



Vijeće
Europske unije

Bruxelles, 18. listopada 2016.
(OR. en)

**Međuinstitucijski predmet:
2013/0029 (COD)**

11199/1/16
REV 1

**TRANS 298
CODEC 1058
PARLNAT 286**

ZAKONODAVNI AKTI I DRUGI INSTRUMENTI

Predmet: Stajalište Vijeća u prvom čitanju s ciljem donošenja DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Direktive 2012/34/EU u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom
- Usvojeno od strane Vijeća 17. listopada 2016.

DIREKTIVA (EU) 2016/...
EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od ...

o izmjeni Direktive 2012/34/EU
u pogledu otvaranja tržišta
za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika
i upravljanja željezničkom infrastrukturom

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora,¹

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija,²

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom³,

¹ SL C 327, 12.11.2013., str. 122.

² SL C 356, 5.12.2013., str. 92.

³ Stajalište Europskog parlamenta od 26. veljače 2014. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Stajalište Vijeća u prvom čitanju od 17. listopada 2016. (još nije objavljeno u Službenom listu). Stajalište Europskog parlamenta od ... (još nije objavljeno u Službenom listu).

budući da:

- (1) Direktivom 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća¹ uspostavlja se jedinstven europski željeznički prostor sa zajedničkim pravilima o upravljanju željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture, o financiranju infrastrukture i naplaćivanju pristojbi za njezino korištenje, o uvjetima pristupa željezničkoj infrastrukturi i uslugama te o regulatornom nadzoru željezničkog tržišta. Dovođenje jedinstvenog europskog željezničkog prostora trebalo bi se postići proširenjem načela otvorenog pristupa na domaća željeznička tržišta i reformiranjem upravljanja upravitelja infrastrukture kako bi se osigurao jednak pristup infrastrukturi.
- (2) Rast željezničkog putničkog prijevoza nije išao ukorak s razvojem drugih vrsta prijevoza. Dovođenjem jedinstvenog europskog željezničkog prostora trebalo bi se doprinijeti daljnjem razvoju željezničkog prijevoza kao vjerodostojne alternative drugim vrstama prijevoza. U tom je kontekstu ključno da se zakonodavstvo o uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora primjenjuje djelotvorno i u predviđenim rokovima.

¹ Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL L 343, 14.12.2012., str. 32.).

- (3) Tržišta Unije za usluge željezničkog prijevoza robe i usluge međunarodnog željezničkog prijevoza otvorena su za tržišno natjecanje od 2007. odnosno 2010., u skladu s Direktivom 2004/51/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹ i Direktivom 2007/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća². Nadalje, neke države članice otvorile su za tržišno natjecanje i svoje usluge domaćeg prijevoza putnika uvođenjem prava slobodnog pristupa, objavljivanjem javnih natječaja za sklapanje ugovora o obavljanju javnih usluga ili na temelju obiju mjera. Takvo otvaranje tržišta trebalo bi imati pozitivan učinak na funkcioniranje jedinstvenog europskog željezničkog prostora te dovesti do boljih usluga za korisnike.
- (4) Posebnim izuzećima od područja primjene Direktive 2012/34/EU državama članicama trebalo bi se omogućiti da uzmu u obzir posebne značajke strukture i organizacije željezničkih sustava na svojem državnom području i istovremeno osigurati cjelovitost jedinstvenog europskog željezničkog prostora.
- (5) Upravljanje željezničkom infrastrukturom na mreži uključuje upravljanje prometom i signalno-sigurnosne funkcije. Sve dok je pruga u funkciji upravitelj infrastrukture trebao bi prije svega osigurati da infrastruktura odgovara svojoj planiranoj namjeni.

¹ Direktiva 2004/51/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o izmjeni Direktive Vijeća 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice (SL L 164, 30.4.2004., str. 164.).

² Direktiva 2007/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o izmjeni Direktive Vijeća 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture (SL L 315, 3.12.2007., str. 44.).

- (6) Kako bi se utvrdilo bi li poduzeće trebalo smatrati vertikalno integriranim, trebalo bi primjenjivati pojam kontrole u smislu Uredbe Vijeća (EZ) br. 139/2004¹. Kada su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik potpuno neovisni jedan o drugome, no oba su pod izravnom kontrolom države koja ne uključuje nikakav posrednički subjekt, trebalo bi ih smatrati zasebnima. Vladino ministarstvo koje provodi kontrolu i nad željezničkim prijevoznikom i nad upraviteljem infrastrukture ne bi trebalo smatrati posredničkim subjektom.
- (7) Ovom Direktivom uvode se dodatni zahtjevi za osiguranje neovisnosti upravitelja infrastrukture. Državama članicama trebao bi se omogućiti slobodan izbor između različitih organizacijskih modela, od potpune strukturne odvojenosti do vertikalne integracije, podložno odgovarajućim zaštitnim mjerama kako bi se osigurala nepristranost upravitelja infrastrukture u pogledu osnovnih funkcija, upravljanja prometom i planiranja održavanja. Države članice trebale bi osigurati da, u granicama utvrđenima okvirima za ubiranje pristojbi i dodjelu kapaciteta, upravitelj infrastrukture uživa organizacijsku neovisnost te neovisnost u odlučivanju u pogledu osnovnih funkcija.
- (8) U vertikalno integriranim poduzećima trebalo bi primijeniti zaštitne mjere kako bi se osiguralo da drugi pravni subjekti unutar tih poduzeća nemaju odlučujući utjecaj na imenovanja i razrješenja osoba zaduženih za donošenje odluka o osnovnim funkcijama. U tom bi kontekstu države članice trebale osigurati postojanje postupaka prigovora.

¹ Uredba Vijeća (EZ) br. 139/2004 od 20. siječnja 2004. o kontroli koncentracija između poduzetnika (Uredba EZ o koncentracijama) (SL L 24, 29.1.2004., str. 1.).

- (9) Države članice trebale bi uspostaviti nacionalni okvir za procjenu sukoba interesa. Unutar tog okvira regulatorno tijelo trebalo bi uzeti u obzir sve osobne financijske, ekonomske ili profesionalne interese koji bi mogli neprikladno utjecati na nepristranost upravitelja infrastrukture. Ako su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik neovisni jedan o drugome, činjenicu da ih izravno nadzire isto tijelo države članice ne bi trebalo smatrati povodom za sukob interesa u smislu ove Direktive.
- (10) Donošenje odluka upravitelja infrastrukture u pogledu dodjele željezničkih trasa i donošenje odluka u pogledu ubiranja pristojbi za korištenje infrastrukture osnovne su funkcije koje su važne za osiguranje pravednog i nediskriminirajućeg pristupa željezničkoj infrastrukturi. Trebale bi postojati najstrože zaštitne mjere radi sprječavanja svakog neprimjerenog utjecaja na odluke upravitelja infrastrukture u vezi s takvim funkcijama. Te bi zaštitne mjere trebalo prilagoditi kako bi se u obzir uzele različite upravljačke strukture željezničkih subjekata.
- (11) Također bi trebalo poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da se funkcije upravljanja prometom i planiranja održavanja izvršavaju nepristrano s ciljem izbjegavanja svakog narušavanja tržišnog natjecanja. U tom okviru, upravitelji infrastrukture trebali bi osigurati da željeznički prijevoznici imaju pristup relevantnim informacijama. U tom kontekstu, ako su upravitelji infrastrukture dodijelili željezničkim prijevoznicima dodatni pristup procesu upravljanja prometom, takav bi se pristup morao pod jednakim uvjetima dodijeliti svim dotičnim željezničkim prijevoznicima.

- (12) Kada osnovne funkcije obavlja neovisno tijelo za ubiranje pristojbi i/ili dodjelu kapaciteta, trebalo bi osigurati nepristranost upravitelja infrastrukture u pogledu funkcija upravljanja prometom i održavanja, bez potrebe za prijenosom tih funkcija neovisnom subjektu.
- (13) Regulatorna tijela trebala bi imati ovlast za nadzor upravljanja prometom i planiranje obnove, kao i planirane i neplanirane radove održavanja, kako bi se osiguralo da ne vode diskriminaciji.
- (14) Države članice trebale bi u pravilu osigurati da je upravitelj infrastrukture odgovoran za upravljanje, održavanje i obnovu na mreži te da mu je povjeren razvoj željezničke infrastrukture na toj mreži. Kada se te funkcije eksternaliziraju različitim subjektima, upravitelj infrastrukture trebao bi svejedno zadržati nadzorne ovlasti te snositi konačnu odgovornost za njihovo izvršavanje.
- (15) Upravitelji infrastrukture koji su dio vertikalno integriranog poduzeća mogu unutar tog poduzeća eksternalizirati sve funkcije osim osnovnih u podložno uvjetima iz ove Direktive, pod uvjetom da to ne dovodi do sukoba interesa te da je zajamčena povjerljivost poslovno osjetljivih informacija. Osnovne funkcije ne bi se smjele eksternalizirati nijednom drugom subjektu vertikalno integriranog poduzeća, osim ako takav subjekt obavlja isključivo osnovne funkcije.
- (16) Prema potrebi, a posebice radi učinkovitosti, uključujući u slučajevima javno-privatnih partnerstava, funkcije upravljanja infrastrukturom mogu se podijeliti između različitih upravitelja infrastrukture. Svaki bi upravitelj infrastrukture trebao snositi punu odgovornost za funkcije koje izvršava.

- (17) Prijenose financijskih sredstava između upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika te, u vertikalno integriranim poduzećima, između upravitelja infrastrukture i bilo kojeg drugog pravnog subjekta integriranog poduzeća trebalo bi spriječiti u okolnostima u kojima bi mogli dovesti do narušavanja tržišnog natjecanja, posebice kao rezultat unakrsnog subvencioniranja.
- (18) Upravitelji infrastrukture mogu prihode od aktivnosti upravljanja infrastrukturom mrežom koje uključuju korištenje javnih sredstava, upotrebljavati za financiranje vlastitog poslovanja ili isplatu dividendi ulagateljima, kao povrat njihovih ulaganja u željezničku infrastrukturu. Takvi ulagatelji mogu uključivati državne i bilo koje privatne dioničare, ali ne mogu uključivati poduzeća koja su dio vertikalno integriranog poduzeća i koja vrše kontrolu i nad željezničkim prijevoznikom i nad tim upraviteljem infrastrukture. Dividende ostvarene temeljem aktivnosti koje ne uključuju uporabu javnih sredstava ili prihoda od pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture mogu upotrebljavati i poduzeća koja su dio vertikalno integriranog poduzeća i koja vrše kontrolu i nad željezničkim prijevoznikom i nad tim upraviteljem infrastrukture.
- (19) Načela ubiranja pristojbi ne bi trebala isključivati mogućnost da se prijenos prihoda od pristojbi za korištenje infrastrukture obavlja putem državnih računa.
- (20) Kada u vertikalno integriranom poduzeću upravitelj infrastrukture nema zasebnu pravnu osobnost, a osnovne funkcije su eksternalizirane dodjeljivanjem neovisnom tijelu za ubiranje pristojbi i/ili tijelu za dodjelu kapaciteta, odgovarajuće odredbe o financijskoj transparentnosti i neovisnosti upravitelja infrastrukture trebale bi se primjenjivati *mutatis mutandis* na razini pojedinih odjela unutar poduzeća.

- (21) Za postizanje učinkovitog upravljanja mrežom i učinkovitog korištenja infrastrukturom, trebalo bi osigurati bolju koordinaciju između upravitelja infrastrukture i željezničkih prijevoznika putem korištenja odgovarajućih mehanizama koordinacije.
- (22) Na temelju postojećih platformi trebalo bi uspostaviti europsku mrežu upravitelja infrastrukture s ciljem olakšavanja pružanja učinkovitih i djelotvornih željezničkih usluga unutar Unije. Za potrebe sudjelovanja u toj mreži države članice trebale bi moći slobodno odlučivati o tome koje bi tijelo ili tijela trebalo smatrati njihovim glavnim upraviteljima infrastrukture.
- (23) Uzimajući u obzir nejednakost mreža u pogledu veličine i gustoće te različitih organizacijskih struktura nacionalnih, regionalnih i lokalnih vlasti i njihova iskustva u procesu otvaranja tržišta, državama članicama trebalo bi dopustiti dovoljno fleksibilnosti da organiziraju svoje željezničke mreže na način da se mogu pružati usluge otvorenog pristupa i usluge koje se pružaju u sklopu ugovora o obavljanju javnih usluga da bi se osigurala visoka kvaliteta usluga dostupna svim putnicima.
- (24) Davanje željezničkim prijevoznicima iz Unije pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi u svim državama članicama s ciljem pružanja usluga domaćeg prijevoza putnika moglo bi imati posljedice za organizaciju i financiranje usluga putničkog prijevoza koje se pružaju na temelju ugovora o obavljanju javnih usluga. Države članice trebale bi imati mogućnost ograničavanja takvog prava pristupa ako bi se time ugrozila ekonomska ravnoteža tih ugovora o obavljanju javnih usluga na temelju odluke relevantnog regulatornog tijela.

- (25) Pravo željezničkih prijevoznika na dobivanje prava pristupa infrastrukturi ne utječe na mogućnost da nadležno tijelo dodijeli isključiva prava u skladu s člankom 3. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća¹ ili izravno dodijeli ugovor o obavljanju javnih usluga u skladu s uvjetima utvrđenima u članku 5. te Uredbe. Postojanjem takvog ugovora o obavljanju javnih usluga ne bi se trebalo omogućiti državi članici da drugim željezničkim prijevoznicima ograniči pristup dotičnoj željezničkoj infrastrukturi za pružanje usluga željezničkog prijevoza putnika, osim ako bi se takvim uslugama ugrozila ekonomska ravnoteža ugovora o obavljanju javnih usluga.
- (26) Regulatorna bi tijela, slijedom zahtjeva zainteresiranih stranaka, trebala na temelju objektivne ekonomske analize procijeniti postoji li mogućnost da ekonomska ravnoteža postojećih ugovora o obavljanju javnih usluga bude ugrožena.
- (27) U procesu ocjenjivanja trebala bi se uzeti u obzir potreba da se svim sudionicima tržišta osigura dostatna pravna sigurnost za razvoj njihovih aktivnosti. Postupak bi trebao biti što jednostavniji, učinkovitiji i transparentniji te bi trebao biti usklađen s procesom dodijele infrastrukturnog kapaciteta.
- (28) Pod uvjetom da je osiguran nediskriminirajući pristup, države članice mogu postaviti posebne uvjete za pravo pristupa infrastrukturi kako bi se omogućila provedba integriranog sustava voznog reda za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika.

¹ Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredbi Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 (SL L 315, 3.12.2007., str. 1.).

- (29) Razvoj željezničke infrastrukture i poboljšanje kvalitete usluga željezničkog prijevoza putnika glavni su prioriteti u promicanju održivog sustava prometa i mobilnosti u Europi. Osobito, razvoj mreže željeznica velikih brzina ima potencijal za stvaranje boljih i bržih veza između europskih gospodarskih i kulturnih središta. Uslugama prijevoza željeznicama velikih brzina povezuju se ljudi i tržišta na brz, pouzdan i isplativ način koji je pogodan za okoliš te se njima putnike potiče da daju prednost prijevozu željeznicama. Stoga je posebno važno poticati i javna i privatna ulaganja u infrastrukturu željeznica velikih brzina, stvarati povoljne uvjete za pozitivan povrat ulaganja te u najvećoj mogućoj mjeri iskoristiti ekonomske i socijalne pogodnosti od takvih ulaganja. Državama članicama trebalo bi omogućiti da i dalje mogu odabrati različite načine promicanja ulaganja u željezničku infrastrukturu velikih brzina, kao i korištenje pruga velikih brzina.
- (30) S ciljem razvijanja tržišta usluga prijevoza putnika željeznicama velikih brzina, promicanja optimalnog korištenja dostupnom infrastrukturom te radi poticanja konkurentnosti usluga prijevoza putnika željeznicama velikih brzina iz kojih proizlaze povoljni učinci za putnike, slobodan pristup uslugama prijevoza putnika željeznicama velikih brzina trebalo bi ograničiti samo u posebnim okolnostima te nakon nepristrane ekonomske analize koju provodi regulatorno tijelo.
- (31) Kako bi se omogućio putnicima pristup podacima potrebnima za planiranje putovanja i kupnju karata unutar Unije, trebalo bi promicati zajedničke informacijske sustave i sustave za izdavanje jedinstvenih karata koji se razvijaju na tržištu. S obzirom na važnost promicanja neometanih sustava javnog prijevoza, željezničke prijevoznike trebalo bi poticati da rade na razvoju takvih sustava kojima se omogućuju multimodalne i prekogranične mogućnosti, kao i mogućnosti mobilnosti od vrata do vrata.

- (32) Sustavi za izdavanje jedinstvenih karata trebali bi biti interoperabilni i nediskriminirajući. Željeznički prijevoznici trebali bi doprinijeti razvoju takvih sustava stavljanjem na raspolaganje, na nediskriminirajući način i u interoperabilnom obliku, svih relevantnih podataka potrebnih za planiranje putovanja i rezervaciju karata. Države članice trebale bi osigurati da se takvim sustavima ne provodi diskriminacija među željezničkim prijevoznicima te da se njima poštuje potreba za osiguravanjem povjerljivosti poslovnih informacija, zaštita osobnih podataka i usklađenost s pravilima tržišnog natjecanja. Komisija bi trebala pratiti razvoj takvih sustava i o njima izvješćivati te, prema potrebi, podnositi zakonodavne prijedloge.
- (33) Države članice trebale bi osigurati da pružanje željezničkih usluga odražava zahtjeve povezane s jamstvom odgovarajuće socijalne zaštite, uz istovremeno osiguravanje neometanog napretka prema dovršetku jedinstvenog europskog željezničkog prostora. U tom bi se kontekstu trebale poštovati obveze koje u skladu s nacionalnim pravom proizlaze iz obvezujućih kolektivnih ugovora ili sporazuma sklopljenih između socijalnih partnera, kao i relevantni socijalni standardi. Te obveze ne bi trebale dovoditi u pitanje zakonodavstvo Unije u području socijalnog i radnog prava. Komisija bi trebala aktivno podupirati nastojanja u okviru sektorskog socijalnog dijaloga u pogledu željeznica.
- (34) U okviru aktualnog preispitivanja Direktive 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹, Komisija bi trebala procijeniti jesu li nužni novi zakonodavni akti o davanju ovlaštenja željezničkom osoblju u vlaku.
- (35) Države članice trebale bi slobodno odlučivati o odgovarajućim strategijama financiranja s ciljem bržeg uvođenja Europskog sustava upravljanja i nadzora vlakova (ETCS), a posebice o tome hoće li primjenjivati različite naknade za pristup pruzi.

¹ Direktiva 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice (SL L 315, 3.12.2007., str.51.).

- (36) Upravitelji infrastrukture trebali bi surađivati u vezi s nezgodama ili nesrećama koje utječu na odvijanje prekograničnog prometa kako bi međusobno razmijenili bilo kakve važne informacije kojima bi se omogućila brza uspostava uobičajenog prometa.
- (37) S ciljem postizanja ciljeva jedinstvenog europskog željezničkog prostora regulatorna tijela trebala bi surađivati kako bi osigurala nediskriminirajući pristup željezničkoj infrastrukturi.
- (38) Naročito je ključna suradnja regulatornih tijela u pogledu pitanja o međunarodnim željezničkim uslugama ili željezničkoj infrastrukturi u dvjema državama za koja su potrebne odluke dvaju ili više regulatornih tijela kako bi se uskladilo njihovo donošenje odluka s ciljem izbjegavanja pravne nesigurnosti i osiguravanja učinkovitosti međunarodnih željezničkih usluga.
- (39) U postupku otvaranja nacionalnih tržišta željezničkih usluga tržišnom natjecanju davanjem pristupa mrežama svim željezničkim prijevoznicima, države članice trebale bi imati dovoljno prijelazno razdoblje kako bi prilagodile svoje nacionalno pravo i svoju organizacijsku strukturu. Shodno tome države članice trebale bi moći zadržati svoja postojeća nacionalna pravila o pristupu tržištu do kraja prijelaznog razdoblja.
- (40) U skladu sa Zajedničkom političkom deklaracijom od 28. rujna 2011. država članica i Komisije o eksplanatornim dokumentima¹, države članice preuzele su obvezu popratiti, u opravdanim slučajevima, obavijest o mjerama prenošenja jednim ili više dokumenata u kojima se objašnjava odnos između dijelova Direktive i odgovarajućih dijelova nacionalnih instrumenata prenošenja. U odnosu na ovu Direktivu, zakonodavac smatra da je prenošenje takvih dokumenata opravdano,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

¹ SL C 369, 17.12.2011., str. 14.

Članak 1.

Direktiva 2012/34/EU mijenja se kako slijedi:

1. Članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 3. uvodni tekst zamjenjuje se sljedećim:

„3. Države članice mogu iz primjene članka 7., 7.a, 7.b, 7.c, 7.d, 8. i 13. i poglavlja IV. isključiti sljedeće:”;

(b) umeću se sljedeći stavci:

„3.a Države članice mogu iz primjene članka 7., 7.a, 7.b, 7.c, 7.d i 8. isključiti sljedeće:

Lokalne pruge s niskim prometom čija duljina ne premašuje 100 km, a koje se koriste za teretni promet između glavne pruge i točaka polazišta i odredišta pošiljaka duž tih pruga, pod uvjetom da tim prugama upravljaju subjekti koji nisu glavni upravitelj infrastrukture te da se (a) tim prugama koristi samo jedan prijevoznik robe ili da (b) osnovne funkcije u vezi s tim prugama obavlja tijelo koje ne kontrolira nijedan željeznički prijevoznik. Ako postoji samo jedan prijevoznik robe, države članice ga mogu i izuzeti iz primjene poglavlja IV. sve dok drugi podnositelj zahtjeva ne zatraži dodjelu kapaciteta. Ovaj stavak može se primjenjivati i ako se pruga, u ograničenom opsegu, koristi i za usluge prijevoza putnika. Države članice obavješćuju Komisiju o namjeri isključivanja takvih pruga iz primjene članka 7., 7.a, 7.b, 7.c, 7.d i 8.

- 3.b Države članice mogu iz primjene članka 7., 7.a, 7.b, 7.c i 7.d isključiti sljedeće:

Regionalne mreže s niskim prometom kojima upravlja subjekt koji nije glavni upravitelj infrastrukture i koje služe za pružanje usluga regionalnog prijevoza putnika, a koje pruža jedan željeznički prijevoznik koji nije postojeći željeznički prijevoznik države članice, sve dok nije zatražena dodjela kapaciteta za usluge prijevoza putnika na toj mreži te pod uvjetom da je prijevoznik neovisan o bilo kojem željezničkom prijevozniku koji obavlja usluge prijevoza robe. Ovaj stavak može se isto tako primjenjivati ako se pruga, u ograničenom opsegu, upotrebljava i za usluge prijevoza robe. Države članice obavješćuju Komisiju o namjeri isključivanja takvih pruga iz primjene članka 7., 7.a, 7.b, 7.c i 7.d.”;

- (c) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Ne dovodeći u pitanje stavak 3., države članice mogu iz primjene članka 8. stavka 3. isključiti lokalnu i regionalnu željezničku infrastrukturu koja nema stratešku važnost za funkcioniranje tržišta željezničkih usluga te mogu iz primjene članka 7., 7.a, 7.c i poglavlja IV. isključiti lokalnu željezničku infrastrukturu koja nema stratešku važnost za funkcioniranje tržišta željezničkih usluga. Države članice obavješćuju Komisiju o namjeri isključivanja takve željezničke infrastrukture. Komisija donosi provedbene akte kojima odlučuje o tome može li se smatrati da takva željeznička infrastruktura nema stratešku važnost. Pritom Komisija uzima u obzir duljinu dotičnih željezničkih pruga, njihovu razinu korištenja i obujam prometa na koju bi mogla imati učinka. Ti provedbeni akti donose se u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 62. stavka 2.”;

(d) umeće se sljedeći stavak:

„8.a Države članice, u razdoblju od deset godina nakon ... [dan stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni (st11199/16)], mogu iz primjene poglavlja II. i IV. ove Direktive, uz iznimku članka 10., 13. i 56., isključiti izolirane željezničke pruge čija je duljina manja od 500 km, a širina kolosijeka razlikuje se od širine kolosijeka glavne domaće željezničke mreže, koje su povezane s trećom zemljom u kojoj se ne primjenjuje zakonodavstvo Unije u području željezničkog prometa i kojima upravlja upravitelj infrastrukture koji nije upravitelj infrastrukture glavne domaće mreže. Željeznički prijevoznici koji usluge pružaju isključivo na takvim prugama mogu biti izuzeti od primjene poglavlja II.

Takva izuzeća moguće je produljiti za razdoblja koja ne premašuju 5 godina. Najkasnije 12 mjeseci prije isteka izuzeća država članica koja namjerava produljiti izuzeće obavješćuje Komisiju o svojoj namjeri da to učini. Komisija ispituje jesu li uvjeti za izuzeće određeni u prvom podstavku i dalje ispunjeni. Ako to nije slučaj, Komisija donosi provedbene akte kojima odlučuje o prekidu izuzeća. Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 62. stavka 2.”;

(e) Dodaju se sljedeći stavci:

- „12. Kada postoji javno-privatno partnerstvo sklopljeno prije 16. lipnja 2015., a privatna je stranka tog partnerstva ujedno i željeznički prijevoznik odgovoran za pružanje usluga željezničkog prijevoza putnika na infrastrukturi, države članice mogu i dalje takvu privatnu stranku izuzeti od primjene članka 7., 7.a i 7.d te mogu i dalje ograničavati pravo ukrcaja i iskrcaja putnika za željezničke prijevoznike koji obavljaju usluge na istoj infrastrukturi na kojoj privatna stranka javno-privatnog partnerstva pruža usluge prijevoza putnika.
13. Privatni upravitelji infrastrukture koji su stranke javno-privatnog partnerstva sklopljenog prije ... [datum stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni (st11199/16)] te koji ne dobivaju javna sredstva isključeni su iz primjene članka 7.d pod uvjetom da se zajmovima i financijskim jamstvima kojima upravlja upravitelj infrastrukture izravno ili neizravno ne koriste određeni željeznički prijevoznici.”.

2. Članak 3. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 2. zamjenjuje se sljedećim:

- „2. „upravitelj infrastrukture” znači svako tijelo ili poduzeće odgovorno za upravljanje željezničkom infrastrukturom na mreži, njezino održavanje i obnovu, kao i odgovorno za sudjelovanje u njezinu razvoju kako je utvrdila država članica u okviru svoje opće politike razvoja i financiranja infrastrukture;”;

(b) umeću se sljedeće točke:

- „2.a „razvoj željezničke infrastrukture” znači planiranje mreže, financijsko i investicijsko planiranje te izgradnja i modernizacija infrastrukture;
- 2.b „upravljanje željezničkom infrastrukturom” znači dodjela trase vlaka, upravljanje prometom i ubiranje pristojbi za korištenje infrastrukture;
- 2.c „održavanje željezničke infrastrukture” znači izvedba radova radi očuvanja stanja i kapaciteta postojeće infrastrukture;
- 2.d „obnova željezničke infrastrukture” znači veliki radovi zamjene na postojećoj infrastrukturi kojima se ne mijenja njezina cjelokupna izvedba;
- 2.e „modernizacija željezničke infrastrukture” znači veliki radovi izmjene na infrastrukturi kojima se poboljšava njezina cjelokupna izvedba;
- 2.f „osnovne funkcije” upravljanja infrastrukturom znači odlučivanje u vezi s dodjelom trasa vlakova, uključujući izradu i procjenu raspoloživosti i dodjelu pojedinačnih trasa vlaka te odlučivanje u vezi s pristojbama za korištenje infrastrukture, uključujući određivanje iznosa i ubiranje pristojbi, u skladu s okvirom za ubiranje pristojbi i okvirom za dodjelu kapaciteta koje su države članice uspostavile u skladu s člancima 29. i 39.;”;

(c) dodaju se sljedeće točke:

„(31) „vertikalno integrirano poduzeće” znači poduzeće gdje, u smislu Uredbe Vijeća (EZ) br. 139/2004*:

- (a) upravitelj infrastrukture pod kontrolom je poduzeća koje istovremeno kontrolira jednog ili više željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge željezničkog prijevoza na mreži upravitelja infrastrukture;
- (b) upravitelj infrastrukture pod kontrolom je jednog ili više željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge željezničkog prijevoza na mreži upravitelja infrastrukture; ili
- (c) jedan ili više željezničkih prijevoznika koji pružaju usluge željezničkog prijevoza na mreži upravitelja infrastrukture pod kontrolom je upravitelja infrastrukture.

To ujedno podrazumijeva poduzeće koje se sastoji od zasebnih odjela, uključujući upravitelja infrastrukture i jednog ili nekoliko odjela koji pružaju usluge prijevoza, no nemaju zasebnu pravnu osobnost.

Ako su upravitelj infrastrukture i željeznički prijevoznik potpuno neovisni jedan o drugome, no oba su pod izravnom kontrolom države članice koja ne uključuje nikakav posrednički subjekt, ne smatra se da predstavljaju vertikalno integrirano poduzeće za potrebe ove Direktive.

- (32) „javno-privatno partnerstvo” znači obvezujući aranžman između javnih tijela i jednog ili više poduzeća koja nisu glavni upravitelj infrastrukture države članice, u okviru kojeg poduzeća djelomično ili potpuno grade i/ili financiraju željezničku infrastrukturu i/ili stječu pravo izvršavanja bilo koje od funkcija navedenih u točki 2. tijekom unaprijed određenog razdoblja. Aranžman može poprimiti bilo koji odgovarajući pravno obvezujući oblik predviđen nacionalnim zakonodavstvom;
- (33) „upravljački odbor” znači više tijelo poduzeća koje obavlja izvršne i administrativne funkcije i koje je odgovorno za svakodnevno upravljanje poduzećem;
- (34) „nadzorni odbor” znači najviše tijelo poduzeća koje ispunjava nadzorne zadaće, uključujući izvršavanje kontrole nad upravljačkim odborom i donošenje općih strateških odluka u vezi s poduzećem;
- (35) „jedinstvena karta” znači jedna ili više karata koje predstavljaju ugovor o prijevozu za uzastopne usluge željezničkog prijevoza koje pruža jedan ili nekoliko željezničkih prijevoznika;
- (36) „usluge prijevoza putnika željeznicama velikih brzina” znači usluge željezničkog prijevoza putnika koje se obavljaju bez zaustavljanja između dvaju mjesta koja su udaljena barem više od 200 km, na posebno izgrađenim prugama velikih brzina opremljenima za brzine uglavnom od 250 km/h ili veće i na kojima se prosječno vozi tim brzinama.

* Uredba Vijeća (EZ) br. 139/2004 od 20. siječnja 2004. o kontroli koncentracija između poduzetnika (Uredba EZ o koncentracijama) Tekst značajan za EGP (SL L 24, 29.1.2004., str. 1.).”

3. U članku 6. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Za potrebe ovog članka države članice koje primjenjuju članak 7.a stavak 3. zahtijevaju da je poduzeće organizirano u zasebne odjele koji nemaju zasebnu pravnu osobnost unutar jedinstvenog poduzeća.”.

4. Članak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„*Članak 7.*

Neovisnost upravitelja infrastrukture

1. Države članice osiguravaju da je upravitelj infrastrukture odgovoran za upravljanje željezničkom infrastrukturom na mreži, njezino održavanje i obnovu te da mu je povjeren razvoj željezničke infrastrukture te mreže, u skladu s nacionalnim pravom.

Države članice osiguravaju da nijedan od drugih pravnih subjekata unutar vertikalno integriranog poduzeća nema odlučujući utjecaj na odluke upravitelja infrastrukture u pogledu osnovnih funkcija.

Države članice osiguravaju da članovi nadzornog odbora i upravljačkog odbora upravitelja infrastrukture te rukovoditelji koji njima izravno odgovaraju djeluju na nediskriminirajući način i da na njihovu nepristranost ne utječe nijedan sukob interesa.

2. Države članice osiguravaju da je upravitelj infrastrukture organiziran kao subjekt koji je pravno odvojen od bilo kojeg željezničkog prijevoznika te da je, u vertikalno integriranim poduzećima, odvojen od bilo kojeg drugog pravnog subjekta unutar poduzeća.

3. Države članice osiguravaju da iste osobe ne mogu istovremeno biti zaposlene ili imenovane:
- (a) kao članovi upravljačkog odbora upravitelja infrastrukture i kao članovi upravljačkog odbora željezničkog prijevoznika,
 - (b) kao osobe zadužene za donošenje odluka o osnovnim funkcijama i kao članovi upravljačkog odbora željezničkog prijevoznika,
 - (c) ako postoji nadzorni odbor, kao članovi nadzornog odbora upravitelja infrastrukture i kao članovi nadzornog odbora željezničkog prijevoznika,
 - (d) kao članovi nadzornog odbora poduzeća koje je dio vertikalno integriranog poduzeća i koje vrši kontrolu i nad željezničkim prijevoznikom i nad upraviteljem infrastrukture te kao članovi upravljačkog odbora tog upravitelja infrastrukture.
4. U vertikalno integriranim poduzećima, članovi upravljačkog odbora upravitelja infrastrukture i osobe zadužene za donošenje odluka o osnovnim funkcijama ne primaju nikakvu naknadu utemeljenu na postignutim rezultatima od bilo kojih drugih pravnih subjekata unutar vertikalno integriranog poduzeća, niti primaju bilo kakve bonuse koji su ponajprije povezani s financijskim rezultatima određenih željezničkih prijevoznika. Mogu im se, međutim, nuditi poticaji u pogledu sveukupne izvedbe željezničkog sustava.

5. Ako se različiti subjekti unutar vertikalno integriranog poduzeća koriste zajedničkim informacijskim sustavima, pristup osjetljivim informacijama u vezi s osnovnim funkcijama ima samo ovlašteno osoblje upravitelja infrastrukture. Osjetljive informacije ne smiju se prosljeđivati drugim subjektima unutar vertikalno integriranog poduzeća.
6. Odredbama stavka 1. ovog članka ne dovodi se u pitanje pravo država članica da donose odluke o razvoju i financiranju željezničke infrastrukture, kao ni njihove nadležnosti u vezi s financiranjem infrastrukture i pristojbama za njezino korištenje te dodjelom kapaciteta, kako je utvrđeno člankom 4. stavkom 2. te člancima 8., 29. i 39.”.

5. Umeću se sljedeći članci:

„Članak 7.a

Neovisnost osnovnih funkcija

1. Države članice osiguravaju da je upravitelj infrastrukture u pogledu osnovnih funkcija organizacijski neovisan kao i da je neovisan u pogledu donošenja odluka u okviru ograničenja iz članka 4. stavka 2. te članka 29. i 39.
2. U svrhu primjene stavka 1. države članice osobito osiguravaju da:
 - (a) željeznički prijevoznik ili bilo koji drugi pravni subjekt ne ostvaruje odlučujući utjecaj na upravitelja infrastrukture u vezi s osnovnim funkcijama, pri čemu se ne dovodi u pitanje uloga država članica u pogledu određivanja okvira za ubiranje pristojbi i okvira za dodjelu kapaciteta kao ni specifična pravila za ubiranje pristojbi u skladu s člancima 29. i 39.;

- (b) željeznički prijevoznik ili bilo koji drugi pravni subjekt unutar vertikalno integriranog poduzeća nema odlučujući utjecaj na imenovanja i razrješenja osoba zaduženih za donošenje odluka o osnovnim funkcijama;
 - (c) se mobilnošću osoba zaduženih za osnovne funkcije ne stvara sukob interesa.
3. Države članice mogu odlučiti da ubiranje pristojbi za korištenje infrastrukture i dodjelu kapaciteta obavljaju tijelo za ubiranje pristojbi i/ili tijelo za dodjelu kapaciteta, koja su pravno, organizacijski i u smislu donošenja odluka neovisna o bilo kojem željezničkom prijevozniku. U tom slučaju države članice mogu odlučiti da ne primjenjuju odredbe članka 7. stavka 2. i članka 7 stavka 3.točke (c) i (d).

Na voditelje odjela zadužene za upravljanje infrastrukturom i pružanje željezničkih usluga primjenjuju se *mutatis mutandis* članak 7. stavak 3. točka (a) i članak 7. stavak 4.

4. Odredbe ove Direktive koje se odnose na osnovne funkcije upravitelja infrastrukture primjenjuju se na neovisno tijelo za ubiranje pristojbi i/ili dodjelu kapaciteta.

Članak 7.b

Nepristranost upravitelja infrastrukture u pogledu upravljanja prometom i planiranja održavanja

1. Države članice osiguravaju da se funkcije upravljanja prometom i planiranja održavanja izvršavaju na transparentan i nediskriminirajući način i da na osobe zadužene za donošenje odluka u pogledu tih funkcija ne utječe nikakav sukoba interesa.
2. U pogledu upravljanja prometom države članice osiguravaju željezničkim prijevoznicima, u slučajevima smetnji koji se na njih odnose, puni i pravodobni pristup relevantnim informacijama. Kada upravitelj infrastrukture za dotične željezničke prijevoznike odobrava dodatni pristup procesu upravljanja prometom, to čini na transparentan i nediskriminirajući način.
3. U pogledu dugoročnog planiranja opsežnog održavanja i/ili obnove željezničke infrastrukture upravitelj infrastrukture savjetuje se s podnositeljima zahtjeva i u najvećoj mogućoj mjeri uzima u obzir iskazane primjedbe.

Planiranje radova održavanja obavlja upravitelj infrastrukture na nediskriminirajući način.

Članak 7.c

Eksternalizacija i raspodjela funkcija upravitelja infrastrukture

1. Pod uvjetom da ne nastaje sukob interesa i da je zajamčena povjerljivost komercijalno osjetljivih informacija, upravitelj infrastrukture može:
 - (a) eksternalizirati funkcije drugom subjektu, pod uvjetom da potonji nije željeznički prijevoznik, da ne kontrolira željezničkog prijevoznika niti se nalazi pod kontrolom željezničkog prijevoznika. Unutar vertikalno integriranog poduzeća osnovne funkcije ne smiju se eksternalizirati nijednom drugom subjektu vertikalno integriranog poduzeća, osim ako takav subjekt obavlja isključivo osnovne funkcije;
 - (b) eksternalizirati izvedbu radova i povezanih zadaća u vezi s razvojem, održavanjem i obnovom željezničke infrastrukture željezničkim prijevoznicima ili trgovačkim društvima koja kontroliraju željezničkog prijevoznika ili se nalaze pod kontrolom željezničkog prijevoznika.

Upravitelj infrastrukture zadržava nadzorne ovlasti nad izvršavanjem funkcija opisanih u članku 3. stavku 2. te snosi konačnu odgovornost za izvršavanje tih funkcija. Subjekt koji izvodi osnovne funkcije mora biti usklađen s člancima 7., 7.a, 7.b i 7.d.

2. Odstupajući od članka 7. stavka 1., različiti upravitelji infrastrukture mogu obavljati funkcije upravljanja infrastrukturom, među ostalim i stranke aranžmana u okviru javno-privatnog partnerstva, pod uvjetom da ispunjavaju uvjete iz članka 7. stavaka od 2. do 6. i članaka 7.a, 7.b i 7.d te da preuzimaju punu odgovornost za izvršavanje dotičnih funkcija.

3. Kada osnovne funkcije nisu dodijeljene operateru napajanja strujom, on se izuzima od pravila primjenjivih na upravitelje infrastrukture, pod uvjetom da je osigurana sukladnost s odgovarajućim odredbama o razvoju mreže, posebno s člankom 8.
4. Uz nadzor regulatornog tijela ili bilo kojeg drugog neovisnog nadležnog tijela koje određuje država članica, upravitelj infrastrukture može na nediskriminirajući način sklopiti sporazume o suradnji s jednim ili više željezničkih prijevoznika u svrhu osiguravanja pogodnosti za korisnike kao što su smanjeni troškovi ili poboljšanje izvedbe u dijelu mreže koji je obuhvaćen sporazumom.

To tijelo nadzire provedbu takvih sporazuma te može, kada je opravdano, savjetovati njihovo otkazivanje.

Članak 7.d

Financijska transparentnost

1. Upravitelj infrastrukture može prihode od aktivnosti upravljanja infrastrukturom mrežom, uključujući javna sredstva, upotrebljavati isključivo za financiranje vlastita poslovanja, što uključuje servisiranje svojih zajmova. Upravitelj infrastrukture može takav prihod upotrijebiti i za isplatu dividendi vlasnicima trgovačkog društva, što može obuhvatiti bilo koje privatne dioničare, no isključuje poduzeća koja su dio vertikalno integriranog poduzeća i koja vrše kontrolu i nad željezničkim prijevoznikom i nad tim upraviteljem infrastrukture.

2. Upravitelji infrastrukture ni izravno ni neizravno ne odobravaju zajmove željezničkim prijevoznicima.
3. Željeznički prijevoznici ni izravno ni neizravno ne odobravaju zajmove upraviteljima infrastrukture.
4. Zajmovi između pravnih subjekata vertikalno integriranog poduzeća isključivo se odobravaju, isplaćuju i servisiraju po tržišnim stopama i uvjetima kojima se odražava individualni rizični profil dotičnog subjekta.
5. Zajmovi između pravnih subjekata vertikalno integriranog poduzeća odobreni prije ... [datum stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni (st11199/16)] vrijede do njihova dospjeća, pod uvjetom da su ugovoreni po tržišnim cijenama i da se doista isplaćuju i servisiraju.
6. Sve usluge koje upravitelju infrastrukture nude drugi pravni subjekti vertikalno integriranog poduzeća pružaju se na temelju ugovora i plaćaju se ili po tržišnim cijenama ili po cijenama koje odražavaju trošak proizvodnje, uz razumnu profitnu maržu.
7. Dugovi koji se pripisuju upravitelju infrastrukture jasno se odvajaju od dugova koji se pripisuju drugim pravnim subjektima unutar vertikalno integriranih poduzeća. Takvi dugovi otplaćuju se odvojeno. To ne sprečava da se završno plaćanje dugova obavi putem poduzeća koje je dio vertikalno integriranog poduzeća i koje vrši kontrolu i nad željezničkim prijevoznikom i nad upraviteljem infrastrukture ili putem drugog subjekta unutar poduzeća.

8. Računi upravitelja infrastrukture i računi drugih pravnih subjekata unutar vertikalno integriranog poduzeća vode se na način kojim se osigurava ispunjenje ovog članka i omogućuju odvojeno računovodstvo i transparentni financijski tokovi unutar poduzeća.
9. Unutar vertikalno integriranih poduzeća upravitelj infrastrukture detaljno bilježi sve komercijalne i financijske odnose s drugim pravnim subjektima unutar tog poduzeća.
10. Ako osnovne funkcije obavlja neovisno tijelo za ubiranje pristojbi i/ili dodjelu kapaciteta u skladu s člankom 7.a stavkom 3., a države članice ne primjenjuju članak 7. stavak 2., odredbe ovog članka primjenjuju se *mutatis mutandis*.
Upućivanja na upravitelja infrastrukture, željezničkog prijevoznika i druge pravne subjekte vertikalno integriranog poduzeća u ovom članku podrazumijevaju upućivanje na odgovarajuće odjele poduzeća. Ispunjavanje zahtjeva utvrđenih u ovom članku prikazuje se u zasebnim računima odgovarajućih odjela poduzeća.

Članak 7.e

Mehanizmi koordinacije

Države članice osiguravaju da su uspostavljeni odgovarajući mehanizmi koordinacije kako bi se osigurala koordinacija između njihovih glavnih upravitelja infrastrukture i svih zainteresiranih željezničkih prijevoznika, kao i podnositelja zahtjeva navedenih u članku 8. stavku 3. Prema potrebi, predstavnici korisnika usluga željezničkog prijevoza robe i putnika te nacionalna, lokalna ili regionalna tijela pozivaju se na sudjelovanje. Regulatorno tijelo kojeg se to tiče može sudjelovati kao promatrač. Koordinacija se među ostalim obuhvaća:

- (a) potrebe podnositelja zahtjeva povezane s održavanjem i razvojem infrastrukturnog kapaciteta;
- (b) sadržaj ciljeva u vezi s izvedbom usmjerenih na korisnike koji se navode u ugovorima iz članka 30. i sadržaj poticaja iz članka 30. stavka 1. te njihovu provedbu;
- (c) sadržaj i provedbu izvješća o mreži navedenih u članku 27.;
- (d) pitanja intermodalnosti i interoperabilnosti;
- (e) sva druga pitanja povezana s uvjetima za pristup infrastrukturi, njezino korištenje te s kvalitetom usluga upravitelja infrastrukture.

Upravitelj infrastrukture sastavlja i objavljuje smjernice za koordinaciju, uz savjetovanje sa zainteresiranim stranama. Koordinacija se vrši najmanje na godišnjoj razini, a upravitelj infrastrukture na svojoj internetskoj stranici objavljuje pregled aktivnosti poduzetih u skladu s ovim člankom.

Koordinacijom u skladu s ovim člankom ne dovode se u pitanje pravo podnositelja zahtjeva na žalbu regulatornom tijelu kao ni ovlasti regulatornog tijela iz članka 56.

Članak 7.f

Europska mreža upravitelja infrastrukture

1. S ciljem olakšavanja pružanja učinkovitih i djelotvornih željezničkih usluga unutar Unije države članice osiguravaju da njihovi glavni upravitelji infrastrukture sudjeluju i surađuju u okviru mreže koja se sastaje u redovnim vremenskim razmacima kako bi se:
 - (a) razvila željeznička infrastruktura Unije,
 - (b) podržala pravovremena i učinkovita provedba jedinstvenog europskog željezničkog prostora,
 - (c) razmijenila najbolja praksa,
 - (d) pratili i vrednovali rezultati,
 - (e) doprinijelo aktivnostima nadziranja tržišta iz članka 15.,
 - (f) riješio problem prekograničnih uskih grla i
 - (g) raspravila primjena članaka 37. i 40.

Za potrebe točke (d) u okviru mreže utvrđuju se zajednička načela i prakse za praćenje i vrednovanje rezultata na dosljedan način.

Koordinacijom u skladu s ovim stavkom ne dovodi se u pitanje pravo podnositelja zahtjeva na žalbu regulatornom tijelu kao ni ovlasti regulatornog tijela iz članka 56.

2. Komisija je članica mreže. Ona podupire rad mreže te olakšava koordinaciju.”.

6. Članak 10. mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeći stavak:

„1.a Ne dovodeći u pitanje međunarodne obveze Unije i država članica, države članice koje dijele granicu s trećom zemljom mogu ograničiti pravo pristupa predviđeno ovim člankom za usluge koje se obavljaju iz te treće zemlje i prema njoj na mreži čija se širina kolosijeka razlikuje od glavne željezničke mreže unutar Unije ako dođe do narušavanja tržišnog natjecanja u prekograničnom željezničkom prijevozu između država članica i te treće zemlje. Do takvog narušavanja tržišnog natjecanja može doći, među ostalim, zbog manjka nediskriminirajućeg pristupa željezničkoj infrastrukturi i povezanim uslugama u dotičnoj trećoj zemlji.

Ako država članica, u skladu s ovim stavkom, namjerava donijeti odluku o ograničavanju prava pristupa, podnosi nacrt odluke Komisiji te se savjetuje s drugim državama članicama.

Ako u roku od tri mjeseca od podnošenja nacрта odluke ni Komisija ni druga država članica ne prigovore na njega, država članica može donijeti odluku.

Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju pojedinsti postupka koji se mora slijediti za primjenu ovog stavka. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.”;

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1370/2007, željeznički prijevoznici dobivaju pod pravičnim, nediskriminirajućim i transparentnim uvjetima pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi u svim državama članicama u svrhu pružanja usluga željezničkog prijevoza putnika. Željeznički prijevoznici imaju pravo ukrcaja putnika na bilo kojem kolodvoru i iskrcaja na nekom drugom kolodvoru. To pravo uključuje pristup infrastrukturi kojom se povezuju uslužni objekti iz točke 2. Priloga II. ovoj Direktivi.”;

(c) stavci 3. i 4. brišu se.

7. Članak 11. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice mogu ograničiti pravo pristupa predviđeno člankom 10 stavkom 2. uslugama prijevoza putnika između određenog polazišta i određenog odredišta kada jedan ili više ugovora o obavljanju javnih usluga pokrivaju isti pravac ili alternativni pravac, ako bi to pravo ugrozilo ekonomsku ravnotežu dotičnog ugovora o javnoj usluzi ili dotičnih ugovora.”;

(b) u stavku 2. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Kako bi se utvrdilo moguće ugrožavanje ekonomske ravnoteže ugovora o obavljanju javnih usluga, mjerodavno regulatorno tijelo ili tijela iz članka 55. obavljaju objektivnu ekonomsku analizu i temelje svoju odluku na unaprijed utvrđenim kriterijima. Oni to utvrđuju na zahtjev koji je netko od sljedećih podnio mjesec dana od zaprimanja informacije o planiranoj usluzi prijevoza putnika iz članka 38. stavka 4.:

- (a) nadležno tijelo ili nadležna tijela koja su dodijelila ugovor o obavljanju javnih usluga;
- (b) bilo koje drugo zainteresirano nadležno tijelo koje u skladu s ovim člankom ima pravo ograničavanja pristupa;
- (c) upravitelj infrastrukture;
- (d) željeznički prijevoznik koji izvršava ugovor o obavljanju javnih usluga.”;

(c) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Regulatorno tijelo navodi razloge za svoju odluku i uvjete pod kojima jedan od sljedećih subjekata može zatražiti preispitivanje odluke u roku od mjesec dana od obavijesti o odluci:

- (a) mjerodavno nadležno tijelo ili nadležna tijela;
- (b) upravitelj infrastrukture;
- (c) željeznički prijevoznik koji izvršava ugovor o obavljanju javnih usluga;
- (d) željeznički prijevoznik koji traži pristup.

Ako regulatorno tijelo odluči da bi planirana usluga prijevoza putnika navedena u članku 38. stavku 4. ugrozila ekonomsku ravnotežu ugovora o javnoj nabavi, navest će moguće izmjene te usluge koje bi osigurale da se ispune uvjeti za davanje prava pristupa predviđenog u članku 10. stavku 2.”;

(d) u stavku 4. dodaje se sljedeći podstavak:

„Na temelju iskustva regulatornih tijela, nadležnih tijela i željezničkih prijevoznika te na temelju aktivnosti mreže iz članka 57. stavka 1. Komisija do 16. prosinca 2018. donosi provedbene akte kojima određuje detalje postupka i kriterije koji se moraju slijediti kod primjene stavaka 1., 2. i 3. ovog članka u pogledu usluga domaćeg prijevoza putnika. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.”;

(e) Stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. Države članice mogu i ograničiti pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi u svrhu pružanja usluga domaćeg prijevoza putnika između određenog polazišta i određenog odredišta unutar iste države članice ako:

- (a) isključiva prava za prijevoz putnika između tih kolodvora odobrena su na temelju ugovora o obavljanju javnih usluga dodijeljenoga prije 16. lipnja 2015.; ili
- (b) dodatno pravo/ovlaštenje za obavljanje komercijalnih usluga prijevoza putnika koje su u odnosu tržišnog natjecanja s drugim operatorom između tih kolodvora dodijeljeni su do ... [24 mjeseca nakon stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni (st11199/16)]na temelju pravičnog konkurentnog natječajnog postupka,

i ako ti operatori ne prime nikakvu naknadu za obavljanje tih usluga.

Takvo ograničenje može vrijediti tijekom izvornog razdoblja trajanja ugovora ili ovlaštenja, ili do ... [10 godina nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni (st11199/16)], ovisno o tome što je kraće.”.

8. Umeću se sljedeći članci:

„Članak 11.a

Usluga prijevoza putnika željeznicama velikih brzina

1. S ciljem razvijanja tržišta usluga prijevoza putnika željeznicama velikih brzina, promicanja optimalnog korištenja dostupne infrastrukture te radi poticanja konkurentnosti usluga prijevoza putnika željeznicama velikih brzina iz kojih proizlaze povoljni učinci za putnike, ne dovodeći u pitanje članak 11. stavak 5, ostvarivanje prava na pristup iz članka 10. u pogledu usluga prijevoza putnika željeznicama velikih brzina može isključivo podlijegati zahtjevima koje je utvrdilo regulatorno tijelo u skladu s ovim člankom.
2. Ako regulatorno tijelo, nakon analize predviđene člankom 11. stavcima 2., 3. i 4., utvrdi da planirana usluga prijevoza putnika željeznicama velikih brzina između određenog polazišta i određenog odredišta ugrožava ekonomsku ravnotežu ugovora o obavljanju javnih usluga kojim se obuhvaća isti pravac ili alternativni pravac, regulatorno tijelo navodi moguće promjene usluge kojima bi se osiguralo ispunjenje uvjeta za davanje prava pristupa iz članka 10. stavka 2. Te promjene mogu uključivati izmjenu planirane usluge.

Članak 13.a

Zajednički informacijski sustav i sustav za izdavanje jedinstvenih karata

1. Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća* i Direktivu 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća**, države članice mogu zahtijevati da željeznički prijevoznici koji obavljaju usluge domaćeg prijevoza putnika sudjeluju u zajedničkom informacijskom sustavu i integriranom sustavu za izdavanje karata, jedinstvenih karata i rezervacija ili dati ovlasti nadležnim tijelima da uspostave takav sustav. Ako su takvi sustavi uspostavljeni, države članice osiguravaju da ne uzrokuju narušavanje tržišta ili diskriminaciju među željezničkim prijevoznicima te da njima upravlja javni ili privatni pravni subjekt ili udruženje svih željezničkih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza putnika.
2. Komisija prati razvoj željezničkog tržišta u pogledu uvođenja i uporabe zajedničkog informacijskog sustava i sustava za izdavanje jedinstvenih karata te procjenjuje potrebu za djelovanjem na razini Unije, uzimajući u obzir tržišne inicijative. Posebno uzima u obzir nediskriminirajući pristup putnika u željezničkom prometu podacima potrebnima za planiranje putovanja i rezervaciju karata. Do 31. prosinca 2022. predstaviti će izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o dostupnosti takvog zajedničkog informacijskog sustava i sustava za izdavanje jedinstvenih karata, kojima će se, prema potrebi, priložiti zakonodavni prijedlozi.
3. Države članice zahtijevaju od željezničkih prijevoznika koji obavljaju usluge prijevoza putnika da izrade planove za izvanredne situacije i osiguravaju da se tim planovima za izvanredne situacije pravilno koordinira kako bi se u smislu članka 18. Uredbe (EZ) br. 1371/2007 putnicima osigurala pomoć u slučaju većih smetnji u pružanju usluga.

-
- * Uredba (EZ) br. 1371/2007 Europskog Parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu (SL L 315, 3.12.2007., str. 14.).
- ** Direktiva 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza (SL L 207, 6.8.2010., str. 1.).”

9. U članku 19. dodaje se sljedeća točka:

„(e) nisu osuđeni za teška kaznena djela na temelju obveza koje u skladu s nacionalnim pravom proizlaze iz obvezujućih kolektivnih ugovora, ako je primjenjivo.”

10. U članku 32. stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Pristojbe za korištenje željezničkih koridora koje su navedene u Uredbi Komisije (EU) 2016/919* mogu se diferencirati kako bi se potaknulo opremanje vlakova ETCS-om koji je skladu s verzijom usvojenom Odlukom Komisije 2008/386/EZ** i s naknadnim verzijama. Takvo razlikovanje ne smije dovesti do ukupnog povećanja prihoda upravitelja infrastrukture.

Bez obzira na tu obvezu, države članice mogu odlučiti da se ta diferencijacija pristojbi za korištenje infrastrukture ne primjenjuje na pruge iz Uredbe (EU) 2016/919 na kojima vozie samo vlakovi opremljeni ETCS sustavom.

Države članice mogu odlučiti proširiti tu diferencijaciju na pruge koje nisu navedene u Uredbi (EU) 2016/919.

-
- * Uredba Komisije (EU) 2016/919 od 27. svibnja 2016. o tehničkoj specifikaciji za interoperabilnost u vezi s „prometno-upravljačkim i signalno-sigurnosnim” podsustavima željezničkog sustava u Europskoj uniji (SL L 158, 15.6.2016., str. 1.).
 - ** Odluka Komisije 2008/386/EZ od 23. travnja 2008. o izmjeni Priloga A Odluci 2006/679/EZ o tehničkim specifikacijama za interoperabilnost prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava i Priloga A Odluci 2006/860/EZ o tehničkim specifikacijama za interoperabilnost prometno-upravljačkog i signalno-sigurnosnog podsustava transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina (SL L 136, 24.5.2008., str. 11.).”.

11. U članku 38. stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

- „4. Ako podnositelj zahtjeva planira zatražiti infrastrukturni kapacitet radi obavljanja usluge prijevoza putnika u državi članici u kojoj je pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi ograničeno u skladu s člankom 11., on će o tome obavijestiti upravitelje infrastrukture i dotična regulatorna tijela najmanje 18 mjeseci prije stupanja na snagu voznog reda na koji se odnosi zahtjev za kapacitetom. Kako bi dotična regulatorna tijela mogla ocijeniti potencijalni ekonomski učinak na postojeće ugovore o obavljanju javnih usluga, regulatorna tijela osiguravaju da se o tome bez neopravdanog odlaganja u roku od najviše deset dana obavijeste nadležno tijelo koje je na temelju ugovora o javnim uslugama dodijelilo uslugu putničkog prijevoza na tom pravcu, sva druga zainteresirana nadležna tijela s pravom ograničenja pristupa u skladu s člankom 11. i svaki željeznički prijevoznik koji izvršava ugovor o obavljanju javnih usluga na pravcu te usluge putničkog prijevoza.”.

12. U članku 53. stavku 3. dodaje se sljedeći podstavak:

„Regulatorno tijelo može zatražiti od upravitelja infrastrukture da mu na raspolaganje stavi takve podatke, ako to smatra potrebnim.”.

13. U članku 54. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. U slučaju poremećaja u kretanju vlakova zbog tehničkog kvara 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 koja moraju biti obaviještena u slučaju ozbiljnih incidenata ili ozbiljnih poremećaja u kretanjima vlakova. U slučaju poremećaja koji bi mogao imati utjecaj na prekogranični promet, upravitelj infrastrukture dijeli sve relevantne informacije s drugim upraviteljima infrastrukture na čiju mrežu i promet taj poremećaj može utjecati. Dotični upravitelji infrastrukture surađuju s ciljem normalizacije prekograničnog prometa.”.

14. Članak 56. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. dodaju se sljedeće točke:

„(h) upravljanje prometom;

(i) planiranje obnove te planirano i neplanirano održavanje;

(j) ispunjavanje zahtjeva, među ostalim o sukobu interesa, utvrđenih u članku 2. stavku 13. te člancima 7., 7.a, 7.b, 7.c i 7.d.”;

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Ne dovodeći u pitanje ovlasti nacionalnih tijela za osiguravanje tržišnog natjecanja na tržištima željezničkih usluga, regulatorno tijelo ima ovlasti pratiti stanje tržišnog natjecanja na tržištima željezničkih usluga, uključujući, posebice, tržište usluga prijevoza putnika željeznicama velikih brzina, te aktivnosti upravitelja infrastrukture u odnosu na točke od (a) do (j) stavka 1. Točnije, regulatorno tijelo nadzire sukladnost s točkama od (a) do (j) stavka 1. na vlastitu inicijativu i s ciljem sprečavanja diskriminacije u odnosu na podnositelje zahtjeva. Posebice provjerava sadrži li izvješće o mreži diskriminirajuće odredbe ili se njime stvaraju diskrecijske ovlasti upravitelja infrastrukture koje se mogu upotrijebiti na diskriminirajući način u odnosu na podnositelje zahtjeva.”;

(c) u stavku 9. prvi podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„9. Regulatorno tijelo mora uzeti u obzir sve prigovore i, ako je prikladno, zatražiti potrebne podatke te pokrenuti razgovore s relevantnim strankama u roku od mjesec dana od primitka prigovora. Ono odlučuje o svim prigovorima, poduzima radnje za popravak situacije i informira mjerodavne stranke o svojoj obrazloženoj odluci u okviru unaprijed određenog, razumnog vremenskog roka te, u svakom slučaju, u roku od šest tjedana od primitka svih potrebnih podataka. Ne dovodeći u pitanje ovlasti nacionalnih tijela za zaštitu tržišnog natjecanja vezano uz zaštitu tržišnog natjecanja na tržištu željezničkih usluga, regulatorno tijelo, ako je prikladno, odlučuje na vlastitu inicijativu o odgovarajućim mjerama koje će se poduzeti s ciljem uklanjanja diskriminacije protiv podnositelja zahtjeva, narušenosti tržišta i drugih nepoželjnih situacija na tim tržištima, posebno u odnosu na točke (a) do (j) stavka 1.”;

(d) stavak 12. zamjenjuje se sljedećim:

„12. Regulatorno tijelo ima ovlasti provoditi revizije ili pokrenuti vanjske revizije nad upraviteljima infrastrukture, operaterima uslužnih objekata i, ako je potrebno, željezničkim prijevoznicima kako bi se provjerila usklađenost s odredbama o računovodstvenom razdvajanju iz članka 6. i odredbama o financijskoj transparentnosti iz članka 7.d. U slučaju vertikalno integriranih poduzeća te ovlasti pokrivaju sve pravne subjekte. Regulatorno tijelo ovlašteno je zatražiti sve mjerodavne informacije. Regulatorno tijelo posebno ima ovlast zatražiti od upravitelja infrastrukture, operatera uslužnog objekta i svih poduzeća ili drugih subjekata koji obavljaju ili pružaju različite vrste željezničkog prijevoza ili upravljaju različitim infrastrukturama iz članka 6. stavaka 1. i 2. i članka 13. dostavljanje svih ili dijela računovodstvenih podataka iz Priloga VIII., uz dovoljno detalja koji se smatraju nužnim i proporcionalnim.

Ne dovodeći u pitanje ovlasti nacionalnih tijela nadležnih za pitanja državnih potpora regulatorno tijelo također može izvoditi zaključke iz računâ u vezi s pitanjima državnih potpora o kojima izvješćuje navedena tijela.

Financijski tokovi iz članka 7.d stavka 1., zajmovi iz članka 7.d stavaka 4. i 5. te dugovi iz članka 7.d stavka 7. podložni su nadzoru regulatornog tijela.

Ako je država članica odredila regulatorno tijelo kao neovisno nadležno tijelo iz članka 7.c stavka 3., regulatorno tijelo ocjenjuje sporazume o suradnji iz tog članka.”.

15. Članak 57. mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeći stavak:

„3.a Ako su za pitanja o međunarodnoj usluzi potrebne odluke dvaju ili više regulatornih tijela, dotična regulatorna tijela surađuju u pripremi svojih odluka kako bi pronašla rješenje tih pitanja. U tu svrhu dotična regulatorna tijela obavljaju svoje funkcije u skladu s člankom 56.”;

(b) stavak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„8. Regulatorna tijela razvijaju zajednička načela i prakse za donošenje odluka za koje imaju ovlasti u skladu s ovom Direktivom. Takvim zajedničkim načelima i praksama obuhvaćaju se dogovori za rješavanje sporova proizašlih u okviru stavka 3.a. Na temelju iskustva regulatornih tijela i aktivnosti mreže iz stavka 1. i, ako je potrebno, radi osiguravanja učinkovite suradnje regulatornih tijela, Komisija može donositi provedbene akte kojima se utvrđuju takva zajednička načela i prakse. Ti provedbeni akti donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 62. stavka 3.”;

(c) dodaje se sljedeći stavak:

„10. Za odluke u vezi s infrastrukturom u dvjema državama članicama obje države članice mogu se u svakom trenutku nakon ... [datum stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni (st11199/16)], složiti da zatraže koordinaciju između dotičnih regulatornih tijela kako bi se uskladio učinak njihovih odluka.”.

16. U članku 63. stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Komisija do 31. prosinca 2024. ocjenjuje učinak ove Direktive na željeznički sektor i podnosi izvješće o njezinoj provedbi Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija.

Konkretnije, u izvješću se ocjenjuje razvoj usluga prijevoza željeznicama velikih brzina i procjenjuje postojanje diskriminirajućih praksi u pogledu pristupa prugama velikih brzina. Komisija razmatra je li potrebno podnijeti zakonodavne prijedloge.

Komisija do istog datuma ocjenjuje postoje li diskriminirajuće prakse ili druge vrste narušavanja tržišnog natjecanja u vezi s upraviteljima infrastrukture koji su dio vertikalno integriranog poduzeća. Komisija prema potrebi podnosi zakonodavne prijedloge.”.

Članak 2.

1. Ne dovodeći u pitanje članak 3. stavak 2., države članice donose i objavljuju zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom do ... [24 mjeseca nakon stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni (st11199/16)]. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.

1. Ova Direktiva stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.
2. Članak 1. točke od 6. do 8. te točka 11. primjenjuju se od 1. siječnja 2019., pravovremeno u odnosu na vozni red koji vrijedi od 14. prosinca 2020.

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u ...

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik