebnu razinu državnog doprinosa; države članice mogu zahtijevati različite razine nadoknade ukupnih troškova kroz pristojbe uključujući nadoplate ili povrat ulaganja koje tržište može podnijeti, balansirajući nadoknadu troška s intermodalnom konkurentnosti teretnog željezničkog prometa. Međutim, poželjno je da svi programi ubiranja pristojbi za korištenje infrastrukture omogućе promet u korištenje one željezničke mreže koja barem može podmiriti dodatne troškove koje nameće.
- (40) Željeznička infrastruktura je prirodni monopol. Stoga je potrebno potaknuti upravitelje infrastrukture da smanje troškove i učinkovito upravljaju svojim infrastrukturama.
- (41) Treba uzeti u obzir činjenicu da dugi niz godina razina ulaganja u infrastrukturu i tehnologiju nisu omogućile stvaranje uvjeta za stvarni razvoj željezničkog prometa. Stoga se, kao rješenje preporučuje odgovarajuća nadogradnja, a posebno u kontekstu uspostavljanja transeuropske željezničke robne mreže, koristeći, *inter alia*, raspoloživa sredstva Zajednice i ne dovodeći u pitanje unaprijed uspostavljene prioritete.
- (42) Popusti koje dobivaju željeznički prijevoznici moraju se odnositi na stvarnu uštedu upravnih troškova; popusti se također mogu koristiti u svrhu promicanja učinkovitog korištenja infrastrukture.
- (43) Poželjno je da se željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture pruže poticaji za smanjenje smetnji na mreži.
- (44) Dodjela kapaciteta stvara troškove za upravitelja infrastrukture čiju naknadu treba osigurati.
- (45) Potrebne su mjere koje će osigurati da svi željeznički prijevoznici koji imaju dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prometu, na temelju prava Zajednice, imaju odgovarajuće rješenje o sigurnosti prije nego što započnu pružati usluge na državnom području države članice; izdavanje rješenja o sigurnosti mora biti u skladu s pravom Zajednice.
- (46) Učinkovito upravljanje i pravedno i nediskriminirajuće korištenje željezničke infrastrukture zahtijeva uspostavljanje regulatornog tijela koje će nadzirati primjenu ovih pravila i akata Zajednice u svojstvu žalbenog tijela, bez obzira na mogućnost sudske kontrole.
- (47) Potrebne su posebne mjere koje će uzeti u obzir specifičnu geopolitičku i geografsku poziciju pojedine države članice kao i specifičnu organizaciju željezničkog sektora u pojedinoj državi članici, osiguravajući pritom integritet unutarnjeg tržišta.
- (48) Mjere potrebne za provedbu ove Direktive trebaju se donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji <sup>(1)</sup>.
- (49) U skladu s načelima supsidijarnosti i proporcionalnosti utvrđenima u članku 5. Ugovora, ciljeve ove Direktive, to jest usklađivanje propisa država članica koji uređuju način dodjele željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranje pristojbi za njihovo korištenje kao i donošenje rješenja o sigurnosti, s ciljem osiguranju pravednih i nediskriminirajućih uvjeta pristupa infrastrukturi, vodeći

<sup>(1)</sup> SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

računa o izričito međunarodnim dimenzijama povezanim s radom bitnih elemenata željezničkih mreža, ne mogu u potpunosti postići države članice te ih stoga, zbog potrebe za koordiniranim transnacionalnim aktivnostima, može bolje postići Zajednica. Ova Direktiva ne prelazi okvire onoga što je potrebno za postizanje tog cilja.

- (50) Uredba Vijeća (EEZ) br. 2830/77 od 12. prosinca 1977. o potrebnim mjerama za postizanje usporedivosti među računovodstvenim sustavima i godišnje poslovne evidencije željezničkih prijevoznika <sup>(1)</sup>, Uredba Vijeća (EEZ) br. 2183/78 od 19. rujna 1978. o utvrđivanju jedinstvenih načela određivanja cijena za željezničke prijevoznike <sup>(2)</sup>, Odluka Vijeća 82/529/EEZ od 19. srpnja 1982. o utvrđivanju cijena za međunarodni željeznički prijevoz robe <sup>(3)</sup> Odluka Vijeća 83/418/EEZ od 25. srpnja 1983. o trgovinskoj neovisnosti željeznice pri upravljanju međunarodnim prometom putnika i prtljage <sup>(4)</sup> i Direktiva 95/19/EZ zamijenjene su ovom Direktivom i stoga se stavljaju izvan snage,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

## POGLAVLJE I.

### UVODNE ODREDBE

#### Članak 1.

#### Područje primjene

1. Ova se Direktiva odnosi na načela i postupke koji se primjenjuju u vezi s određivanjem i ubiranjem pristojbi željezničke infrastrukture i dodjelom željezničkog infrastrukturnog kapaciteta.

Države članice moraju osigurati da programi ubiranja pristojbi i dodjele kapaciteta poštuju načela utvrđena ovom Direktivom te time omoguću upravitelju infrastrukture prodaju na tržištu i najbolju iskoristivost raspoloživog infrastrukturnog kapaciteta.

2. Ova se Direktiva primjenjuje na korištenje željezničke infrastrukture za domaće i međunarodne usluge željezničkog prijevoza.

<sup>(1)</sup> SL L 334, 24.12.1977., str. 13. Uredba kako je zadnje izmijenjena Aktom o pristupanju iz 1994.

<sup>(2)</sup> SL L 258, 21.9.1978., str. 1. Uredba kako je zadnje izmijenjena Aktom o pristupanju iz 1994.

<sup>(3)</sup> SL L 234, 9.8.1982., str. 5. Uredba kako je zadnje izmijenjena Aktom o pristupanju iz 1994.

<sup>(4)</sup> SL L 237, 26.8.1983., str. 32. Uredba kako je zadnje izmijenjena Aktom o pristupanju iz 1994.

3. Države članice mogu izuzeti iz područja primjene ove Direktive:

- neovisne lokalne i regionalne mreže za usluge putničkog prijevoza na željezničkoj infrastrukturi;
- mreže namijenjene samo za gradski i prigradski putnički prijevoza;
- regionalne mreže koje za regionalni teretni prijevoz koriste isključivo željezničke prijevoznike koji su izuzeti iz područja primjene Direktive 91/440/EEZ dok drugi podnositelj zahtjeva ne zatraži kapacitet na toj mreži;
- željezničke infrastrukture u privatnom vlasništvu, koje koristi isključivo sam vlasnik infrastrukture za vlastiti prijevoz tereta.

4. Izmjenični prijevoz za cestovna vozila kroz Tunel La Manche izuzet je iz područja primjene ove Direktive.

#### Članak 2.

#### Definicije

Za potrebe ove Direktive:

- „dodjela” znači dodjela željezničkog infrastrukturnog kapaciteta koju čini upravitelj infrastrukture;
- „podnositelj zahtjeva” znači željeznički prijevoznik koji ima dozvolu za obavljanje usluga u željezničkom prometu i/ili međunarodnu grupaciju željezničkih prijevoznika te, u državama članicama koje pružaju ovakvu mogućnost, druge fizičke osobe i/ili pravne osobe koje imaju javni ili tržišni interes za nabavu infrastrukturnog kapaciteta za pružanje usluge željezničkog prijevoza svaki na svojem državnom području, kao što su tijela javne vlasti u smislu Uredbe (EEZ) br. 1191/69 <sup>(5)</sup>, otpremnici, špediteri tereta i pružatelji usluga kombiniranog prijevoza;
- „zakrčena infrastruktura” znači dionica infrastrukture na kojoj u određenim razdobljima ne može biti u potpunosti udovoljena potreba za infrastrukturnim kapacitetom čak niti nakon koordinacije raznih zahtjeva za dodjelom kapaciteta;

<sup>(5)</sup> Uredba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 od 26. lipnja 1969. o djelovanju država članica u vezi s obvezama koje su svojstvene javnim uslugama u željezničkom i cestovnom prijevozu i prijevozu unutarnjim vodnim putovima (SL L 156, 28.6.1969., str. 1.). Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 1893/91 (SL L 169, 29.6.1991., str. 1.).

- (d) „plan povećanja kapaciteta” znači mjera ili niz mjera koje treba provesti u određenom razdoblju, a predložene su da bi umanjile ograničenja kapaciteta koja na pojedinim dionicama infrastrukture dovode do „zakršene infrastrukture”;
- (e) „koordinacija” znači postupak u kojem će tijelo za dodjelu kapaciteta i podnositelji zahtjeva pokušati riješiti probleme oko proturječnih zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta;
- (f) „okvirni sporazum” znači pravno obvezujući, javnopravni ili privatnopravni opći sporazum kojim se utvrđuju prava i obveze podnositelja zahtjeva i upravitelja infrastrukture ili tijela za dodjelu kapaciteta u odnosu na dodjelu infrastrukturnog kapaciteta i ubiranje pristojbi u razdoblju dužem od razdoblja jednog voznog reda;
- (g) „infrastrukturni kapacitet” znači mogućnost da se rasporede zahtijevane trase vlakova za određeni dio infrastrukture u određenom razdoblju;
- (h) „upravitelj infrastrukture” znači svako tijelo ili poduzeće koje je posebno odgovorno za uspostavu i održavanje željezničke infrastrukture. Ovo također može uključivati upravljanje prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim sustavom infrastrukture. Funkcije upravitelja infrastrukture na mreži ili dijelu mreže mogu biti dodijeljene različitim tijelima ili poduzećima;
- (i) „mreža” znači cjelokupna željeznička infrastruktura koju posjeduje i/ili kojom upravlja upravitelj infrastrukture;
- (j) „izvješće o mreži” znači izvješće kojim se detaljno utvrđuju opća pravila, krajnji rokovi, postupci i kriteriji koji se odnose na programe ubiranja pristojbi i dodjele kapaciteta. Također sadrži ostale podatke koji su potrebni podnositelju zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta;
- (k) „željeznički prijevoznik” znači svako javno ili privatno poduzeće kojemu je izdana dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prometu u skladu sa zakonodavstvom Zajednice i čija je primarna djelatnost pružanje usluga željezničkog prijevoza robe i/ili putnika željeznicom s tim da poduzeće mora osigurati vuču; ovo uključuje i poduzeća koja pružaju samo usluge vuče;
- (l) „trasa vlaka” znači infrastrukturni kapacitet koji je potreban kako bi vlakovi vozili iz jednog mjesta u drugo u danom vremenskom razdoblju;
- (m) „vozni red” znači podaci o svim kretanjima vlakova i željezničkih vozila koji će se odviti na odgovarajućoj infrastrukturi u razdoblju u kojem je na snazi.

### Članak 3.

#### Izvješće o mreži

1. Nakon savjetovanja sa zainteresiranim strankama, upravitelj infrastrukture dužan je sastaviti i objaviti izvješće o mreži dostupno uz naknadu koja ne smije biti viša od troška objavljivanja tog izvješća.
2. Izvješće o mreži utvrđuje prirodu infrastrukture koju željeznički prijevoznici imaju na raspolaganju. Sadržava podatke koji navode uvjete za pristup odgovarajućoj željezničkoj infrastrukturi. Sadržaj izvješća o mreži predviđen je u Prilogu I.
3. Izvješće o mreži prema potrebi se ažurira i mijenja.
4. Izvješće o mreži se objavljuje najmanje četiri mjeseca prije proteka roka za podnošenje zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta.

### POGLAVLJE II.

#### INFRASTRUKTURNE PRISTOJBE

### Članak 4.

#### Uvođenje, utvrđivanje i ubiranje pristojbi

1. Države članice dužne su donijeti okvirna pravila za ubiranje pristojbi te pritom poštovati neovisnost uprave predviđenu u članku 4. Direktive 91/440/EEZ.
- Prema spomenutom uvjetu o neovisnosti uprave, države članice donose i posebna pravila ubiranja pristojbi ili te ovlasti povjeravaju upravitelju infrastrukture. Upravitelj infrastrukture utvrđuje pristojbe za korištenje infrastrukture i ubire te pristojbe.
2. Kada upravitelj infrastrukture, u svojem pravnom obliku, organizaciji ili funkcijama donošenja odluka, nije neovisan o željezničkim prijevoznicima, sve funkcije opisane u ovom poglavlju, osim ubiranja pristojbi, obavlja tijelo za ubiranje pristojbi koje je, u svojem pravnom obliku, organizaciji i donošenju odluka, neovisno o željezničkim prijevoznicima.
  3. Upravitelji infrastruktura dužni su surađivati u svrhu postizanja učinkovitog pružanja usluga željezničkog prijevoza koje se pružaju na većem broju infrastrukturnih mreža. Oni posebno teže tome da zajamče optimalnu konkurentnost međunarodnog teretnog željezničkog prijevoza te osiguraju učinkovito korištenje transeuropske željezničke robne mreže. Mogu uvesti odgovarajuće zajedničke organizacije koje bi ovo omogućile. Svaku suradnju ili zajedničku organizaciju obvezuju pravila utvrđena ovom Direktivom.

4. Osim u slučaju posebnih sporazuma, na temelju članka 8. stavka 2. upravitelji infrastruktura vode brigu o tome da se programi ubiranja pristojbi, koji su u uporabi na području njihove cijele mreže, zasnivaju na istim načelima.

5. Upravitelji infrastruktura moraju osigurati da primjena programa ubiranja pristojbi rezultira jednakim i nediskriminirajućim pristojbama za različite željezničke prijevoznike koji pružaju usluge jednake prirode na sličnim dijelovima tržišta te da pristojbe, koje se u stvarnosti primjenjuju, udovoljavaju pravilima koja su predviđena u izvješću o mreži.

6. Upravitelj infrastrukture ili tijelo za ubiranje pristojbi dužni su poštovati poslovnu tajnu koju doznaju od podnositelja zahtjeva.

#### Članak 5.

##### Usluge

1. Željeznički prijevoznici, na nediskriminirajućoj osnovi, imaju pravo na minimalni pristupni paket i pristup prugom do uslužnih objekata koji su opisani u Prilogu II. Pružanje usluga navedenih u Prilogu II. točka 2. izvršava se na nediskriminirajući način te se zahtjevi željezničkih prijevoznika mogu odbiti jedino ako postoje druga rješenja održiva u tržišnim uvjetima. Ako usluge pruža više upravitelja infrastrukture, pružatelj usluga „glavne infrastrukture” dužan je nastojati olakšati pružanje tih usluga.

2. Kad upravitelj infrastrukture nudi bilo koju u nizu usluga opisanih u Prilogu II. točki 3. kao dodatne usluge, na zahtjev, dužan ih je pružiti željezničkom prijevozniku.

3. Željeznički prijevoznici mogu zatražiti od upravitelja infrastrukture ili od drugih dobavljača dodatni paket pratećih usluga nabrojenih u Prilogu II. točki 4. Upravitelj infrastrukture nije obvezan pružiti ove usluge.

#### Članak 6.

##### Trošak infrastrukture i poslovne knjige

1. Države članice utvrđuju uvjete, uključujući prema potrebi predujme, kako bi osigurale da u normalnim poslovnim uvjetima i u razumnom vremenskom razdoblju poslovne knjige upravitelja infrastrukture barem uravnoteže dobit od infrastrukturnih pristojbi, viškove od drugih komercijalnih poslova i državnog financiranja s jedne strane, te izdatke infrastrukture s druge.

Bez obzira na mogući dugoročni cilj da korisnici pokrivaju troškove infrastrukture za sve načine prijevoza, na temelju poštenog, nediskriminirajućeg tržišnog natjecanja između različitih načina prijevoza, gdje je željeznički promet u mogućnosti natjecati se s drugim načinima prijevoza, država članica može, unutar okvirnih pravila za ubiranje pristojbi članka 7. i 8., zatražiti od upravitelja infrastrukture da uravnoteži svoje poslovne knjige bez državnog financiranja.

2. Uzimajući u obzir sigurnost te održavanje i poboljšanje kvalitete usluga infrastrukture, upravitelje infrastrukture se potiče na smanjenje troškova infrastrukture i visine pristupnih pristojbi.

3. Države članice moraju osigurati provedbu odredaba utvrđenih u stavka 2., bilo ugovorom između nadležnog tijela i upravitelja infrastrukture za razdoblje od najmanje tri godine, kojim je predviđeno državno financiranje, ili uvođenjem odgovarajućih regulatornih mjera s odgovarajućim ovlastima.

4. Kad postoji ugovor, uvjeti ugovora i struktura plaćanja koji osiguravaju sredstva upravitelju infrastrukture dogovaraju se unaprijed kako bi u cijelosti pokrili razdoblje na koje se ugovor odnosi.

5. Uvodi se metoda za dodjelu troškova. Države članice mogu zatražiti prethodno odobrenje. Ova se metoda treba s vremena na vrijeme ažurirati, u skladu s međunarodnom praksom.

#### Članak 7.

##### Načela ubiranja pristojbi

1. Upravitelj infrastrukture ubire pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture i koristi ih za financiranje svog poslovanja.

2. Države članice mogu zatražiti od upravitelja infrastrukture da pruži sve potrebne podatke o nametnutim pristojbama. U svezi s tim, upravitelj infrastrukture mora moći dokazati da infrastrukturne pristojbe, koje su uistinu obračunate po jedinom prijevozniku, sukladno člancima 4. do 12., udovoljavaju metodologiji, pravilima i, prema potrebi, mjerilima predviđenima u izvješću o mreži.

3. Ne dovodeći u pitanje stavak 4. ili 5. ili članak 8., pristojbe za minimalni pristupni paket i pristup prugom do uslužnih objekata jednake su iznosu troška koji je izravno nastao iz pružanja usluge željezničkog prijevoza.

4. Infrastrukturna pristojba može uključivati pristojbu koja odražava nestašicu kapaciteta određenog dijela infrastrukture u razdobljima zakrčenosti.

5. Moguće je prilagoditi infrastrukturnu pristojbu kako bi se uzeo u obzir trošak za onečišćenje okoliša uzrokovanog željezničkim prijevozom. Te prilagodbe variraju u skladu sa razinom prouzrokovanog onečišćenja.

Naplata troškova za onečišćenje okoliša, koja dovodi do povećanja cjelokupnog prihoda upravitelja infrastrukture, može se izvršiti samo ako se naplata primjenjuje i za druge konkurentne načine prijevoza na usporedivoj razini.

Ako ne postoji usporediva razina naplate troškova za onečišćenje okoliša za druge konkurentne načine prijevoza, takva prilagodba ne smije rezultirati promjenom prihoda i upravitelja infrastrukture. Ako postoji usporediva razina naplate troškova za onečišćenje okoliša za željeznički i druge konkurentne načine prijevoza te to stvara dodatan prihod, države članice odlučuju kako iskoristiti taj prihod.

6. Kako bi se izbjegle nepoželjne nerazmjerne fluktuacije, može se utvrditi srednja vrijednost iznosa pristojbi na koje se odnose stavci 3., 4. i 5. u razumnom vremenskom rasponu i rasponu usluga željezničkog prijevoza. Bez obzira na to, relativne vrijednosti infrastrukturnih pristojbi moraju biti u vezi s troškovima koji se mogu pripisati uslugama prijevoza.

7. Pružanje usluga na koje se odnosi Prilog II. točka 2., nije obuhvaćeno ovim člankom. Ne dovodeći u pitanje prije spomenuto, prilikom određivanja naknada za usluge utvrđene u Prilogu II. točki 2., vodit će se računa o stanju tržišnog natjecanja u željezničkom prijevozu.

8. Kad samo jedan pružatelj nudi usluge nabrojene u Prilogu II. točkama 3. i 4. kao dodatne i prateće usluge, naplata takve usluge mora biti u vezi s troškom stvarnog pružanja navedene usluge.

9. Moguća je naplata pristojbi za kapacitet koji se koristi u svrhu održavanja infrastrukture. Te pristojbe ne smiju biti više od neto gubitka upravitelja infrastrukture zbog održavanja.

#### Članak 8.

#### Iznimke načela ubiranja pristojbi

1. Kako bi se u potpunosti nadoknadio trošak upravitelja infrastrukture, država članica može, u slučaju da tržište to može podnijeti, odrediti povišenje naknada, na temelju učinkovitih, transparentnih i nediskriminirajućih načela, pritom jamčeći

optimalnu konkurentnost posebno međunarodnog teretnog željezničkog prijevoza. Sustav ubiranja pristojbi dužan je poštovati povećanja produktivnosti koja postignu željeznički prijevoznici.

Međutim, razina pristojbi ne smije isključiti korištenje infrastrukture segmentima tržišta koji mogu barem podmiriti trošak koji je izravno nastao iz pružanja usluga željezničkog prijevoza plus stopu povrata koju tržište može podnijeti.

2. Za posebne projekte ulaganja u budućnosti ili one projekte koji su dovršeni najviše 15 godina prije stupanja na snagu ove Direktive, upravitelj infrastrukture može, zbog dugoročnih troškova takvih projekata, odrediti ili nastaviti određivati više pristojbe, ako ti projekti povećavaju učinkovitost i/ili isplativost, a ne mogu ili nisu mogli biti drukčije provedeni. Takvo uređenje ubiranja pristojbi može uključivati i sporazume o podjeli rizika povezanih s novim ulaganjima.

3. Da ne bi došlo do diskriminacije vodi se briga o tome da sve prosječne i granične pristojbe upravitelja infrastrukture za jednako korištenje njegove infrastrukture budu usporedive te da su usporedive usluge na istom segmentu tržišta podložne istim pristojbama. Upravitelj infrastrukture dužan je u izvješću o mreži pokazati da sustav ubiranja pristojbi udovoljava ovim zahtjevima ako je to moguće učiniti bez otkrivanja povjerljivih poslovnih informacija.

4. Ako upravitelj infrastrukture namjerava izmijeniti osnovne elemente sustava ubiranja pristojbi na koje se odnosi stavak 1., on će ih objaviti najmanje tri mjeseca unaprijed.

#### Članak 9.

#### Popusti

1. Ne dovodeći u pitanje članke 81., 82., 86. i 87. Ugovora i neovisno o članku 7. stavku 3. ove Direktive, svi popusti pristojbi koje željeznički prijevoznik za bilo koju uslugu plaća upravitelju infrastrukture moraju udovoljavati kriterijima utvrđenima u ovom članku.

2. Izuzimajući stavak 3., popusti su ograničeni na stvarnu uštedu troška upravnog postupanja upravitelja infrastrukture. Prilikom određivanja razine popusta ne uzimaju se u obzir uštede troškova koje se već nalaze unutar naplaćenih pristojbi.

3. Upravitelji infrastrukture mogu za određene prometne tokove uvesti programe, raspoložive svim korisnicima infrastrukture, kojima daju vremenski ograničene popuste kako bi potakli razvoj novih usluga željezničkog prijevoza ili popuste koji potiču korištenje znatno neiskorištenih linija.

4. Popusti se mogu odnositi samo na pristojbe naplaćene za određeni dio infrastrukture.
5. Za slične usluge primjenjuju se slični programi popusta.

#### Članak 10.

#### **Programi naknade za neplaćene troškove za onečišćenje okoliša, troškove u slučaju nesreće i infrastrukturne troškove**

1. Države članice mogu uvesti vremenski ograničene programe naknade za korištenje infrastrukture za neplaćene troškove za onečišćenje okoliša, troškove u slučaju nesreće i infrastrukturne troškove konkurentnih načina prijevoza ako iznos tih troškova prelazi iznos istih u željezničkom prijevozu.
2. Kad prijevoznik koji dobiva naknadu uživa ekskluzivno pravo, korisnicima se također moraju pružiti usporedive pogodnosti.
3. Korištena metodologija i kalkulacije koje su se izvršile moraju biti dostupni javnosti. Posebno mora biti moguće prikazati neobračunate troškove konkurentne prijevoznike infrastrukture koji su na željezničkoj infrastrukturi izbjegnuli te se mora osigurati da se program ponudi prijevoznicima bez diskriminacije.
4. Države članice osiguravaju da takav program bude usklađen s člancima 73., 87. i 88. Ugovora.

#### Članak 11.

#### **Program izvedbe**

1. Programi ubiranja pristojbi za korištenje infrastrukture potiču kroz program izvedbe željezničke prijevoznike i upravitelja infrastrukture da smanje smetnje i poboljšaju izvedbu željezničke mreže. Ovo može uključivati kazne za radnje koje uzrokuju smetnje rada mreže, naknade za prijevoznike koji su pretrpjeli štetu u slučaju smetnje te bonuse kao nagrade za izvedbu koja je bolja od očekivane.
2. Osnovna načela programa izvedbe primjenjuju se na cijeloj mreži.

#### Članak 12.

#### **Pristojbe za rezervaciju**

Upravitelji infrastruktura mogu odrediti odgovarajuću pristojbu za zatraženi kapacitet koji se ne koristi. Ovom se pristojbom potiče učinkovito korištenje kapaciteta.

Upravitelj infrastrukture uvijek obavješćuje svaku zainteresiranu stranu o infrastrukturnom kapacitetu koji je raspodijeljen za željezničke prijevoznike.

#### POGLAVLJE III.

#### **DODJELA INFRASTRUKTURNOG KAPACITETA**

#### Članak 13.

#### **Prava na kapacitet**

1. Upravitelj infrastrukture dužan je raspodijeliti infrastrukturni kapacitet, a podnositelj zahtjeva kojemu je kapacitet dodijeljen ne smije ga prenijeti na drugog prijevoznika ili za druge usluge.

Svako trgovanje infrastrukturnim kapacitetom je zabranjeno te dovodi do isključenja iz daljnje dodjele kapaciteta.

Prijenosom se ne smatra kada željeznički prijevoznik koristi kapacitet prilikom obavljanja poslova podnositelja zahtjeva koji nije željeznički prijevoznik.

2. Podnositelji zahtjeva mogu dobiti pravo korištenja određenog infrastrukturnog kapaciteta u obliku trase vlaka u razdoblju od najviše jednog voznog reda.

Upravitelj infrastrukture i podnositelj zahtjeva mogu sklopiti okvirni sporazum kako je predviđeno člankom 17. za korištenje kapaciteta na odgovarajućoj željezničkoj infrastrukturi za razdoblje duže od jednog voznog reda.

3. Definicija odgovarajućih prava i obveza između upravitelja infrastrukture i podnositelja zahtjeva u vezi s dodjelom kapaciteta predviđena je ugovorima ili zakonima.

#### Članak 14.

#### **Dodjela kapaciteta**

1. Države članice mogu utvrditi okvir za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta te pritom poštovati neovisnost uprave predviđenu u članku 4. Direktive 91/440/EEZ. Utvrđuju se određena pravila o dodjeli kapaciteta. Upravitelj infrastrukture izvršava postupke dodjele kapaciteta. Štoviše, upravitelj infrastrukture vodi brigu o tome da se dodjela infrastrukturnog kapaciteta izvrši na pravednoj i nediskriminirajućoj osnovi, te u skladu s pravom Zajednice.



2. Kad upravitelj infrastrukture, u svojem pravnom obliku, organizaciji ili funkcijama donošenja odluka, nije neovisan o željezničkim prijevoznicima, funkcije na koje se odnosi stavak 1, a koje su opisane u ovom poglavlju, obavlja tijelo za dodjelu kapaciteta koje je, u svojem pravnom obliku, organizaciji i donošenju odluka, neovisno o željezničkim prijevoznicima.

3. Upravitelji infrastrukture i tijela za dodjelu kapaciteta čuvaju poslovnu tajnu za koju doznaju.

#### Članak 15.

##### **Suradnja u dodjeli infrastrukturnog kapaciteta na više mreža**

1. Upravitelji infrastruktura surađuju u svrhu učinkovitog uspostavljanja i dodjele infrastrukturnog kapaciteta koji se proteže na veći broj mreža. Oni organiziraju međunarodne trase vlakova, a posebno u okvirima transeuropske željezničke robne mreže. Oni utvrđuju odgovarajuće postupke koji bi ovo omogućili. Za te postupke vrijede pravila utvrđena ovom Direktivom.

Postupci utvrđeni za koordinaciju dodjele infrastrukturnog kapaciteta na međunarodnoj razini udružuju predstavnike upravitelja infrastruktura svih željezničkih infrastruktura čije odluke o dodjeli utječu na više upravitelja infrastruktura. Odgovarajući predstavnici upravitelja infrastruktura izvan Zajednice mogu se pridružiti ovim postupcima. Komisiju se obavješćuje i poziva da bude nazočna u svojstvu promatrača.

2. Na sastancima ili drugim aktivnostima u svrhu dopuštanja dodjele infrastrukturnog kapaciteta za prekomrežne usluge željezničkog prijevoza odluke isključivo donose predstavnici upravitelja infrastruktura.

3. Sudionici u suradnji na koju se odnosi stavak 1. osiguravaju da se da njeno članstvo, metode djelovanja i svi kriteriji bitni za procjenu i dodjelu infrastrukturnog kapaciteta budu raspoloživi u javnosti.

4. U okviru suradnje iz stavka 1., upravitelji infrastrukture ocjenjuju potrebu, i prema potrebi, predlažu i organiziraju međunarodne trase vlakova u namjeri da olakšaju vožnje teretnih vlakova, za koje je podnesen *ad hoc* zahtjev kako je navedeno u članku 23.

Svaki upravitelj infrastrukture koji sudjeluje u suradnji dužan je dati podnositeljima zahtjeva na raspolaganje takve prethodno određene trase vlakova.

#### Članak 16.

##### **Podnositelji zahtjeva**

1. Zahtjev za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta mogu predati željeznički prijevoznici i njihove međunarodne grupacije te, na državnom području država članica koje to dozvoljavaju, drugi podnositelji zahtjeva koji odgovaraju definiciji u članku 2. točki (b). Države članice mogu dozvoliti i drugim podnositeljima zahtjeva da predaju zahtjev za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta na svojem državnom području.

2. Upravitelj infrastrukture može postaviti uvjete podnositeljima zahtjeva kako bi osigurao ostvarenje svojih opravdanih očekivanja o budućim prihodima te korištenju infrastrukture. Ti uvjeti moraju biti odgovarajući, transparenti i nediskriminirajući. Objavljuju se u izvješću o mreži kao dio načela dodjele i o njima se obavješćuje Komisija.

3. Uvjeti iz stavka 2. mogu zahtijevati jedino pružanje financijske garancije čija visina ne smije biti veća od primjerene, razmjerno razini djelovanja koja se očekuje od podnositelja zahtjeva, te jamstvo da su podnositelji zahtjeva sposobni pripremiti ponude za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta sukladno propisima.

#### Članak 17.

##### **Okvirni sporazumi**

1. Ne dovodeći u pitanje članke 81., 82. i 86. Ugovora, s podnositeljem zahtjeva je moguće sklopiti okvirni sporazum. Taj okvirni sporazum određuje značajke infrastrukturnog kapaciteta koji je podnositelj zahtjeva zatražio te koji mu je ponuđen u vremenskom razdoblju dužem od jednog voznog reda. Okvirni sporazum ne određuje detaljno trasu vlaka, no treba biti takav da nastoji udovoljiti opravdanim komercijalnim potrebama podnositelja zahtjeva. Država članica može zatražiti da regulatorno tijelo navedeno u članku 30. ove Direktive prethodno odobri takav okvirni sporazum.

2. Okvirni sporazumi ne sprečavaju druge podnositelje zahtjeva ili službe u korištenju odgovarajuće infrastrukture.

3. Moguće je izmijeniti ili ograničiti uvjete okvirnog sporazuma kako bi se bolje iskoristila željeznička infrastruktura.

4. Okvirni sporazum može sadržavati ugovorne kazne ako bude nužno preinačiti ili prekinuti sporazum.

5. Okvirni sporazumi se u načelu sklapaju na pet godina. Upravitelj infrastrukture može pristati na kraće ili duže razdoblje u određenim slučajevima. Svako se razdoblje duže od pet godina mora opravdati postojanjem trgovinskih ugovora, posebnih ulaganja i rizika.

Svako razdoblje duže od 10 godina moguće je samo u iznimnim slučajevima, posebno u slučaju velikog, dugoročnog ulaganja, a posebno kad je takvo ulaganje obuhvaćeno ugovornim obvezama.

6. Uz poštovanje čuvanja poslovne tajne, opće odredbe okvirnog sporazuma dostupne su svim zainteresiranim stranama.

#### Članak 18.

##### Plan postupka dodjele

1. Upravitelj infrastrukture dužan se pridržavati plana za dodjelu kapaciteta utvrđenog u Prilogu III.
2. Upravitelji infrastrukture se dogovaraju s drugim odgovarajućim upraviteljima infrastrukture koje se međunarodne trase vlaka trebaju uključiti u važeći vozni red prije početka savjetovanja o nacrtu voznog reda. Moguće je podešavanje samo ako je to uistinu potrebno.

#### Članak 19.

##### Podnošenje zahtjeva

1. Podnositelji zahtjeva mogu, na temelju javnopravne ili privatnopravne osnove, podnijeti zahtjev upravitelju infrastrukture za sklapanjem sporazuma koji im pruža pravo korištenja željezničke infrastrukture uz pristojbu kako je predviđeno u poglavlju II.
2. Zahtjevi koji se odnose na redovni vozni red moraju se pridržavati rokova utvrđenih u Prilogu III.
3. Podnositelj zahtjeva koji je stranka u okvirnom sporazumu, predaje zahtjev u skladu s tim sporazumom.
4. Podnositelji zahtjeva mogu zatražiti infrastrukturni kapacitet koji prelazi više mreža tako da predaju zahtjev jednom upravitelju infrastrukture. Taj upravitelj infrastrukture tada može, u ime podnositelja zahtjeva, potraživati kapacitet kod drugih upravitelja infrastrukture.
5. Upravitelji infrastrukture moraju osigurati da za infrastrukturni kapacitet koji prelazi više mreža podnositelji zahtjeva mogu izravno predati zahtjev svakom zajedničkom tijelu koje su utemeljili upravitelji infrastrukture.

#### Članak 20.

##### Određivanje voznog reda

1. Upravitelj infrastrukture dužan je u najvećoj mogućoj mjeri udovoljiti svim zahtjevima za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta uključujući i zahtjeve za trase vlaka koje prelaze više mreža te što je više moguće voditi računa o svim ograničenjima podnositelja zahtjeva uključujući i gospodarski učinak na njihovo poslovanje.
2. Upravitelj infrastrukture može dati prednost određenim uslugama u okviru postupka određivanja voznog reda i koordinacije, no samo kako je utvrđeno u člancima 22. i 24.
3. Upravitelj infrastrukture savjetuje zainteresirane strane o nacrtu voznog reda i daje im barem mjesec dana da iznesu svoja stajališta. Zainteresirane strane će uključivati sve one koji su zatražili infrastrukturni kapacitet kao i druge stranke koje žele dobiti priliku da kažu kako bi važeći vozni red mogao utjecati na njihovu mogućnost pružanja usluga željezničkog prijevoza za vrijeme voznog reda.
4. Upravitelj infrastrukture poduzima odgovarajuće mjere kako bi riješio svaku izraženu zabrinutost.

#### Članak 21.

##### Postupak koordinacije

1. Za vrijeme postupka određivanja voznog reda na koji se odnosi članak 20., ako upravitelj infrastrukture naiđe na problem između različitih zahtjeva on pokušava, putem koordinacije zahtjeva, osigurati najbolje moguće usklađivanje svih zahtjeva.
2. Kada dođe do situacije koja zahtjeva koordinaciju, upravitelj infrastrukture, u razumnim granicama, ima pravo predložiti infrastrukturni kapacitet koji se razlikuje od zatraženog.
3. Upravitelj infrastrukture pokušava riješiti sve probleme savjetovanjem s podnositeljima zahtjeva.
4. Načela koja određuju postupak koordinacije utvrđuju se u izvješću o mreži. Ona se posebno odnose na poteškoće pri uređivanju međunarodnih trasa vlaka te na utjecaje koje izmjena može imati na druge upravitelje infrastrukture.
5. Kad je zahtjevima za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta nemoguće udovoljiti bez koordinacije, upravitelj infrastrukture pokušava izaći u susret svim zahtjevima putem koordinacije.
6. Ne dovodeći u pitanje postojeće žalbene postupke i odredbe članka 30., za slučaj spora o dodjeli infrastrukturnog kapaciteta, uspostaviti će se sustav rješavanja sporova za hitno rješavanje takvih sporova. U slučaju primjene ovog sustava, odluka se donosi u vremenskom roku od 10 radnih dana.

## Članak 22.

**Zakrčena infrastruktura**

1. Ako nakon koordinacije zatraženih trasa i savjetovanja s podnositeljima zahtjeva nije moguće primjereno udovoljiti zahtjevima za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta, upravitelj infrastrukture mora odmah proglasiti zakrčenim element infrastrukture na kojemu se to dogodilo. Ovo se također čini u slučaju infrastrukture za koju se predviđa da neće imati dovoljan kapacitet u skoroj budućnosti.

2. Kad se infrastruktura proglasi zakrčenom, upravitelj infrastrukture izvršava analizu kapaciteta kako je opisano u članku 25., osim ako se već ne provodi plan povećanja kapaciteta kako je opisano u članku 26.

3. U slučaju kad pristojbe u skladu s člankom 7. stavkom 4. nisu naplaćene ili kad nisu postigle zadovoljavajući rezultat i infrastruktura se proglasi zakrčenom, upravitelj infrastrukture može dodatno primijeniti kriterij prednosti kako bi raspodijelio infrastrukturni kapacitet.

4. Kriterij prednosti uzima u obzir važnost određene usluge prijevoza za društvo, u odnosu na svaku drugu uslugu prijevoza koja bi se iz tog razloga isključila.

Kako bi se u ovim okvirima zajamčio razvoj odgovarajućih usluga prijevoza, a posebno da bi se zadovoljilo zahtjeve državnih službi ili da bi se unaprijedio razvoj teretnog željezničkog prijevoza, države članice mogu, pod nediskriminirajućim uvjetima, poduzeti sve potrebne mjere kako bi osigurale prednost tih usluga pri dodjeli infrastrukturnog kapaciteta.

Države članice mogu, prema potrebi, dodijeliti upravitelju infrastrukture naknadu koja odgovara bilo kakvom eventualnom gubitku prihoda povezanim s potrebom da se kapacitet dodijeli određenim uslugama, sukladno prethodnom podstavku.

Ovo znači da se vodi računa o učinku ovog isključivanja u drugim državama članicama.

5. Važnost usluga teretnog prijevoza, a posebno međunarodnog teretnog prijevoza prilikom određivanja kriterija prednosti razmotrit će se na odgovarajući način.

6. Postupci koji se slijede i kriteriji koji se koriste u slučaju zakrčenosti infrastrukture utvrđuju se u izvješću o mreži.

## Članak 23.

**Ad hoc zahtjevi**

1. Upravitelj infrastrukture odgovara na *ad hoc* zahtjeve za pojedinačne trase vlaka što je brže moguće i u bilo kojem

slučaju u roku od pet radnih dana. Informacije o raspoloživom rezervnom kapacitetu daju se na raspolaganje svim podnositeljima zahtjeva koji se žele koristiti tim kapacitetom.

2. Upravitelji infrastrukture prema potrebi procjenjuju potrebu da se rezervni kapacitet drži na raspolaganju u okviru završnog određenog voznog reda kako bi mogli brzo odgovoriti na predvidive *ad hoc* zahtjeve za dodjelom kapaciteta. Ovo se primjenjuje i u slučajevima zakrčene infrastrukture.

## Članak 24.

**Specijalizirana infrastruktura**

1. Ne dovodeći u pitanje stavak 2., infrastrukturni kapacitet se smatra raspoloživim za sve vrste usluga koje udovoljavaju značajkama trase vlaka.

2. Kad postoje odgovarajući alternativni pravci upravitelj infrastrukture može, nakon savjetovanja sa zainteresiranim stranama, odrediti određenu infrastrukturu za određene vrste prometa. Ne dovodeći u pitanje članke 81., 82. i 86. Ugovora, kad dođe do takvog određivanja, upravitelj infrastrukture može dati prednost toj vrsti prometa pri dodjeli infrastrukturnog kapaciteta.

To određivanje ne sprečava druge vrste prometa da koriste tu infrastrukturu u slučajevima kad je kapacitet na raspolaganju i kad željeznička vozila odgovaraju tehničkim značajkama neopodnošima za prijevoz na željezničkim prugama.

3. Određivanje infrastrukture sukladno stavku 2. opisuje se u izvješću o mreži.

## Članak 25.

**Analiza kapaciteta**

1. Cilj je analize kapaciteta odrediti ograničenja infrastrukturnog kapaciteta koja sprečavaju da se primjereno udovolji zahtjevima za dodjelom kapaciteta, te predložiti metode koje omogućuju da se udovolji dodatnim zahtjevima. Ovom se analizom ustanovljuju razlozi zakrčenosti te mjere koje bi se mogle poduzeti u kratkom i srednjem vremenskom roku kako bi se olakšala zakrčenost.

2. Analizom se uzima u obzir infrastruktura, operativni postupci, priroda različitih usluga prijevoza i učinak svih ovih čimbenika na infrastrukturni kapacitet. Mjere za razmatranje posebno uključuju ponovno određivanje pravca usluga prijevoza, vremensko usklađivanje, izmjene brzine i poboljšanja infrastrukture.

3. Analiza kapaciteta će se dovršiti u roku od šest mjeseci nakon utvrđivanja zakrčenosti infrastrukture.

#### Članak 26.

### Plan povećanja kapaciteta

1. U roku od šest mjeseci nakon dovršenja analize kapaciteta upravitelj infrastrukture sastavlja plan povećanja kapaciteta.

2. Plan povećanja kapaciteta se donosi nakon savjetovanja s korisnicima odgovarajuće zakrčene infrastrukture.

On utvrđuje:

- (a) razloge zakrčenosti;
- (b) moguć razvoj prometa u budućnosti;
- (c) ograničenja razvoja infrastrukture;
- (d) mogućnosti i troškove povećanja kapaciteta, uključujući moguće izmjene pristupnih pristojbi.

Na temelju analize koristi i troškova mogućih mjera, on također određuje koje će se radnje poduzeti kako bi se povećao infrastrukturni kapacitet, uključujući i kalendar za provedbu mjera.

Plan može ovisiti o prethodnom odobrenju država članica.

3. Upravitelj infrastrukture prestaje ubirati naknade koje su određene za odgovarajuću infrastrukturu na temelju članka 7. stavka 4. u slučajevima kad:

- (a) ne donosi plan povećanja kapaciteta; ili
- (b) plan djelovanja utvrđen u planu povećanja kapaciteta ne donosi napredak.

Međutim, upravitelj infrastrukture može, ovisno o odobrenju regulatornog tijela na koji se odnosi članak 30., nastaviti ubirati te naknade ako:

- (a) se plan povećanja kapaciteta ne može ostvariti zbog razloga koji su izvan njegove kontrole; ili
- (b) raspoložive mogućnosti nisu gospodarski ili financijski održive.

#### Članak 27.

### Korištenje trasa vlakova

1. Upravitelj infrastrukture zahtijeva, posebno za zakrčenu infrastrukturu, oslobađanje trase vlaka koja se, u razdoblju od

najmanje jednog mjeseca, koristila manje od ulazne kvote koja treba biti predviđena u izvješću o mreži, osim ako se to nije dogodilo zbog razloga koji nisu gospodarski i koji su izvan kontrole prijevoznika.

2. Upravitelj infrastrukture može u izvješću o mreži odrediti uvjete, čime se uzimaju u obzir prethodne razine korištenja trase vlaka pri utvrđivanju prednosti za postupak dodjele.

#### Članak 28.

### Infrastrukturni kapacitet za redovno održavanje mreže

1. Zahtjevi za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta kako bi se izvršilo održavanje predaju se za vrijeme postupka određivanja voznog reda.

2. Upravitelj infrastrukture vodi računa o učinku koji infrastrukturni kapacitet rezerviran za redovno održavanje mreže ima na podnositelje zahtjeva.

#### Članak 29.

### Posebne mjere koje se poduzimaju u slučaju smetnji

1. U slučaju smetnji pri kretanjima vlakova prouzrokovanih zbog tehničkih razloga ili nesreće, upravitelj infrastrukture mora poduzeti sve potrebne mjere kako bi normalizirao situaciju. U tu svrhu sastavlja plan postupanja u posebnim slučajevima u kojem navodi razna tijela javne vlasti koja moraju biti obaviještena u slučaju ozbiljnih nesreća ili smetnji pri kretanjima vlakova.

2. U slučaju opasnosti i kad je to prijeko potrebno zbog smetnji koje su dovele do toga da infrastruktura trenutačno nije u upotrebi, raspodijeljene se trase mogu povući bez upozorenja, za vrijeme potrebno da se sustav popravi.

Upravitelj infrastrukture može, ako smatra potrebnim, zatražiti od željezničkih prijevoznika da mu stave na raspolaganje sredstva koja po njegovu mišljenju najviše mogu doprinijeti normalizaciji situacije u najkraćem roku.

3. Države članice mogu zatražiti od željezničkih prijevoznika da se uključe u provođenje i nadgledanje njihovog vlastitog poštivanja sigurnosnih standarda i pravila.

## POGLAVLJE IV.

## OPĆE MJERE

## Članak 30.

## Regulatorno tijelo

1. Ne dovodeći u pitanje članak 21. stavak 6. države članice ustanovljuju regulatorno tijelo. To tijelo, koje može biti ministarstvo nadležno za promet ili svako drugo tijelo, neovisno je o upraviteljima infrastrukture, tijelima za ubiranje pristojbi, tijelu za dodjelu kapaciteta ili podnositeljima zahtjeva po pitanju organizacije, odluka o financiranju, pravne strukture i donošenja odluka. Tijelo djeluje u skladu s načelima izloženim u ovom članku po kojima se regulatorne funkcije i funkcije žalbe mogu dodijeliti odvojenim tijelima.

2. Podnositelj zahtjeva se imati pravo žaliti regulatornom tijelu ako smatra da se prema njemu nepošteno postupilo, da ga se diskriminiralo ili da mu se na bilo koji drugi način naškodilo, a posebno protiv odluka koje je donio upravitelj infrastrukture ili prema potrebi željeznički prijevoznik a odnose se na:

- (a) izvješće o mreži;
- (b) kriterije sadržane u tom izvješću;
- (c) postupak dodjele i njegove rezultate;
- (d) program ubiranja pristojbi;
- (e) razinu ili strukturu infrastrukturnih naknada koje treba ili može trebati platiti;
- (f) rješenja o sigurnosti, provođenje i nadgledanje sigurnosnih standarda i pravila.

3. Regulatorno tijelo vodi brigu o tome da pristojbe koje je odredio upravitelj infrastrukture budu u skladu s poglavljem II. te da su nediskriminirajuće. Pregovori između podnositelja zahtjeva i upravitelja infrastrukture koji se odnose na razinu infrastrukturnih pristojbi dozvoljeni su samo ako se odvijaju pod nadzorom regulatornog tijela. Regulatorno tijelo intervenira ako postoji vjerojatnost da su pregovori u suprotnosti sa zahtjevima ove Direktive.

4. Regulatorno je tijelo ovlašteno da zatraži odgovarajuće informacije od upravitelja infrastrukture, podnositelja zahtjeva i bilo koje uključene treće strane unutar dotične države članice, a te informacije moraju biti dostavljene bez nepotrebnog kašnjenja.

5. Regulatorno tijelo dužno je donijeti odluku o svakoj pritužbi i poduzeti mjere da popravi situaciju u roku od najviše dva mjeseca po primitku svih informacija.

Neovisno o stavku 6., odluka regulatornog tijela obvezuje sve stranke obuhvaćene tom odlukom.

U slučaju žalbe protiv odbijanja dodjele infrastrukturnog kapaciteta ili protiv uvjeta ponude kapaciteta, regulatorno tijelo je dužno ili potvrditi da nisu potrebne izmjene odluke upravitelja infrastrukture ili zatražiti izmjene te odluke u skladu s uputama koje je odredilo regulatorno tijelo.

6. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da odluke koje donese regulatorno tijelo podliježu sudskoj kontroli.

## Članak 31.

## Suradnja regulatornih tijela

Državna regulatorna tijela izmjenjuju informacije o svojem radu te načelima i praksi donošenja odluka u svrhu koordiniranja njihovih načela donošenja odluka u cijeloj Zajednici. Komisija ih podržava u toj zadaći.

## Članak 32.

## Dodjela rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza

1. Odredbe koje se odnose na rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza koje jesu ili će se ustanoviti u Zajednici te za međunarodne grupacije koje oni čine, u skladu su s ovim člankom.

2. Države članice moraju osigurati da se na njihovom državnom području podnosi rješenje o sigurnosti u kojem su utvrđeni sigurnosni zahtjevi željezničkih prijevoznika kako bi osigurali sigurnu uslugu na dotičnim pravicima.

3. Kako bi mu se dodijelilo rješenje o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza, željeznički prijevoznik dužan poštovati propise nacionalnog prava, koji su u skladu s pravom Zajednice i primjenjuju se na nediskriminirajući način i kojima se predviđaju tehnički i operativni uvjeti specifični za usluge željezničkog prijevoza te sigurnosni zahtjevi koji se odnose na osoblje, željeznička vozila i unutarnju organizaciju poduzeća.

Posebno, mora podnijeti dokaz da osoblje koje je zaposleno na upravljanju i pratnji vlakova ima potrebnu obuku o poštovanju prometnih pravila koje primjenjuje upravitelj infrastrukture i o sigurnosnim zahtjevima koji su nametnuti u interesu prometovanja vlakova.

Željeznički prijevoznik je također dužan dokazati da je željeznička vozila koja sačinjavaju vlakove odobrilo tijelo javne vlasti ili upravitelj infrastrukture, te da su provjerena u skladu s operativnim pravilima koji se primjenjuju na korištenu infrastrukturu. Rješenje o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza izdaje svako tijelo koje je u tu svrhu imenovala država članica u kojoj se nalazi korištena infrastruktura.

## Članak 33.

## Odstupanja

1. U razdoblju od pet godina počevši od 15. ožujka 2003. sljedeće države članice:

- Irska, kao država članica smještena na otoku sa željezničkom vezom sa samo još jednom državom članicom,
- Ujedinjena Kraljevina, u odnosu na Sjevernu Irsku, po istoj osnovi, i
- Grčka, kao država članica koja nema niti jednu izravnu željezničku vezu sa svakom drugom državom članicom,

ne moraju primjenjivati uvjete utvrđene u:

- (a) članku 3., članku 4. stavku 2., člancima 13., 14., 17., članku 21. stavku 4., članku 21. stavku 6., članku 22., članku 24. stavku 3., člancima 25. do 28. i članku 30. pod uvjetom da se na odluke o dodjeli infrastrukturnog kapaciteta ili o naplati pristojbi može uložiti pismena žalba kad to zatraži željeznički prijevoznik, pred neovisnim tijelom koje će odlučiti u roku od dva mjeseca nakon upućivanja svih odgovarajućih informacija i čija će odluka podlijevati sudskom nadzoru; i
- (b) članku 32. ako se radi o uslugama željezničkog prijevoza koje nisu obuhvaćene člankom 10. Direktive 91/440/EEZ.

2. Međutim, kad:

- (a) više željezničkih prijevoznika ovlaštenih u skladu s člankom 4. Direktive 95/18/EZ ili, u slučaju Irske i Sjeverne Irske, željezničko poduzeće na taj način ovlašteno drugdje predaju službeni zahtjev za obavljanje konkurentnih usluga željezničkog prijevoza u, prema ili iz Irske, Sjeverne Irske ili Grčke, o kontinuiranoj primjeni ovog izuzeća odlučuje se u skladu sa savjetodavnim postupkom navedenim u članku 35. stavku 2.; ili
- (b) željeznički prijevoznik koji pruža usluge željezničkog prijevoza u Irskoj, Sjevernoj Irskoj ili Grčkoj preda službeni zahtjev za obavljanje usluga željezničkog prijevoza na, prema i iz državnog područja druge države članice (u ovom slučaju Irske ili Ujedinjene Kraljevine, u odnosu na Sjevernu Irsku, ili jedne i druge, druge države članice izvan njihovog državnog područja), izuzeća navedena u stavku 1. ne primjenjuju se.

U roku jedne godine nakon primitka ili odluke navedene u točki (a), usvojene u skladu sa savjetodavnim postupkom navedenim u članku 35. stavku 2., ili obavijesti o službenom zahtjevu navedenom u točki (b), država ili države članice koje su

uključene (Irska, Ujedinjena Kraljevina, u odnosu na Sjevernu Irsku, ili Grčka) će osigurati primjenu zakonodavstva kako bi primijenile članke navedene u stavku 1.

3. Izuzeće navedeno u stavku 1. može se produljiti za razdoblje od najviše pet godina. Najkasnije 12 mjeseci prije datuma isteka izuzeća država članica koja je iskoristila to izuzeće može uputiti zahtjev Komisiji za produljeno izuzeće. Svaki se takav zahtjev mora potkrijepiti. Komisija je dužna ispitati takav zahtjev i donijeti odluku u skladu sa savjetodavnim postupkom navedenim u članku 35. stavku 2. Spomenuti savjetodavni postupak se primjenjuje na svaku odluku koja se odnosi na zahtjev.

Pri usvajanju odluke Komisija je dužna uzeti u obzir svaki razvoj geopolitičke situacije te razvoj željezničkog tržišta u, iz i prema državi članici koja je zatražila produljeno izuzeće.

4. Luksemburg kao država članica s relativno malom željezničkom mrežom ne treba do 31. kolovoza 2004. uputiti zahtjev da neovisnom tijelu preda funkcije koje određuju pravedan i nediskriminirajući pristup infrastrukturi, kako je predviđeno u člancima 4. i 14. ako one obvezuju države članice da utemelje neovisna tijela koja će izvršavati zadatke navedene u tim člancima.

## POGLAVLJE V.

## ZAVRŠNE ODREDBE

## Članak 34.

## Provedbene mjere

1. Države članice se mogu obratiti Komisiji za svako pitanje koje se tiče provedbe ove Direktive. Odgovarajuće se odluke donose u skladu sa savjetodavnim postupkom navedenim u članku 35. stavku 2.

2. Na zahtjev države članice ili na svoju vlastitu inicijativu Komisija, u određenom slučaju, ispituje primjenu i provođenje odredaba koje se odnose na ubiranje pristojbi, dodjelu kapaciteta i rješenja o sigurnosti, te će u roku od dva mjeseca po primitku takvog zahtjeva odlučiti u skladu sa savjetodavnim postupkom navedenim u članku 35. stavku 2. mogu li se odgovarajuće mjere i dalje primjenjivati. Komisija svoju odluku priopćava Europskom parlamentu, Vijeću i državama članicama.

Ne dovodeći u pitanje članak 226. Ugovora, svaka država članica može predati Vijeću odluku Komisije u okviru vremenskog roka od mjesec dana. Iznimno, Vijeće može kvalificiranom većinom, donijeti drukčiju odluku u roku od mjesec dana.

3. Izmjene potrebne radi prilagodbe Priloga donose se u skladu s regulatornim postupkom navedenim u članku 35. stavku 3.

Članak 35.

### Odborski postupci

1. Komisiji pomaže Odbor.
2. Prilikom upute na ovaj stavak, primjenjuju se članci 3. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.
3. Razdoblje predviđeno u članku 5. stavku 6. Odluke 1999/468/EZ iznosi tri mjeseca.
4. Odbor donosi svoj poslovnik.

Članak 36.

### Izvjешće

Komisija će do 15. ožujka 2005. podnijeti izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi ove Direktive i prema potrebi navesti prijedloge za daljnje djelovanje Zajednice.

Članak 37.

### Stavljanje izvan snage

Uredba (EEZ) br. 2830/77, Uredba (EEZ) br. 2183/78, Odluka 82/529/EEZ, Odluka 83/418/EEZ i Direktiva 95/19/EZ ovime se stavljaju izvan snage.

Članak 38.

### Provedba

Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s odredbama ove Direktive do 15. ožujka 2003. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

Članak 39.

### Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu na dan objave u *Službenom listu Europskih zajednica*.

Članak 40.

### Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 26. veljače 2001.

Za Europski parlament  
Predsjednica  
N. FONTAINE

Za Vijeće  
Predsjednik  
A. LINDH

## PRILOG I.

**Sadržaj izvješća o mreži**

Izvješće o mreži na koje se odnosi članak 3. sadržava sljedeće podatke:

1. Odjeljak koji utvrđuje prirodu infrastrukture koju željeznički prijevoznici imaju na raspolaganju i uvjete pristupa toj infrastrukturi.
2. Odjeljak o načelima ubiranja pristojbi i o tarifama. On sadržava odgovarajuće pojedinosti programa ubiranja pristojbi kao i dostatne informacije o pristojbama koje se primjenjuju na usluge nabrojene u Prilogu II. koje pruža samo jedan pružatelj. U njemu se potanko opisuje metodologija, pravila i, prema potrebi, mjerila korištena za primjenu članka 7. stavaka 4. i 5. i članka 8. i 9. On sadržava informacije o promjenama pristojbi o kojima se već odlučilo ili koje su se predviđele.
3. Odjeljak o načelima i kriterijima dodjele kapaciteta. Njime se utvrđuju opće značajke infrastrukturnog kapaciteta koju željeznički prijevoznici imaju na raspolaganju i bilo koja ograničenja koja se odnose na njezino korištenje, uključujući moguće zahtjeve za dodjelu kapaciteta za održavanje. Njime se također određuju postupci i rokovi koji se odnose na postupak dodjele kapaciteta. On sadržava određene kriterije koji se primjenjuju za vrijeme tog postupka, posebno:
  - (a) postupke prema kojima podnositelji zahtjeva mogu zatražiti kapacitet od upravitelja infrastrukture;
  - (b) uvjete koje podnositelji zahtjeva moraju ispunjavati;
  - (c) raspored za postupke predaje zahtjeva i dodjele;
  - (d) načela koja utvrđuju postupak koordinacije;
  - (e) postupke koji se moraju slijediti i kriteriji koji se moraju koristiti kad je infrastruktura zakrčena;
  - (f) pojedinosti o ograničenjima korištenja infrastrukture;
  - (g) sve uvjete po kojima se uzimaju u obzir prethodne razine korištenja kapaciteta pri određivanju prednosti za postupak dodjele.

Njime se detaljno opisuju mjere koje su se poduzele kako bi se osigurao primjeren tretman usluga teretnog željezničkog prijevoza, usluga međunarodnog prijevoza i zahtjeva koji podliježu *ad hoc* postupku.

---



## PRILOG II.

**Usluge koje treba pružiti željezničkim prijevoznicima**

1. Minimalni pristupni paket obuhvaća:
    - (a) obradu zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta;
    - (b) pravo korištenja dodijeljenog kapaciteta;
    - (c) uporabu skretnica i čvorišta;
    - (d) upravljanje prometom vlakova uključujući signalizaciju, regulaciju, prijem i otpremu vlakova te priopćavanje i pružanje informacija o kretanju vlakova;
    - (e) sve ostale podatke potrebne za izvođenje usluge za koju je kapacitet dodijeljen.
  2. Pristup prugom do uslužnih objekata i njihovo korištenje obuhvaćaju:
    - (a) uporabu opreme za opskrbu električnom energijom potrebnom za vuču, prema mogućnosti;
    - (b) objekte za opskrbu gorivom;
    - (c) kolodvore za prijem i otpremu putnika, njihove zgrade i druge objekte;
    - (d) teretne terminale;
    - (e) ranžirne kolodvore;
    - (f) objekte za formiranje vlakova;
    - (g) garažne kolosijeeke;
    - (h) objekte za održavanje i druge tehničke objekte.
  3. Dodatne usluge mogu obuhvaćati:
    - (a) električnu energiju potrebnu za vuču;
    - (b) prethodno zagrijavanje putničkih vlakova;
    - (c) opskrbu gorivom, manevriranje i sve ostale usluge osigurane pristupom gore navedenim uslužnim objektima;
    - (d) posebne ugovore za:
      - nadzor pri prijevozu opasnih tvari,
      - pomoć pri upravljanju izvanrednim vlakovima.
  4. Prateće usluge mogu obuhvaćati:
    - (a) pristup telekomunikacijskoj mreži;
    - (b) pružanje dodatnih informacija;
    - (c) tehnički pregled željezničkih vozila.
-

*PRILOG III.***Raspored za postupak dodjele**

1. Vozni red se utvrđuje jednom u kalendarskoj godini.
  2. Izmjene važećeg voznog reda nastupaju u ponoć zadnje subote mjeseca svibnja. Ako dođe do izmjene ili prilagodbe nakon ljetnog razdoblja, ono nastupa u ponoć zadnje subote mjeseca rujna svake godine te u drugim zatraženim razmacima između ovih dana. Upravitelji infrastrukture se mogu usuglasiti o različitim datumima te u tom slučaju o tome obavješćuju Komisiju.
  3. Krajnji rok za primitak zahtjeva za dodjelu kapaciteta, kako bi se uvrstio u vozni red, je najkasnije 12 mjeseci prije dana stupanja na snagu voznog reda.
  4. Najkasnije 11 mjeseci prije nego što vozni red stupi na snagu, upravitelji infrastrukture moraju osigurati da se utvrde privremene međunarodne trase vlaka u dogovoru s drugim odgovarajućim tijelima za dodjelu kako je utvrđeno u članku 15. Upravitelji infrastrukture moraju u najvećoj mogućoj mjeri osigurati da se toga pridržavaju za vrijeme narednih postupaka.
  5. Najkasnije četiri mjeseca nakon roka za predaju ponuda podnositelja zahtjeva, upravitelj infrastrukture mora pripremiti nacrt voznog reda.
-